

Wegrestaurant Dokkum

ontwerpbestemmingsplan
gemeente Noardeast-Fryslân

24 juni 2020

Inhoudsopgave

Bijlagen bij de toelichting		3
Bijlage 1	Verkeersnotitie (Goudappel Coffeng, 19-05-2020)	4
Bijlage 2	Notitie Externe veiligheid (AVIV, 30-04-2020)	20
Bijlage 3	Advies Brandweer (10 maart 2020)	30
Bijlage 4	Quick-scan Ecologie (Els & Linde, 27-04-2020)	35
Bijlage 5	Memo stikstof (Els & Linde, 23-01-2020)	45
Bijlage 6	Aerius berekening, gebruiksfase (Els & Linde, 04-04-2020)	49
Bijlage 7	Aerius berekening, realisatiefase (Els & Linde, 04-04-2020)	55
Bijlage 8	Besluit MER beoordeling (26 mei 2020)	61
Bijlage 9	Laddertoets (Stec, 19-12-2019)	69

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1 Verkeersnotitie (Goudappel Coffeng, 19-05-2020)

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

McDonald's Nederland BV

Mobiliteitsonderzoek McDonald's Dokkum

Datum 19 mei 2020
Kenmerk 005708.20191227.N1.02
Eerste versie

1 Inleiding

McDonald's Nederland is voornemens een restaurant te vestigen aan de Lauwerseewei in Dokkum, ten oosten van de rotonde N361 – N356 (zie figuur 1.1). Het plan gaat uit van 543 m² bvo met 170 zitplaatsen.



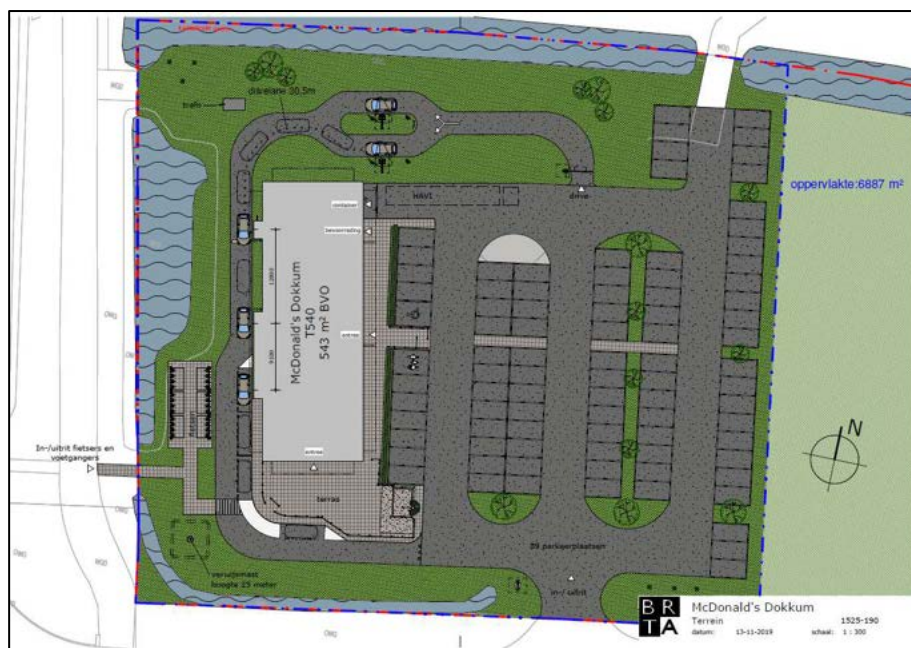
Figuur 1.1: Projectlocatie (ondergrond: Google)

Het restaurant trekt naar verwachting 3.393 motorvoertuigen per week. De zaterdag en zondag zijn de drukste dagen van het restaurant: 848 motorvoertuigen per dag. Op werkdagen worden 339 motorvoertuigen per dag verwacht.

Het restaurant wordt ontsloten via de Lauwerseewei (N361). Het huidige P&R terrein zal in de nieuwe situatie onderdeel uitmaken van een groot parkeerterrein voor zowel de

forenzen als de medewerkers en bezoekers van McDonald's. De locatie ligt vlak bij de rotonde N361 – N356.

Op het eigen terrein zijn 89 parkeerplaatsen beschikbaar (zie figuur 1.2).



Figuur 1.2: Ontwerp parkeerterrein McDonald's Dokkum

McDonald's Nederland BV heeft Goudappel Coffeng BV opdracht gegeven het verkeers- en parkeereffect voor het restaurant te bepalen.

2 Parkeerbehoefte McDonald's

De parkeerbehoefte wordt doorgaans berekend aan de hand van kencijfers. CROW¹ parkeerkencijfers van publicatie 381 ('Toekomstbestendig parkeren') zijn algemeen erkend en worden vaak toegepast als referentie of uitgangspunt voor gemeentelijke parkeernormen. In de CROW publicatie 381 is echter geen specifiek parkeerkencijfer voor fastfoodrestaurants opgenomen, terwijl er wel een 'algemeen' kengetal voor de verkeersgeneratie beschikbaar is. CROW geeft in de publicatie aan dat de parkeervraag van dergelijke functies dermate verschillend is dat sprake is van maatwerk bij het bepalen van de parkeervraag.

Er zijn wel parkeerkencijfers voor een 'restaurant'. Een normaal restaurant is echter niet vergelijkbaar met een fastfood restaurant vanwege een andere doelgroep, verblijfstijd

¹ CROW is een landelijk kennis- en onderzoeksinstituut op het gebied van mobiliteit en infrastructuur.

en bezoekfrequentie. Fastfoodrestaurants zijn dermate specifiek, dat voor het bepalen van de parkeerbehoefte moet worden uitgegaan van maatwerk; in dit geval specifieke cijfers van McDonalds restaurants.

Om de parkeerbehoefte te bepalen is daarom gebruik gemaakt van parkeerbehoeftecijfers zoals aangeleverd door McDonald's. Het prognosemodel van McDonald's houdt wel rekening met de omvang, locatie en stedelijkheidsgraad. Voor McDonald's is het van groot belang dat er voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is voor de klanten. Om die reden is een prognosemodel voor restaurants opgesteld.

De gemiddelde verblijfstijd bij een fastfood restaurant is, conform ervaringen van CROW (publicatie 272), McDonald's en Goudappel Coffeng, 20 minuten. Bij een normaal restaurant is dat vele malen hoger. Dit betekent dat een parkeerplaats bij een fastfood restaurant op het drukste moment (weekend tussen 17.00 en 19.00 uur) 3 keer per uur gebruikt kan worden.

Werknemers van McDonald's zijn relatief jong (leerlingen van middelbaar of hoger onderwijs) en komen daarom voor het grootste deel met de (brom-)fiets. Zij veroorzaken daarmee geen (auto-)parkeerbehoefte.

In tabel 2.1 is de parkeerbehoefte per moment van de week weergegeven. Tot 10.00 uur is het aantal bezoekers van McDonald's minimaal (zie figuur 2.1 als voorbeeld het McDonald's restaurant in Drachten – A7 zuid). Om die reden zijn geen prognosecijfers voor de periode tot 10.00 uur weergegeven.



Figuur 2.1: Aantal bezoekers McDonald's Drachten A7 Zuid (bron: Google)

De maximale parkeerbehoefte van restaurantbezoekers is 35 parkeerplaatsen. Op eigen terrein zijn 89 parkeerplaatsen beschikbaar. Er is daarmee voldoende parkeercapaciteit beschikbaar. De restcapaciteit kan gebruikt worden voor personeel en enkele gebruikers van de McDrive, die op het parkeerterrein hun hamburger willen opeten. Daarnaast kan

de P&R functie van de locatie behouden blijven. Op de rustige dagen van het restaurant, de werkdagen, is de maximale parkeerbehoefte 16 parkeerplaatsen. Hierdoor zijn 73 parkeerplaatsen beschikbaar voor P&R. Op dit moment zijn er 40 parkeerplaatsen beschikbaar op het P&R terrein.

	maandag t/m vrijdag	zaterdag en zondag
10 – 11 uur	5	6
11 – 12 uur	5	6
12 – 13 uur	13	23
13 – 14 uur	13	23
14 – 15 uur	6	30
15 – 16 uur	6	30
16 – 17 uur	6	30
17 – 18 uur	16	35
18 – 19 uur	16	35
19 – 20 uur	8	24
20 – 21 uur	8	24
21 – 22 uur	5	9
22 – 23 uur	5	9

Tabel 2.1: Parkeerbehoefte McDonald's Restaurant Dokkum

3 Verkeersgeneratie

3.1 McDonald's

Om te bepalen wat de effecten zijn voor de verkeersafwikkeling zijn ritgeneratiecijfers van McDonald's en landelijk gebruikte kengetallen van het CROW geanalyseerd.

In de CROW-publicatie 'Toekomstbestendig parkeren' (publicatie 381, 2018) is voor een fastfoodketen zoals de McDonald's weliswaar een kengetal voor de verkeersgeneratie opgenomen, echter is bij dit kengetal geen rekening gehouden met de omvang, locatie en stedelijkheidsgraad. Om die reden wordt aangesloten bij het prognosemodel van McDonald's. Dit model houdt wel rekening met de omvang, locatie en stedelijkheidsgraad.

In tabel 3.1 is de verkeersgeneratie van het McDonald's restaurant weergegeven. De verkeersgeneratie geeft weer hoeveel motorvoertuigritten het restaurant genereert. Het drukste moment is op zaterdag en zondag tussen 17 en 19 uur: 104 vertrekkende en 104 aankomende ritten per uur.

	maandag t/m vrijdag	zaterdag en zondag
10 – 11 uur	15	19
11 – 12 uur	15	19
12 – 13 uur	38	70
13 – 14 uur	38	70
14 – 15 uur	18	89
15 – 16 uur	18	89
16 – 17 uur	18	89
17 – 18 uur	49	104
18 – 19 uur	49	104
19 – 20 uur	24	72
20 – 21 uur	24	72
21 – 22 uur	16	26
22 – 23 uur	16	26

Tabel 3.1: Verkeersgeneratie (aantal motorvoertuigen per uur, één richting)

Uit tabel 3.1 blijkt dat tijdens het drukste (avondspits-)uur op de werkdag 49 motorvoertuigen per rijrichting te verwachten zijn. Dit komt neer op maximaal 1 aankomende en 1 vertrekkende auto per minuut. De bezoekers komen uit verschillende richtingen naar het restaurant.

Niet al het verkeer van McDonald's is 'nieuw' verkeer. Bezoekers van McDonald's zitten in de meeste gevallen al op de weg van een herkomst naar een bestemming. Slechts 24% van de bezoekers gaat bewust naar een McDonald's restaurant vanuit huis (bron: Ipsos, zie bijlage 1). Het onderzoek van Ipsos is gehouden voor drie restaurants, die qua ligging en omvang ongeveer gelijk zijn aan het toekomstige restaurant voor Dokkum. De overige bezoekers combineren het met een ander reisdoel (werk/school/winkelen). De verkeersstromen op de omliggende wegen zullen derhalve niet volledig met de verkeersgeneratie van het McDonald's (zie tabel 3.1) vermeerderd worden.

3.1.1 Voetgangers en fietsers

De verkeersgeneratie van voetgangers en fietsers is bepaald aan de hand van de vervoerwijzekeuze (CBS):

- Auto: 72%;
- Fiets: 9%;
- Lopen: 7%.

In tabel 3.2 en 3.3 is dit weergegeven.

	maandag t/m vrijdag	zaterdag en zondag
10 – 11 uur	2	2
11 – 12 uur	2	2
12 – 13 uur	5	9
13 – 14 uur	5	9
14 – 15 uur	2	11
15 – 16 uur	2	11
16 – 17 uur	2	11
17 – 18 uur	6	13
18 – 19 uur	6	13
19 – 20 uur	3	9
20 – 21 uur	3	9
21 – 22 uur	2	3
22 – 23 uur	2	3

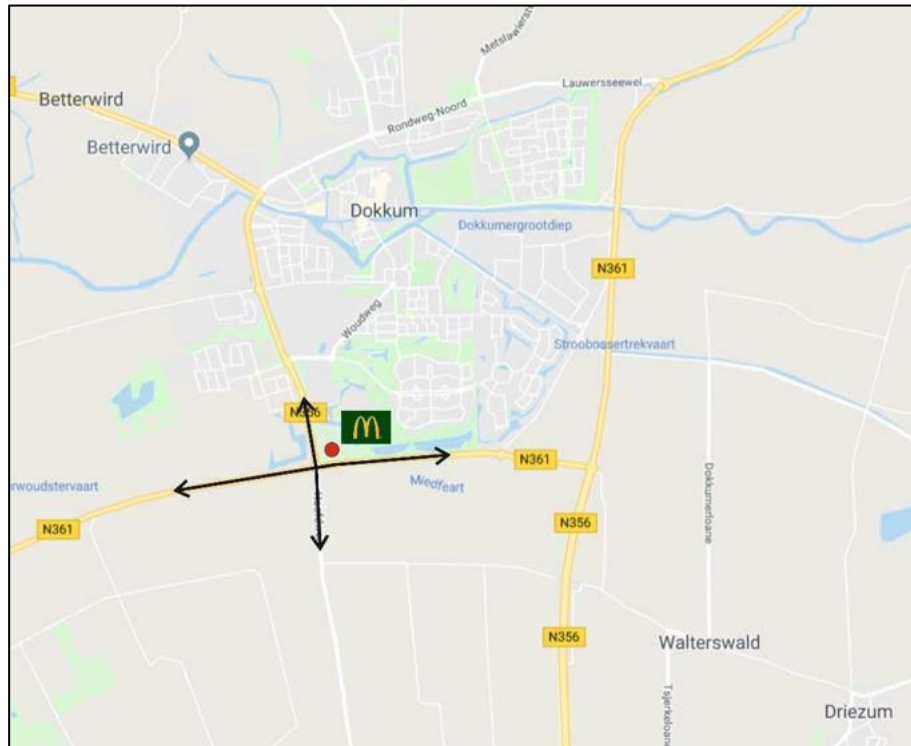
Tabel 3.2: Verkeersgeneratie (aantal fietsritten per uur, één richting)

	maandag t/m vrijdag	zaterdag en zondag
10 – 11 uur	1	2
11 – 12 uur	1	2
12 – 13 uur	4	7
13 – 14 uur	4	7
14 – 15 uur	2	9
15 – 16 uur	2	9
16 – 17 uur	2	9
17 – 18 uur	5	10
18 – 19 uur	5	10
19 – 20 uur	2	7
20 – 21 uur	2	7
21 – 22 uur	2	3
22 – 23 uur	2	3

Tabel 3.3: Verkeersgeneratie (aantal voetgangersbewegingen per uur, één richting)

3.2 Verdeling van het verkeer over het wegennet

Het verkeer van/naar de McDonald's zal via verschillende routes rijden. In figuur 3.1 is dat weergegeven. De verwachting is dat het meeste verkeer van de McDonald's aankomt en vertrekt van/naar de provinciale wegen. De aanname in deze studie is dat dat in elke richting 25% is. Dit komt neer op 13 aankomende en 13 vertrekkende motorvoertuigen per richting. Als 'worst case' is dat opgeteld bij de huidige verkeersintensiteiten. Het is een 'worst case' benadering, omdat een groot deel van de bezoekers van McDonald's al op de weg zit (zie bijlage 1).



Figuur 3.1: Routes van/naar de McDonald's en P&R (ondergrond: Google)

4 Verkeersafwikkeling rotonde N361 – N356

De verkeersintensiteiten zijn weergegeven in bijlage 2. Met het programma OMNI-X is de mate van doorstroming op de rotonde bepaald. Het resultaat van OMNI-X is een kwalificatie A t/m F, welke weergegeven zijn in tabel 4.1.

	kwalificatie	gemiddelde wachttijd	reservecapaciteit
A	zeer goed	< 10 sec/vtg	> 400 vtg/h ²
B	goed	10-15 sec/vtg	300-400 vtg/h
C	redelijk	15-25 sec/vtg	200-300 vtg/h
D	volbelast	25-45 sec/vtg	100-200 vtg/h
E	overbelast	> 45 sec/vtg	0-100 vtg/h
F	zwaar overbelast	---	< 0 vtg/h

Tabel 4.1: Mogelijke uitkomsten OMNI-X

² vtg/h = voertuigen per uur.

4.1 Referentievariant

In tabel 4.2 zijn de resultaten weergegeven voor de referentievariant (huidige situatie).

	gemiddelde wachttijd (sec)	reservecapaciteit (vtg/h)	kwalificatie	
N361 oost	5	653	A	zeer goed
Hoofdweg zuid	5	682	A	zeer goed
N361 west	5	703	A	zeer goed
N356 noord	6	634	A	zeer goed
totaal	5	658	A	zeer goed

Tabel 4.2: Resultaten doorrekening OMNI-X referentievariant drukste avondspitsuur

Uit tabel 4.2 blijkt dat in de referentievariant er sprake is van een (zeer) goede doorstroming op de rotonde N361 – Hoofdweg – N356. Dit betekent dat er slechts gering tijdsverlies is. Het merendeel van de motorvoertuigen hoeft niet te wachten.

4.2 Planvariant

In tabel 4.3 zijn de resultaten weergegeven voor de planvariant (toekomstige situatie met McDonald's).

	gemiddelde wachttijd (sec)	reservecapaciteit	kwalificatie	
N361 oost	6	607	A	zeer goed
Hoofdweg zuid	6	641	A	zeer goed
N361 west	5	661	A	zeer goed
N356 noord	6	593	A	zeer goed
totaal	6	615	A	zeer goed

Tabel 4.3: Resultaten doorrekening OMNI-X planvariant drukste avondspitsuur

Uit tabel 4.3 blijkt dat in de planvariant er sprake is van een (zeer) goede doorstroming op de rotonde N361 – Hoofdweg – N356. Dit betekent dat er slechts gering tijdsverlies is. Het merendeel van de motorvoertuigen hoeft niet te wachten.

5 Verkeersafwikkeling N361 – aansluiting

parkeerterrein McDonald's

In dit hoofdstuk is de verkeersafwikkeling op de aansluiting van het parkeerterrein van McDonald's op de N361 onderzocht. Er zijn geen verkeersaantallen van/naar het huidige parkeerterrein bekend. Om die reden is gerekend met de volgende aannames:

- de helft van de geparkeerde auto's (20) vertrekt in het drukste avondspitsuur.
- deze verdelen zich 50% in westelijke en 50% in oostelijke richting;
- per drukste avondspitsuur komen 2 auto's uit oostelijke richting en 2 auto's uit westelijke richting aan.

5.1 Referentievariant

In tabel 4.4 zijn de resultaten weergegeven voor de referentievariant (huidige situatie).

	gemiddelde wachtijd (sec)	reservecapaciteit (vtg/h)	kwalificatie	
N361 oost linksaf	3	1.039	A	zeer goed
N361 oost rechtdoor	3	1.040	A	zeer goed
parkeerterrein	11	332	B	goed
N361 west	3	1.038	A	zeer goed
totaal	4	1.024	A	zeer goed

Tabel 4.4: Resultaten doorrekening OMNI-X referentievariant drukste avondspitsuur

Uit tabel 4.4 blijkt dat in de referentievariant er sprake is van een (zeer) goede doorstroming op de aansluiting N361 – parkeerterrein McDonald's. Dit betekent dat er slechts gering tijdsverlies is. Het merendeel van de motorvoertuigen hoeft niet te wachten.

5.2 Planvariant

In tabel 4.5 zijn de resultaten weergegeven voor de planvariant (toekomstige situatie met McDonald's).

	gemiddelde wachtijd (sec)	reservecapaciteit (vtg/h)	kwalificatie	
N361 oost linksaf	4	978	A	zeer goed
N361 oost rechtdoor	3	1.040	A	zeer goed
parkeerterrein	14	252	A	goed
N361 west	3	1.025	A	zeer goed
totaal	4	977	A	zeer goed

Tabel 4.5: Resultaten doorrekening OMNI-X planvariant drukste avondspitsuur

Uit tabel 4.5 blijkt dat in de planvariant er sprake is van een (zeer) goede doorstroming op de aansluiting N361 – parkeerterrein McDonald's. Dit betekent dat er slechts gering tijdsverlies is. Het merendeel van de motorvoertuigen hoeft niet te wachten.

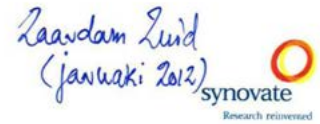
6 Conclusie

Uit deze studie blijkt dat de komst van de McDonald's naast het huidige parkeerterrein van de P&R langs de N361 geen negatief effect heeft op de kruispunten N361 – N356 en N361 – P&R terrein.

Tevens is gebleken, dat op eigen terrein ruim voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is voor zowel de P&R als de McDonald's.

Bijlage 1 ipsos

Place of Origin and Destination



- For 23%, visiting the restaurant is the only reason for leaving home
- More than half of the guests go home after visiting the restaurant
- Relatively high amount of guests come from and/or are on their way to work or shopping

Figure: Origin and destination of guests

Destination >>		Home	Work	Going out	Recreation	Shopping	School	Other	
%		58	15	2	5	14	2	3	
Origin >>	Home	38	23	1	2	3	7	1	2
	Work	25	9	13	0	1	2	<	<
	Going out	3	2	<	<	0	<	0	0
	Recreation	7	5	<	<	1	<	0	0
	Shopping	20	14	1	<	0	5	<	1
	School	3	1	<	0	<	0	1	0
	Other	5	4	<	0	<	<	0	<

< signifies a value of less than 0.5, but not 0

© Synovate

12



Place of Origin and Destination

apeldoorn Noord
(mei 2015)

- For 24%, visiting the restaurant is the only reason for leaving home
- 53% of the guests go home after visiting the restaurant
- Relatively high amount of guests come from and/or are on their way to Work

Figure: Origin and destination of guests

		Destination >>						
% Origin >>		Home	Work	Going out	Recreation	Shopping	School	Other
		53%	12%	3%	8%	3%	12%	8%
Home	37%	24%	2%	3%	2%	2%	2%	3%
Work	17%	8%	9%	<	-	-	-	<
Going out	4%	2%	<	<	<	<	-	1%
Recreation	13%	7%	<	-	5%	1%	-	-
Shopping	9%	6%	1%	<	1%	<	-	1%
School	14%	4%	-	<	-	-	10%	1%
Other	7%	3%	1%	-	<	<	-	2%

< signifies a value of less than 0.5, but not 0

Place of Origin and Destination

- For 24%, visiting the restaurant is the only reason for leaving home
- 61% of the guests go home after visiting the restaurant
- Relatively high amount of guests come from work or shopping

Figure: Origin and destination of guests

Destination >>		Home	Work	Going out	Recreation	Shopping	School	Other
%		61	17	4	4	3	8	3
Origin >>	Home	34	24	2	3	2	0	2
	Work	28	11	14	0	1	<	1
	Going out	6	5	<	1	<	0	0
	Recreation	8	6	0	<	<	0	<
	Shopping	6	6	<	0	<	0	0
	School	13	5	<	0	<	7	0
	Other	4	3	<	0	<	0	1

< signifies a value of less than 0.5, but not 0

© Synovate

12

Bijlage 2 Verkeersintensiteiten

Uit telgegevens van de Provincie Fryslân blijkt dat het dichtstbijzijnde telpunt op de N361 ten westen van Rinsumageast ligt (bron: Dashboard Autoverkeer Provincie Fryslân).

Ten westen van Rinsumageast is de verkeersdruk op de N361 als volgt

- 256 per uur dagperiode x 12 uur = 3.072 motorvoertuigbewegingen;
- 113 per uur avondperiode x 6 uur = 678 motorvoertuigbewegingen;
- 35 per uur nachtperiode x 6 uur = 210 motorvoertuigbewegingen;
- Totaal etmaal = 3.960 motorvoertuigbewegingen.

De gemeente en provincie hebben telcijfers aangeleverd voor de overige wegvakken:

- N361 ten oosten van de rotonde: 9.200 motorvoertuigbewegingen per etmaal;
- N356 ten noorden van de rotonde: 11.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal;
- N356 ten zuiden van de rotonde: 5.900 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

De etmaalintensiteiten voor de rotonde N361 – N356 zijn weergegeven in tabel B1.1.

	richting zuid	richting noord	richting west	richting oost
N361 oost	-	-	4.600	4.600
Hoofdweg zuid	2.950	2.950	-	-
N361 west	-	-	1.980	1.980
N356 noord	5.750	5.750	-	-

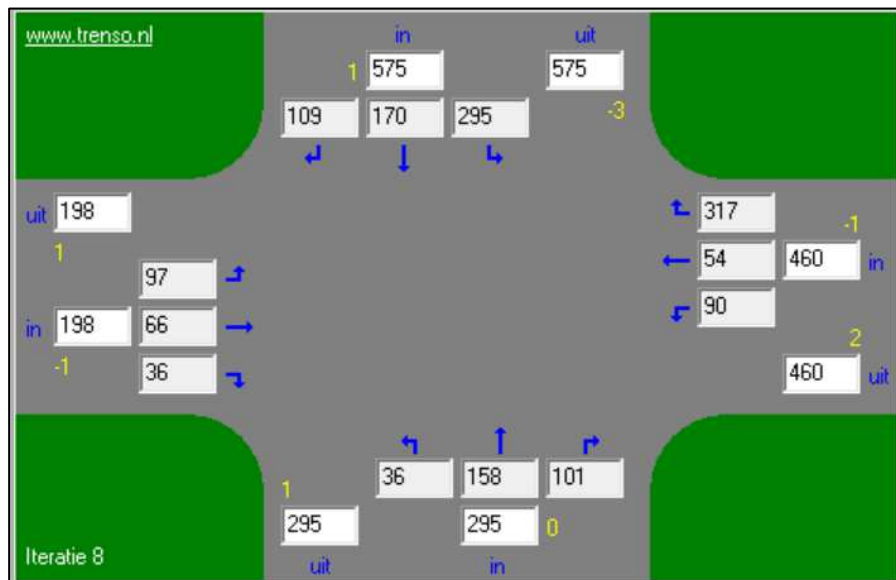
Tabel B1.1: Verkeersintensiteiten (werkdag etmaal)

De verkeersintensiteiten voor het drukste avondspitsuur zijn bepaald door de etmaalintensiteiten te vermenigvuldigen met 10% (zie tabel B1.2).

	richting zuid	richting noord	richting west	richting oost
N361 oost	-	-	460	460
Hoofdweg zuid	295	295	-	-
N361 west	-	-	198	198
N356 noord	575	575	-	-

Tabel B1.2: Verkeersintensiteiten (drukste avondspitsuur)

De verkeersstromen voor de rotonde zijn voor het drukste avondspitsuur weergegeven in figuur B2.1.



Figuur B2.1: Verkeersintensiteiten drukste avondspitsuur

Bijlage 2 Notitie Externe veiligheid (AVIV, 30-04-2020)

Notitie / EV McDonald's te Dokkum

Project	204099
Datum	30 april 2020
Auteur	S.J.M. van Veldhoven
Review	A.J.H. Schulenberg
Versie nr.	2
Opdrachtgever	McDonald's Nederland bv t.a.v. H. Leussink Postbus 22753 1100 DG Amsterdam

Inhoudsopgave

1 Inleiding	3
2 Normstelling externe veiligheid	4
3 Uitgangspunten	4
3.1 Wegroute	4
3.2 Bevolking	4
4 Resultaten	5
4.1 Plaatsgebonden risico	5
4.2 Groepsrisico	6
5 Overige risicobronnen	7
6 Conclusies	8
Referenties	9

1 Inleiding

Er bestaan plannen voor de realisatie van een restaurant van McDonald's aan de Lauwersseewei in Dokkum. Het restaurant ligt op ongeveer 25 m van de N361 en 45 m van de N356 waarover incidenteel transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt ten behoeve van de bevoorrading van het LPG-tankstation ten noorden van het plangebied. Inzicht in de externe veiligheidsrisico's is daarom gewenst.

Er is vanuit gegaan van dat het transport van LPG bij het kruispunt ten zuidwesten van het plangebied de route vervolgd in oostelijke richting. In zuidelijke en westelijke richting nauwelijks sprake van bevolking binnen het invloedsgebied en derhalve geen sprake van een groepsrisico. Figuur 1 toont de ligging van het plangebied ten opzichte van de risicobron.

In deze notitie worden de vuistregels van de Hart toegepast voor bepaling van het plaatsgebonden risico [3]. Het groepsrisico wordt berekend met RBM II. Daarnaast wordt een overzicht gegeven de andere risicobronnen in de omgeving van het plangebied.



Figuur 1. Ligging plangebied ten opzichte van de bevoorradersroute

2 Normstelling externe veiligheid

Het beleid voor transportroutes is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid transport (Bevt) [1]. Voor het plaatsgebonden risico ten opzichte van kwetsbare objecten is een grenswaarde opgesteld. Met betrekking tot beperkt kwetsbare objecten is het plaatsgebonden risico een richtwaarde. Voor het groepsrisico is geen harde norm vastgelegd, maar is ervoor gekozen om een oriëntatiewaarde te hanteren. Een overschrijding van de oriëntatiewaarde of een toename van het groepsrisico dient door het bevoegd gezag te worden verantwoord.

3 Uitgangspunten

3.1 Wegroute

Aan de Rondweg-west 160 te Dokkum ligt een LPG-tankstation. Voor de route ter bevoorrading van dit LPG-tankstation is het aantal transporten niet bekend. Het tankstation heeft een doorzet van maximaal 1000 m³ per jaar [5]. Dit komt overeen met 70 transporten LPG. Aangenomen wordt dat deze zowel heen als terug over hetzelfde wegvak worden afgewikkeld. Dit betekent dat uitgegaan wordt van 140 transporten LPG (stofcategorie GF3) over de N356/N361.

In de berekeningen wordt uitgegaan van de standaard ongevalsfrequentie van $5.9 \cdot 10^{-7}$ per voertuigkilometer voor wegen binnen de bebouwde kom en een wegbreedte van 8 m.

3.2 Bevolking

3.2.1 Plangebied

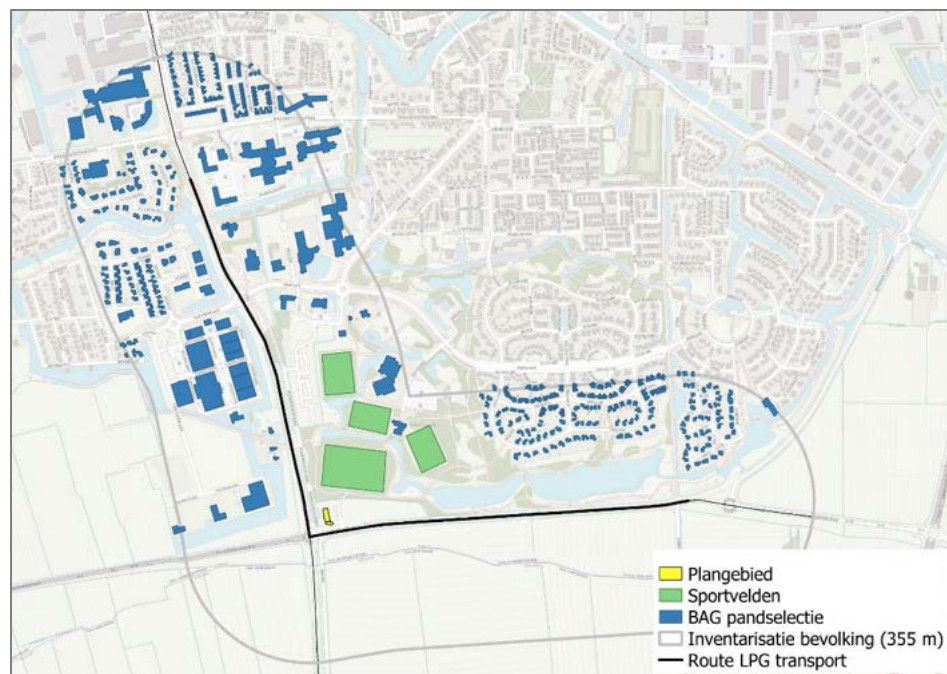
In de huidige situatie is het plangebied braakliggend. Er worden geen personen verondersteld binnen het plangebied in de huidige situatie.

In de toekomstige situatie wordt een McDonalds-restaurant gerealiseerd. Het restaurant heeft een oppervlak van 540 m² b.v.o. (bruto vloeroppervlak) met een eventuele toekomstige uitbreiding naar 620 m² b.v.o. Het gaat ruimte bieden aan 170 zitplaatsen. Het restaurant zal zowel overdag als 's avonds geopend zijn. Conservatief wordt aangenomen dat deze 170 personen zowel overdag als 's nachts aanwezig zijn. Er wordt één personeelslid per 10 bezoekers verondersteld.

3.2.2 Omgeving

Binnen een zone van 355 m rond de weg is de bebouwing en de hiermee gepaard gaande aanwezigheid van personen opgevraagd bij de BAG-populatieservice [6]. Voor de omzetting naar het bevolkingsbestand voor RBM II zijn de drempelwaarden voor alle functies verlaagd naar 0 personen per object. Dit betekent dat de bevolking is geleverd in polygonen (vlakken). Voor de overige instellingen zijn de standaardwaarden gehanteerd.

In aanvulling op de populatiegegevens uit de BAG-populatieservice is bestemmingsplaninformatie geraadpleegd [7]. In totaal vier sportvelden toegevoegd aan het project. Hierbij is een dichtheid van 25 personen/ha gehanteerd. Figuur 2 toont de opgevraagde en toegevoegde bebouwing.



Figuur 2. Bevolking rond de route

4 Resultaten

4.1 Plaatsgebonden risico

Ter hoogte van Dokkum is de N356 een weg binnen de bebouwde kom. De vuistregels conform de Hart zijn toegepast [3]:

Vuistregel 1: Een weg binnen de bebouwde kom heeft geen 10^{-5} -contour

Vuistregel 2: Een weg binnen de bebouwde kom heeft geen 10^{-6} -contour

Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor de ontwikkeling.

4.2 Groepsrisico

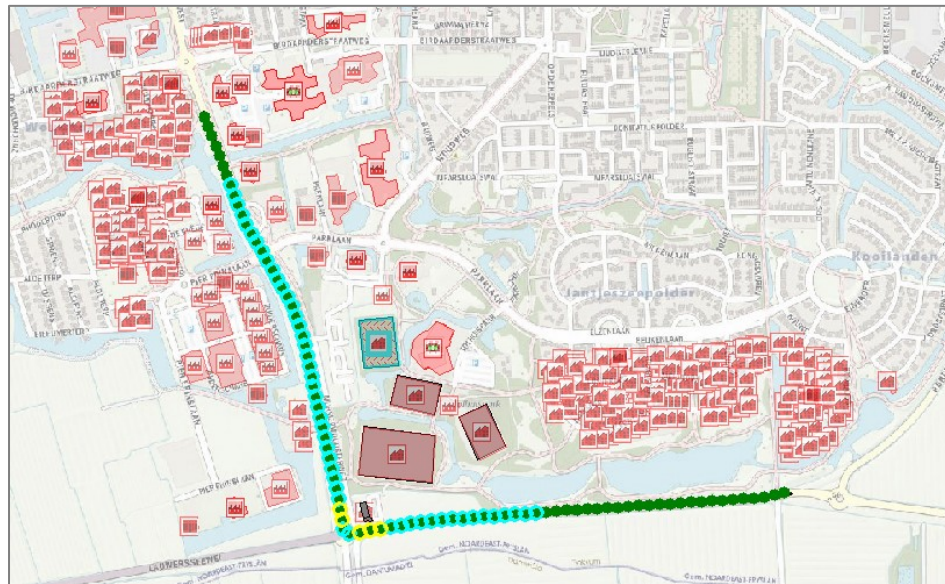
Figuur 3 toont het groepsrisico voor de huidige en toekomstige situatie. Het groepsrisico neemt toe van 0.003 naar 0.025 keer de oriëntatiewaarde. Dit betekent dat in zowel de huidige als de toekomstige situatie het groepsrisico lager is dan 10% van de oriëntatiewaarde.

Figuur 4 vat het berekeningsresultaat op een andere wijze samen. In de figuur is het gedeelte van het traject dat het kilometervak met het maximale groepsrisico omvat weergegeven met blauwe cirkels. Geel gemarkeerd zijn de ongevalspunten die de grootste bijdrage leveren aan het groepsrisico van dit kilometervak.



Figuur 3. Groepsrisico in de huidige en toekomstige situatie

- Oriëntatiewaarde
- Huidige situatie
- Toekomstige situatie



Figuur 4. Geografische weergave van het groepsrisico

- Deel van het traject dat het kilometervak met het hoogste groepsrisico omvat en een aanduiding van de grootte van dit groepsrisico.
- Ongevalspunt met de grootste bijdrage aan het groepsrisico van dit kilometervak.
- Groepsrisico lager dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde

5 Overige risicobronnen

LPG-tankstation

Op ca. 660 m ten noorden van het plangebied (ca. 680 van het restaurant) bevindt zich het LPG-tankstation de Rondweg-west 160 te Dokkum met een vergunde doorzet van maximaal 1000 m³ LPG per jaar. Het plangebied ligt daarmee ruimschoots buiten de plaatsgebonden risicocontour 10⁻⁶ en het invloedsgebied van 150 m rond het LPG-vulpunt en de -tank. Deze risicobron kan verder buiten beschouwing worden gelaten.

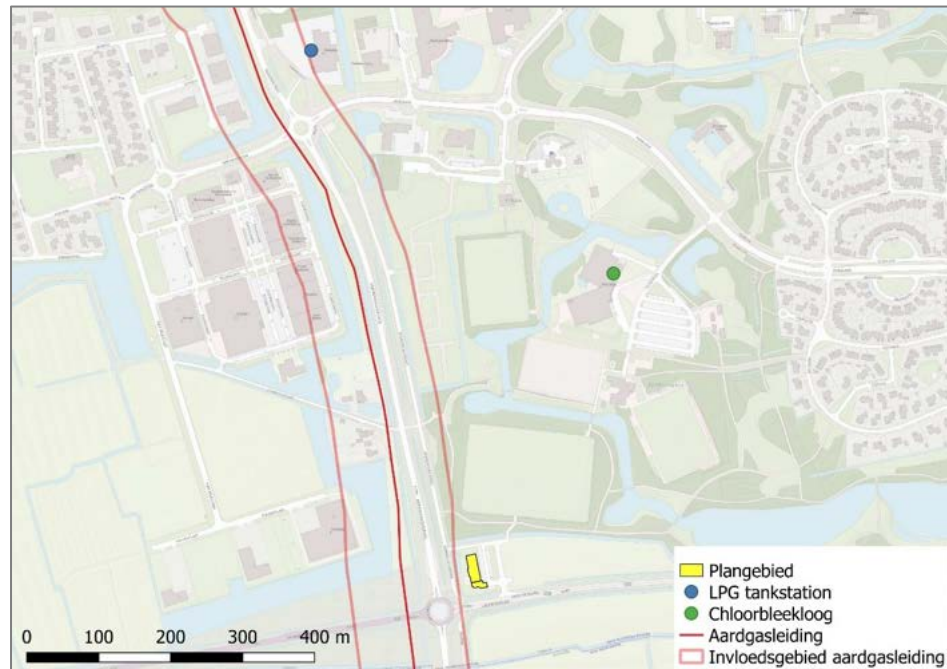
Aardgasleiding

Op ongeveer 70 m ten westen van de terreingrens van het plangebied (ca. 90 van het restaurant) ligt aardgasleiding N-505-90 van Gasunie. De leiding heeft een diameter van 7 inch en een druk van 40 bar. Het invloedsgebied van deze leiding is 75 m. Het restaurant ligt daarmee buiten het invloedsgebied. Deze risicobron kan buiten beschouwing worden gelaten.

Chloorbleekloog

Op ongeveer 340 m ten noordoosten van de terreingrens van het plangebied (ca. 380 van het restaurant) ligt een zwembad met een chloorbleekloogtank van 2000 liter. Hiervoor gelden geen veiligheidsafstanden. Deze risicobron kan buiten beschouwing worden gelaten.

De risicobronnen worden grafisch weergegeven in figuur 5.



Figuur 5. Overige risicobronnen

6 Conclusies

Voor de bepaling van het plaatsgebonden risico zijn de vuistregels uit de Hart toegepast [3]. Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het restaurant.

Voor de bepaling van de hoogte van het groepsrisico is het risico berekend met RBM II. Het groepsrisico is in zowel de huidige als toekomstige situatie kleiner dan 10% van de oriëntatiewaarde.

Een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico kan achterwege blijven. Wel dient het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen. In de toelichting bij het besluit dient in elk geval in te worden gegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien een ramp zich voordoet.

Referenties

- | | | | |
|----|-----------------|------|---|
| 1. | Ministerie I&M | 2013 | Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)
Staatsblad 2013, nr. 465 |
| 2. | Ministerie I&M | 2014 | Regeling Basisnet
Staatscourant 19 maart 2014, nr. 8242 |
| 3. | Rijkswaterstaat | 2017 | Handleiding Risicoanalyse Transport, versie 1.2
11 januari 2017 |
| 4. | Ministerie I&M | 2014 | Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten
Staatscourant 1 oktober 2014, nr. 25839 |
| 5. | IPO | 2019 | Risicokaart
www.risicokaart.nl |
| 6. | BAG | 2019 | http://populatieservice.demis.nl/
versie 2019-07 |
| 7. | Geonovum | 2019 | www.ruimtelijkeplannen.nl |

Bijlage 3 Advies Brandweer (10 maart 2020)



Aan het college van Burgemeester van Wethouders
van de gemeente Noardeast-Fryslân
T.a.v. De heer F. Tuitman
Postbus 13
9290 AA KOLLUM

Postbus 612
8901 BK LEEUWARDEN
T 088 22 99 666
F 088 22 99 661
I www.brandweefryslan.nl
E info@brandweefryslan.nl

Datum	10 maart 2020	Behandeld door	L.A. van Tongeren
Onze referentie	UIT/20012132/BRW/BR/RB	Doorkiesnummer	088 22 98 971
Uw referentie		E-mail	l.vantongeren@brandweefryslan.nl
Uw brief van	9 maart 2020	Bijlagen	0
Onderwerp	adviesaanvraag notitie externe veiligheid bij conceptontwerpbestemmingsplan McDonald's Dokkum		

Geacht college,

Op 9 maart 2020 heeft u aan ons ter advisering de notitie externe veiligheid bij concept ontwerpbestemmingsplan Mc Donald's te Dokkum toegezonden, met de vraag eventuele opmerkingen aan u te richten.

Het plan behelst het realiseren van een Mc Donald's op de huidige carpoolplaats aan de zuidkant van Dokkum. De gemeente Noardeast-Fryslân heeft ons gevraagd om advies te geven aangaande de notitie externe veiligheid opgesteld door het ingenieursbureau AVIV. Het bestemmingsplan bevindt zich nog in de voorfase.

In deze brief worden onze bevindingen en ons advies weergegeven. In ons advies richten wij ons op het optimaliseren van de veiligheidssituatie; wij gaan niet in op de vraag of het groepsrisico aanvaardbaar is.

Externe veiligheid

In de nabijheid van het plangebied zijn een aantal risicobronnen gelegen. De N361 en N358 als zijnde transportroutes voor gevaarlijke stoffen op basis van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), een hogedruk aardgastransportleiding op basis van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en een LPG tankstation op basis van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Daarnaast is er nog een zwembad met opslag voor chloorbleekloog van 2.000 liter. Aangezien deze niet onder het Bevi valt, wordt deze niet meegenomen als zijnde risicobron.

De brandweer heeft in haar advies gekeken naar een aantal aspecten voor deze risicobron:

- plaatsgebonden risico
- groepsrisico
- nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen
- bestrijdbaarheid
- zelfredzaamheid

Onderstaand zijn de conclusies opgenomen.





BRANDWEER

Fryslân

Risicovolle inrichtingen

Aan de rondweg-west te Dokkum is een LPG-tankstation gelegen op een afstand van circa 575 meter. Het plangebied is gelegen buiten het invloedsgebied van dit LPG-tankstation. Effectcirkels vallen ook niet over het plangebied en daarom wordt deze inrichting buiten beschouwing gelaten.

Buisleidingen

Op een afstand van circa 80 meter is een hogedruk aardgastransportleiding gelegen met een diameter van 7 inch en een maximale werkdruk van 40 bar. Het invloedsgebied (1%-letaliteitscontour) van deze buisleiding ligt op 75 meter en daarmee valt het plangebied hier net buiten. Daarom hoeft er geen verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden op basis van artikel 12 van het Bevb. Brandweer Fryslân adviseert om erop toe te zien dat het plangebied daadwerkelijk buiten het invloedsgebied van de buisleiding wordt gerealiseerd.

Buiten het invloedsgebied van de buisleiding zijn er nog effecten te verwachten als breuk van enkel glas en eerstegraads brandwonden voor mensen buitenshuis bij het scenario fakkelbrand. Om de hittestraling bij het voordoen van dit scenario te beperken, adviseert Brandweer Fryslân om het gebouw zo ver mogelijk van de buisleiding te situeren. Vluchtwegen van de bron af realiseren draagt bij aan de ontvluchting van mensen in het gebied.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Op een afstand van circa 25 meter is een transportroute voor gevaarlijke stoffen gelegen op basis van het Bevt. Het gaat hierbij om de provinciale wegen N361 en N356. In de notitie externe veiligheid van AVIV is men ervan uit gegaan dat er op basis van de vergunde jaarlijkse doorzet van het verderop gelegen LPG-tankstation zo'n 140 tankwagens met GF3 stoffen over deze wegen rijden. Omdat het plangebied binnen 200 meter van de transportroute is gelegen, dient er op basis van artikel 8 van het Bevt een verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden. In de notitie van AVIV is reeds een groepsrisicoberekening gemaakt met als resultaat dat er kan worden volstaan met een verkorte verantwoording.

Doordat er over deze weg tankwagens rijden met GF3 stoffen, wordt er rekening gehouden het scenario warme BLEVE van een LPG-tankwagen. Ondanks dat er door de relatief weinig aantal transportbewegingen een kleine kans van optreden is, zijn de effecten aanzienlijk. In onderstaande tabel is opgenomen welke effectafstanden met bijbehorende effecten gelden voor een warme BLEVE van een LPG-tankwagen.

	Effectafstand (meter)	Hittestraling (kW/m ²)	Schade aan objecten	Slachtoffers binnen (0% bescherming)			
				T	T1	T2	T3
1e ring	≤ 100	≥ 130	<u>Onherstelbare schade</u> Alle brandbare materialen gaan branden	40	6	0	5
Grens 1e ring	100	130		22	12	0	16
2e ring	100 tot 245	130 tot 25	<u>Gemiddelde schade</u> Brandhaarden, vervorming van hout en kunststof Breuk dubbelglas tot 220 meter.	3	1	0	22
Grens 2e ring	245	25		0	0	0	1
3e ring	245 tot 380	25 tot 10	<u>Lichte schade</u> Geen branden, afbladderen verf en ernstige verkeuringen. Breuk enkel glas tot 220 meter.	0	0	0	0
Grens 3e ring	380	10		0	0	0	0

Op basis van deze effectafstanden en de punten genoemd bij buisleidingen, adviseert Brandweer Fryslân om het gebouw zo ver mogelijk van de transportroutes voor gevaarlijke stoffen te situeren en de vluchtmogelijkheden van de risicobronnen af te realiseren.





BRANDWEER

Fryslân

Repressief advies

Brandweer Fryslân heeft de mogelijkheid een repressief advies te geven in het kader van bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen. In een dergelijk advies komen aspecten aan bod die van belang zijn voor de basisbrandweezorg. Hierbij valt te denken aan onder meer bereikbaarheid, de beschikbaarheid van bluswater en de opkomsttijden.

Opkomsttijden

Voor het plangebied geldt een opkomsttijd van circa 11 minuten. Hiermee wordt voldaan aan de gestelde normtijd van 12 minuten voor een risicogebied 2 op basis van dekkingsplan 2.0 van Brandweer Fryslân. Ten aanzien van de opkomsttijden voorzien wij geen knelpunten.

Bluswatervoorzieningen

Bij een beginnende brand is de brandweer allereerst aangewezen op de aanwezige tankinhoud van de tankautospuiter (circa 1.500 liter). Wanneer een brand een grotere omvang krijgt, is de brandweer aangewezen op de primaire-, secundaire- en/of tertiaire bluswatervoorziening. Primaire bluswatervoorziening in de vorm van een brandkraan is aanwezig in de nabijheid van het plangebied. Aangezien de indeling van het plangebied niet ingevuld is, weten we op dit moment niet exact of deze gunstig gepositioneerd is ten opzichte van de ingang van het gebouw. Het meest ideale is dat de tankautospuiter op maximaal 20 meter van de ingang kan opstellen en de brandkraan op maximaal 200 meter is gelegen van deze opstelplaats.

Wanneer een brand een zodanige omvang krijgt dat er meer bluswater benodigd is, zal de brandweer gebruik moeten maken van de secundaire- en/of tertiaire bluswatervoorziening. Secundaire bluswatervoorziening is niet aanwezig in de nabijheid van het plangebied, aangezien deze binnen 30 minuten moet worden opgebouwd. Voor de tertiaire bluswatervoorziening zou het open water ten noordwesten van het plangebied gebruikt kunnen worden doormiddel van het grootschalig watertransport.

Ten aanzien van de bluswatervoorzieningen voorziet Brandweer Fryslân niet direct een knelpunt, maar denken wij graag mee over de exacte invulling van het plangebied ten opzichte van de bluswatervoorzieningen.

Bereikbaarheid

Voor de brandweer is het te allen tijde wenselijk om twee aanrijdroutes te hebben naar een plangebied. In dit geval wordt hieraan voldaan. Om tot een opstelplaats voor de brandweer te kunnen komen, dienen de wegen in het plangebied en de opstelplaats ook geschikt te zijn voor de brandweer. Aangezien het een Mc Donald's betreft die wordt bevoorradat door een vrachtwagen voorzien wij geen directe knelpunten, maar willen de volgende kenmerken meegeven ten aanzien van de wegen in het plangebied:

- een minimale breedte van 3,5 meter;
- een doorrijhoogte van 4,2 meter;
- bestand tegen een minimale asbelasting van 11,5 ton;
- bestand tegen een minimaal totaalgewicht van 30 ton;
- een minimale straal van 5,5 meter voor een binnenbocht;
- een minimale straal van 10 meter voor een buitenbocht.

Voor een opstelplaats geschikt voor de brandweer gelden de volgende kenmerken:

- een minimale breedte van 4,5 meter;
- een minimale lengte van 10 meter;
- een minimale doorrijhoogte van 4,2 meter;
- bestand tegen een minimale asbelasting van 11,5 ton;
- bestand tegen een totaalgewicht van 15 ton;
- maximaal 10 meter gelegen van de ingang van het pand.





BRANDWEER

Fryslân

Ook ten aanzien van de bereikbaarheid denken wij graag mee over de exacte invulling van het plangebied.

Advies

In overeenstemming met bovengenoemde opmerkingen adviseert Brandweer Fryslân om:

- Op basis van de aanwezige hogedruk aardgastransportleiding en de transportroutes, het gebouw zo ver mogelijk van de risicobronnen af te situeren in het plangebied;
- Vluchtroutes uit het plangebied te realiseren van de risicobronnen af;
- Ons te betrekken bij de exacte invulling van het plangebied, zodat wij kunnen meedenken over de bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid van het plangebied;
- Bij de invulling van het plangebied alvast rekening te houden met de punten genoemd onder bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid;
- Ons op de hoogte te houden van de mate waarin ons advies is overgenomen.

Mocht u naar aanleiding van bovenstaande nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met Lars van Tongeren, medewerker risicobeheersing van Brandweer Fryslân, te bereiken via 088 – 229 89 71.

Graag willen wij van u vernemen hoe ons advies binnen uw organisatie wordt verwerkt. Deze informatie willen wij gebruiken bij de verdere ontwikkeling van onze adviestaak.

Wij gaan ervan uit hiermee te hebben voldaan aan uw adviesaanvraag.

Hoogachtend,
Namens het dagelijks bestuur van Veiligheidsregio Fryslân,
voor deze



ing. S. Veerbeek
clusterhoofd risicobeheersing afdeling Noordwest



Bijlage 4 Quick-scan Ecologie (Els & Linde, 27-04-2020)

Quick scan ecologie

McDonald's te Dokkum

27 april 2020



Samenvatting

Voor een locatie nabij Dokkum worden plannen voorbereid voor het realiseren van een McDonald's Restaurant. Onderzocht is of er effecten op beschermde natuurwaarden zijn te verwachten.

Uit de resultaten van de quick scan ecologie van 25 november 2019 is gebleken dat de aanwezigheid van algemeen voorkomende amfibieën niet is uit te sluiten. Plaatselijk wordt er aan de oever van de waterpartij gewerkt, waardoor een effect kan ontstaan. Als de soorten daadwerkelijk aanwezig zijn is een ontheffing van de Wet natuurbescherming noodzakelijk.

Een aanvullend onderzoek naar amfibieën is nodig. Een ontheffing van de Wet natuurbescherming is mogelijk noodzakelijk.

Inhoud

2 - Inleiding

3 - Beschrijving gebied

4 - Waarnemingen

7 - Analyse

9 - Advies & Bronnen

Colofon

Opdrachtgever	Van Riezen en partners
Projectnummer	19.322
Datum	27 april 2020
Auteur	M. Nieuwhof
Gecontroleerd	P.J.H. van der linden
Status	definitief

*Els & Linde B.V.
Spechtstraat 59
1223 NX Hilversum
mob 06 - 27564247
e-mail vanderlinden@elsenlinde.nl*

Inleiding

Voor een locatie nabij Dokkum worden plannen voorbereid voor het realiseren van een McDonald's Restaurant. Het perceel is momenteel een parkeerplaats met groenstrook. Het ligt ten zuiden van Dokkum nabij de rotonde van de N361 en de N356 naast de Murmerwoudsterweg en de Lauwersseewei.

Onderdeel van de procedure is een onderzoek naar de potentiële aanwezigheid van beschermde soorten en het maken van een analyse van de mogelijke effecten op die soorten, als gevolg van de werkzaamheden. Hiervoor is door bureau Els & Linde een oriënterend onderzoek uitgevoerd. Het voorliggende rapport geeft een beschrijving van het oriënterend onderzoek naar de effecten op natuurwaarden.

Om een goed oordeel te geven over de potentieel aanwezige beschermde planten en dieren, is op 25 november 2019 door een ecooloog van bureau Els & Linde, een bezoek gebracht aan de planlocatie. Ter plekke is beoordeeld of er beschermde soorten aanwezig kunnen zijn, die schade kunnen ondervinden van de geplande ontwikkelingen. Daarbij is gezocht naar sporen van dieren en is op basis van de begroeiing en de opbouw van het landschap, geschat of er beschermde soorten aanwezig kunnen zijn. De effecten worden beoordeeld als gevolg van de veranderde omgeving en het veranderde gebruik. Verder wordt geanalyseerd of de werkzaamheden die noodzakelijk zijn om de veranderingen te bereiken, een effect veroorzaken.

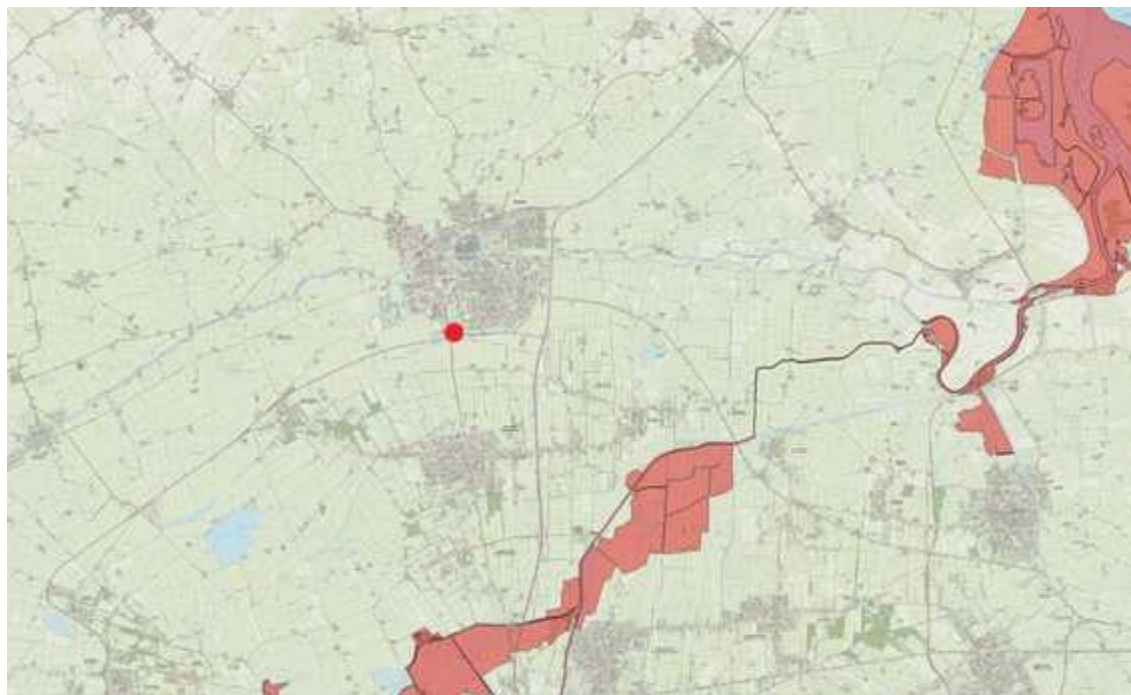
Ligging van het perceel



H02 Planomgeving: locatie, omgeving en beschermde natuurgebieden



Ligging van de Natura 2000-gebieden.



Ligging van de Natuurnetwerk Nederland.

De planlocatie betreft een parkeerplaats, bossage en een deel van een agrarisch grasland. De locatie ligt in het zuiden van de stad Dokkum nabij de rotonde van de N361 en de N356 naast de Murmerwoudsterweg en de Lauwersseewei. De planlocatie ligt buiten de bebouwde kom van de stad Dokkum. De locatie is in de directe omgeving omsloten door agrarisch grasland ten oosten, een houtopstand ten noorden en een provinciale weg ten zuiden en oosten. De Natura 2000-gebieden liggen op vrij grote afstand. Op 10 kilometer van de onderzoekslocatie ligt het Natura 2000-gebieden Waddenzee en Lauwersmeer. Het dichtstbijzijnde gebied, dat is aangewezen als Natuurnetwerk Nederland (NNN), ligt op 4,5 kilometer afstand.

Voor de ontwikkeling wordt een beperkt aantal bomen gekapt en plaatselijk aan de oever van de watergang gewerkt (langs de Murmerwoudsterweg). De aanwezige greppels worden uitgediept en vergroot, waardoor er nieuwe watergangen ontstaan.

Natura 2000

Via de Natura 2000 zijn gebieden beschermd van internationaal belang. Voor deze gebieden zijn doelstellingen geformuleerd voor het behoud van habitats en planten en dieren. Deze Natura 2000 gebieden zijn ook beschermd tegen invloeden van buiten, zoals stikstofdepositie en grondwaterstromen. Voor functie waardoor de depositie van stikstofverbindingen toeneemt is een berekening noodzakelijk van de effecten.

Natuurnetwerk Nederland

Door nieuwe natuur te ontwikkelen, kunnen natuurgebieden met elkaar worden verbonden. Zo kunnen planten zich over verschillende natuurgebieden verspreiden en dieren van het ene naar het andere gebied gaan. Het totaal van al deze gebieden en de verbindingen ertussen vormt het Natuurnetwerk van Nederland. Het Natuurnetwerk Nederland wordt via de ruimtelijke verordening beschermd.

H03 Waarnemingen: veldgegevens en gegevens uit de literatuur



Werkwijze

Het onderzoek is uitgevoerd als een quick scan ecologie. Voor zo'n onderzoek wordt door een ecooloog beoordeeld of er een kans is op aanwezigheid van beschermde soorten. Daarbij wordt gelet op de structuur van de omgeving, aanwezige habitats en landschapselementen. Tevens wordt gezocht naar sporen van beschermde soorten. Een quick scan is tevens bedoeld als afbakening van een eventueel afdoend onderzoek.

De quick scan bestaat uit de volgende activiteiten:

- Een literatuur/bronnenonderzoek met betrekking tot de potentieel aanwezige beschermde soorten binnen de planlocatie.
- Een veldbezoek waarbij de locaties worden beoordeeld op habitatgeschiktheid voor beschermde soorten. Hierbij worden bijvoorbeeld de te kappen bomen beoordeeld op geschiktheid voor vleermuizen en jaarrond beschermde nesten.
- Voor de aangetroffen strikt beschermde soorten wordt, door een beschrijving van de ecologische functionaliteit van het gebied (foerageergebied, migratieroute, voortplantingsgebied of winterverblijf, enz.), aangegeven hoe het gebied door iedere soort wordt gebruikt.
- Een schatting van de impact van de werkzaamheden op de (potentieel) aanwezige beschermde soorten.
- Een effectbeoordeling gericht op (eventueel) nabij gelegen beschermde natuurgebieden (Natura 2000-gebieden, Natuurnetwerk en Weidevogelleefgebied).

Om een goed oordeel te kunnen geven is op 25 november 2019 door een ecooloog een bezoek gebracht aan de planlocatie. Tijdens het veldbezoek is onderzocht of er in potentie beschermde planten en dieren aanwezig zijn binnen de planlocaties. Daarvoor is gezocht naar sporen en andere aanwijzingen van planten en dieren. Op basis van de aanwezige herkenbare begroeiing en habitats, is beoordeeld of er leefgebieden aanwezig zijn voor beschermde soorten. Aanvullend is een bureaustudie uitgevoerd naar de potentieel voorkomende planten en dieren in de directe omgeving van de planlocaties. Hierbij is een bronnenonderzoek uitgevoerd, waarbij de verschillende relevante en actuele informatiebronnen zijn geraadpleegd.

Bij de analyse van de effecten is gelet op de effecten veroorzaakt door de veranderde omgeving en het veranderde gebruik. Daarnaast zijn de effecten bepaald die veroorzaakt worden door de ruimtelijke ontwikkelingen. Daarbij is naast de planlocaties sec. gelet op de directe omgeving en de effecten op soorten in de omgeving. In de voorliggende notitie worden de resultaten van de quick scan ecologie besproken.

Waarnemingen

In onderstaande paragrafen worden de soortengroepen beschreven die binnen de planlocaties en de directe omgeving zijn aangetroffen of te verwachten. Tijdens het veldbezoek van 25 november 2019 is onderzocht of er in potentie beschermde planten en dieren aanwezig zijn binnen de planlocatie. De weersomstandigheden tijdens het veldbezoek betrof bewolkt, droog weer met een temperatuur van 7 °C en windkracht 2 bfr uit het zuidoosten.



Bronnenonderzoek

Voor het onderzoek naar potentieel aanwezige beschermde soorten zijn de beschikbare regionale en landelijke verspreidingsatlassen en enkele digitale bronnen geraadpleegd. Er zijn vrij veel waarnemingen van vleermuizen bekend uit de bebouwde kom van Dokkum. De meldingen van vleermuizen komen van het noordelijke deel van Dokkum uit de wijk Fûgellân. De waarnemingen van huismussen worden gedaan op verscheidene plaatsen binnen de bebouwde kom van Dokkum. Van gierzwaluwen worden eveneens verscheidene waarnemingen gemeld uit de omgeving.

Vegetatie en planten

Op de parkeerplaats zijn een aantal bomen aangetroffen. De bomen op en rond de parkeerplaats betrof essen en platanen. De bosschage ten westen van de parkeerplaats bestaat voornamelijk uit elsen, essen, zomereiken, bramenstruiken en riet langs de oevers van de water gang langs de bosschage. Aan de zuidzijde van de bosschage staan een aantal schietwilgen. Op het agrarisch grasland ten oosten van de parkeerplaats zijn in het gras; smalle weegbree, ridderzuring en pitrus aangetroffen.

Tijdens het oriënterend onderzoek zijn binnen de planlocaties geen beschermde plantensoorten aangetroffen. Beschermde plantensoorten zijn binnen de planlocaties ook niet te verwachten.

Zoogdieren

Juridisch zwaarder beschermde soorten

Vleermuizen zijn de belangrijkste groep strikt beschermde dieren die verwacht kunnen worden. Vleermuizen kunnen schade ondervinden van de ruimtelijke ontwikkelingen en kunnen hierdoor een belemmering zijn. De planlocaties en de directe omgeving zijn daarom nauwkeurig onderzocht op de aanwezigheid van potentieel geschikte verblijfplaatsen en essentiële vliegroutes en foerageergebieden.

Verblijfplaatsen

Vleermuizen zijn in twee groepen te verdelen; enerzijds de soorten die in gebouwen een verblijfplaats hebben en anderzijds de soorten die in bomen een verblijfplaats hebben. De kraamkolonie van de laatvlieger (*Eptesicus serotinus*) en de gewone dwergvleermuis (*Pipistrellus pipistrellus*) komen – voor zover bekend - alleen in gebouwen voor. Ze wonen in de spouwmuur, achter betimmering, onder daklijsten en dakpannen. De vaste verblijfplaatsen van de ruige dwergvleermuis (*Pipistrellus nathusii*) en de watervleermuis (*Myotis daubentonii*) kunnen zowel in spleten en gaten in bomen, als in gebouwen voorkomen. Ze kiezen in de regel gebieden met een groot aanbod aan geschikte holten op een klein oppervlak.

Op de planlocatie betreft parkeerplaats met een fietsenstalling, bosschage en agrarisch grasland. De planlocatie beschikt niet over geschikte bebouwing voor vleermuizen. Aanwezigheid van gebouw bewonende vleermuizen op de planlocatie is daarom niet mogelijk. De bomen op en rond de perceel hebben geen holtes. Aanwezigheid van vleermuizen is daarom uit te sluiten.



Potentiële vliegroutes en foerageergebieden

Het perceel valt buiten de bebouwde kom van Dokkum. De kans op een jachtgebied is aanwezig gezien de directe omgeving. Potentiële vliegroutes zijn mogelijk door de aanwezigheid van geschikte landschapselementen en lijnen in de directe omgeving.

Vervolgstappen voor vliegroutes en foerageergebieden van vleermuizen zijn niet noodzakelijk. De aanwezige landschapselementen blijven behouden en worden niet verlicht.

Laag beschermde zoogdieren

Binnen de planlocaties is een kleine kans op algemeen voorkomende grondgebonden zoogdieren, zoals egel, spitsmuizen en muizen. De kans op aanwezigheid van de kleine marters is afwezig. Er is op geen geschikt habitat op de planlocatie voor marters.

Vogels

Jaarrond beschermd nest

Tijdens het ecologisch onderzoek is gezocht naar aanwijzingen voor het voorkomen van vogels met een vaste verblijfplaats binnen het plangebied. Gekeken is naar potentieel geschikte nestplekken voor vogels met een jaarrond beschermd nest. In de directe omgeving is geen geschikt habitat voor huismussen aanwezig. De planlocatie zelf beschikt niet over bebouwing waarin huismussen kunnen broeden. Aanwezigheid van huismussen op de planlocatie is daarom niet mogelijk. De planlocatie beschikt niet over bebouwing waar in gierzwaluwen kunnen nestelen. Aanwezigheid van gierzwaluwen op de planlocatie is daarom niet mogelijk. De de houtsingel c.q. bosschages zijn geen nesten van roofvogels aangetroffen.

Algemene broedvogels

Gezien de omgeving is de kans op algemeen voorkomende broedvogels aanwezig. Op de planlocatie is er mogelijkheid voor de aanwezigheid van algemeen voorkomende broedvogels. Er moet rekening gehouden worden met het broedseizoen.

Herpetofauna en vissen

Er is geschikt oppervlaktewater aanwezig voor watergebonden organismen in de directe omgeving. De aanwezigheid van bastaardkikker, bruine kikker en kleine watersalamander kan niet met absolute zekerheid worden uitgesloten. De soorten genieten een algemene bescherming. Bij aanwezigheid van deze dieren is een ontheffing noodzakelijk.

Overige soorten

Er zijn, gezien de voorkomende biotopen, geen beschermde bijzondere insecten of overige soorten te verwachten binnen het perceel. Deze soorten stellen hoge eisen aan hun leefgebied; de planlocaties voldoet hier niet aan. De aanwezigheid van beschermde overige soorten worden daarom uitgesloten.

H05 Analyse: beoordeling van de effecten op de natuurwaarden



Bij de analyse wordt gelet op de effecten als gevolg van het veranderde gebruik en de veranderde inrichting. Daarnaast wordt gelet op de effecten als gevolg van de werkzaamheden om de veranderingen te bereiken. Voor zover planlocaties binnen het Natuurnetwerk Nederland, Natura 2000 of andere beschermde natuurgebieden liggen, worden de effecten op deze beschermde natuurgebieden getoetst. Voor de Natura 2000 gebieden is de externe werking eveneens van belang; de belangrijkste externe effecten worden veroorzaakt door toename van depositie, geluid en licht. Daarnaast kunnen veranderde grondwaterstromen een effect veroorzaken.

Wet natuurbescherming

De Wet natuurbescherming kent een afdeling voor soortbescherming en een afdeling voor gebiedsbescherming. Binnen de gebiedsbescherming zijn de Natura 2000-gebieden beschermd. De bescherming geldt ook voor externe factoren; zoals grondwaterstromen en stikstofdepositie.

De soortbescherming binnen de Wet natuurbescherming richt zich op de internationale afspraken, en geeft een uitbreiding van de beschermde soorten door aan de rode lijst (bedreigd en ernstig bedreigd) een beschermd status te koppelen. Binnen de bebouwde kom is de belangrijkste wijziging in de beschermde soorten het vervallen van de bescherming op muurplanten en orchideeën.

Beschermde soorten

Uit de resultaten van de quick scan ecologie van 25 november 2019 is gebleken dat de aanwezigheid van vleermuizen, huismussen en gierzwaluwen niet mogelijk is op de planlocatie. Voor werkzaamheden is een vervolg onderzoek niet noodzakelijk.

Binnen de planlocatie zijn mogelijk amfibieën (bruine kikker, bastaardkikker, kleine watersalamander) aanwezig. Plaatselijk wordt er aan de oever van de waterpartij gewerkt. Als de soorten daadwerkelijk aanwezig zijn is een ontheffing van de Wet natuurbescherming noodzakelijk. Voor deze dieren is ook voor ruimtelijke ontwikkelingen een ontheffing mogelijk.

Op de planlocatie zijn mogelijk algemeen voorkomende broedvogels aanwezig. Er moet rekening gehouden worden met het broedseizoen, dat globaal van half maart tot eind juli is.

Zorgbeginsel

Binnen de gebieden is kans op algemeen voorkomende soorten waarmee rekening moet worden gehouden. Aangetroffen dieren die niet uit zich zelf de werkgebieden kunnen verlaten, dienen – onder begeleiding van een ecooloog - in veiligheid te worden gebracht en buiten de werkgebieden te worden uitgezet. Schuilplekken zoals bladhoppen, hout- en steenstapels e.d. dienen eerst te worden gecontroleerd op schuilende dieren. In zijn algemeenheid dienen geschikte schuil- en overwinteringsplekken voor dieren buiten de werkterreinen intact te worden gelaten.

Eventueel noodzakelijk kap moet buiten de kwetsbare periode (winter) worden uitgevoerd en voorafgaand aan de kap (of het anderszins vrijstellen van een werkplek) is



het verstandig een ecooloog te laten beoordelen of effecten zijn te verwachten en eventueel maatregelen te (laten) nemen om die effecten te verminderen.

Houtopstanden

De bomen vallen niet onder de Wet natuurbescherming omdat het een rij bomen is met minder dan 20 exemplaren.

Natura 2000

Het beschermde Natura 2000-gebied ligt op een afstand van ongeveer 10 kilometer van de planlocatie. De werkzaamheden betreffen het realiseren van een restaurant op locatie. Separaat is een berekening van de stikstofdepositie uitgevoerd. Gebleken is dat er geen verhoging van de depositie ontstaat. Andere aantastingen van kwalificerende habitats of soorten in het Natura 2000-gebied door de werkzaamheden, kunnen worden uitgesloten.

Natuurnetwerk Nederland

De gebieden die onderdeel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland liggen op grote afstand van de planlocaties. Gelet op de afstand, aard en de omvang van het voorplan, wordt geen effect verwacht.

H06 Conclusie, advies en gebruikte bronnen

Voor een locatie nabij Dokkum worden plannen voorbereid voor het realiseren van een McDonald's Restaurant op locatie. De locatie betreft een parkeerplaats en directe omgeving ten zuiden van Dokkum nabij de rotonde van de N361 en de N356 naast de Murmerwoudsterweg en de Lauwersseewei.

Voorliggend rapport betreft een onderzoek naar effecten op natuurwaarden. Door een ecooloog van bureau Els & Linde B.V. is op 25 november 2019 beoordeeld of er beschermde planten- en diersoorten aanwezig zijn binnen de planlocatie en of deze soorten schade ondervinden van de gewenste ontwikkelingen.

Beschermde soorten

Uit de resultaten van de quick scan ecologie van 25 november 2019 is gebleken dat de aanwezigheid van vleermuizen, huismussen en gierzwaluwen niet mogelijk is op de planlocatie. Voor werkzaamheden is een vervolg onderzoek niet noodzakelijk.

Binnen de planlocatie zijn mogelijk amfibieën (bruine kikker, bastaardkikker, kleine watersalamander) aanwezig. Plaatselijk wordt er aan de oever van de waterpartij gewerkt.

Als de soorten daadwerkelijk aanwezig zijn is een ontheffing van de Wet natuurbescherming noodzakelijk. Voor deze dieren is ook voor ruimtelijke ontwikkelingen een ontheffing mogelijk.

Op de planlocatie zijn mogelijk algemeen voorkomende broedvogels aanwezig. Er moet rekening gehouden worden met het broedseizoen, dat globaal van half maart tot eind juli is.

Een aanvullend onderzoek naar amfibieën is nodig. Een ontheffing van de Wet natuurbescherming is mogelijk noodzakelijk.

Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland

Separaat is een berekening van de stikstofdepositie uitgevoerd. Gebleken is dat er geen verhoging van de depositie ontstaat. Andere effecten op de Natura 2000-gebieden en/of het Natuurnetwerk Nederland zijn uit te sluiten.

- Anonymus (2017). Kennisdocument huismus, BIJ12
- Anonymus (2017). Kennisdocument gierzwaluw, BIJ12
- Anonymus (2017). Kennisdocument gewone dwergvleermuis, BIJ12
- Dietz, Chr., O. von Helversen & D. Nill (2012) Vleermuizen. Alle soorten van Europa en Noordwest-Afrika. Triton Natuur
- Kapteyn, K. (1995) Vleermuizen in het landschap. Schuyt & co, Haarlem.
- Simon, M., S. Hüttenbügel & J. Smit-Viergutz (2004) Ökologie und Schutz von Fledermäusen in Dörfern und Städten. Bundesamt für Naturschutz, Bonn.

- friesland.nl
- waarneming.nl

Bijlage 5 Memo stikstof (Els & Linde, 23-01-2020)

Memo

Betreft: stikstofdepositie
Locatie: McDonald's Dokkum
Datum: 23 januari 2020
Ecoloog: 06-27564247
Steller: Peter van der Linden, ecooloog

Aan de Murmerwoudsterweg te Dokkum wordt een McDonald's gebouwd. Het perceel is momenteel niet bebouwd. Voor de bouw- en de gebruiksfase is een berekening van de toename van stikstofdepositie op de beschermde Natura 2000-gebieden noodzakelijk. In onderstaand memo wordt de berekening toegelicht en geanalyseerd.

Stikstof

In brandstofmotoren ontstaan door verbranding verschillende stikstofoxiden, meestal samengevat in NO_x. Deze verbindingen reageren in de lucht met waterdeeltjes tot salpeterzuur. In de bodem vindt onder invloed van bacteriën denitrificatie plaats. Het proces verloopt echter langzaam waardoor er cumulatie ontstaat van zuurionen en opneembaar stikstof; er is sprake van verzuring en vermessing van de bodem.

Doordat ammoniak een vrij radicaal heeft reageert het snel (binnen enkele minuten) tot ammonium en dat geeft een droge en natte depositie op relatief korte afstand van de bron. Ammoniak werkt in de atmosfeer eerst als base door de vorming van NH₄⁺, waarbij een vrije zuurion wordt gebonden. Dat leidt tot neutralisatie van salpeterzuur en zwavelzuur in de atmosfeer.

In de bodem wordt door bacteriën de NH₄⁺ genitrificeerd tot NO₃⁻, waarbij zuurionen vrijkomen. Naast de verzuring zorgt de emissie van ammoniak voor verhoging van het stikstofgehalte in de bodem. Door die verhoogde opneembaar stikstof in de bodem worden soorten die snel groeien bevoordeeld ten opzichte van langzaam groeiende soorten. De snel groeiende soorten verdringen de langzame groeiers waardoor de verdwijnen en de biodiversiteit verminderd.

Veel van de via de Habitatrictlijn beschermde soorten of habitat zijn langzaam groeiende soorten of soorten die in een voedselrijk of zuur milieu niet kunnen groeien. De habitatrictlijn stelt de verschillende nationale overheden verantwoordelijk voor het beschermen van de natuurwaarden in de aangewezen natuurgebieden. Deze bescherming is opgenomen in de Wet natuurbescherming. Om het probleem van te hoge concentraties NH₄⁺ of NO_x in het milieu te beteugelen is door de toenmalige regering de programmatische aanpak stikstof (PAS) opgesteld. In de PAS is ontwikkelingsruimte opgenomen voor ontwikkelingen die stikstofoxiden of ammoniak produceren. Daarnaast zijn maatregelen opgesomd die zouden leiden tot verminderde effecten. Voor de PAS is Acrius ontwikkeld waarmee op eenvoudige wijze de depositie kon worden berekend. In de PAS was de ontwikkelingsruimte opgenomen en twee drempelwaarden ingevoerd; een lage van 0,05 mol N/ha en een hogere van 1 mol N/ha. Projecten die onder de lage drempelwaarde bleven hadden geen meldingsplicht. De pro-

jecten met een stikstofdepositie tussen de beide waarden in waren meldingsplichtig en konden worden uitgevoerd als er voldoende ontwikkelingsruimte was. Boven de 1 mol N/ha was er vergunningsplicht.

De Raad van State heeft naar aanleiding van enkele beroepsprocedures vragen gesteld aan de het Europees Hof over de noodzakelijke interpretatie van de PAS. Het Hof en in navolging daarvan de Raad van State hebben geoordeeld dat de ontwikkelingsruimte niet binnen de reikwijdte van de Habitatrichtlijn past, en dat een drempel van 0,05 mol N/ha niet zonder meer acceptabel is. Ook hebben ze alle vergunningen die op de PAS zijn gebaseerd nietig verklaard. De consequentie is dat nu voor alle projecten berekend moet worden of deze strijdig zijn met de Habitatrichtlijn en er sprake is van verhoogde depositie op de natuurgebieden. In de nieuwe Aerius is de drempelwaarde en de ontwikkelingsruimte niet langer opgenomen. Als resultaat van de berekening wordt een gml-bestand en een pdf geleverd die in een GIS de verspreiding van de stikstofdepositie weergeeft.

De conclusie is dat alle projecten waarbij stikstofoxiden of ammoniak vrijkomt berekend moet worden wat de toename is op de Natura 2000-gebieden. Als er geen verhoging is dan kan de ontwikkeling zonder vergunning worden uitgevoerd. Is er een verhoogde depositie dan moet het project zo worden uitgevoerd dat er geen of minder emissie is. Als dat onvoldoende mogelijkheden geeft, dan moet met maatregelen elders de emissie (op het zelfde Natura 2000-gebied) worden teruggebracht (salderen). Bij salderen moet worden aangetoond dat er voldoende effect is. Hiervoor is een uitgebreidere onderbouwing nodig. Als er ondanks saldering een verhoogde depositie is, dan moet er via de ADC-toets in een passende beoordeling aangetoond worden dat een depositie acceptabel is. De ADC-toets staat voor Alternatief, Dwingende redenen en Compensatie. In de meeste gevallen zal dan een MER nodig zijn.

Huidige situatie

Het terrein aan de Murmerwoudsterweg te Dokkum is niet bebouwd en ligt braak. Uitgangspunt is dat in de huidige situatie geen emissie komt

Toekomstige situatie

Er is een McDonald's gebouwd met een bvo van 541 m² en 160 zitplaatsen. Het gebouw wordt emissievrij. Gemiddeld komen er per dag 1024 mvt, wat leidt tot 2048 ritten naar de afslag van de Lauwersseewei.

Stikstofdepositie gebruiksfase

Met behulp van Aerius (2020) is berekend wat de depositie is in de huidige en in de nieuwe situatie. De depositie is berekent op de Natura 2000-gebieden:

- Waddenzee – 9,2 Km
- Lauwersmeer – 10,5 Km
- Grote Wielen – 10,6 Km

De overige Natura 2000-gebieden liggen op meer dan 20 km van het perceel.

Uit de berekening blijkt dat er tijdens de gebruiksfase geen sprake is van een verhoging van de depositie op de verschillende Natura 2000-gebieden.

Stikstofdepositie bouwfase

De werkzaamheden bestaan uit nieuwbouw van een fastfood restaurant. Voor de bouwfase is berekend wat de depositie op de natuurgebieden is. Daarbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

Machine	Kw	Stage	brandstofverbruik	Draaiuren	Uitgangspunt brandstof
Mobiele kraan	125	Stage IV	10 l/uur	30	300
Graafmachine	125	Stage IV	25 l/uur	80	2000
Heistelling	250	Stage IV	25 l/uur	80	2000

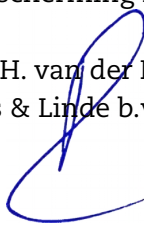
Het bouwverkeer betreft per jaar 40 middelzware vrachtwagen en 20 zware vrachtwagen. Voor de bouwvakkers is dat per jaar 400 mvt/etm licht verkeer. Voor het verkeer berekent Aeries op basis van het aantal verkeersbewegingen de depositie.

Uit de berekening volgt dat er tijdens de bouwfase geen verhoogde depositie is op de Natura 2000-gebieden.

Conclusie

Er is geen sprake van verhoging van de depositie. Er is geen vergunning van de Wet natuurbescherming nodig.

P.J.H. van der Linden
Els & Linde b.v.



**Bijlage 6 Aerus berekening, gebruiksfase (Els & Linde,
04-04-2020)**

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Situatie 1

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
<https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers>.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Els & Linde b.v.	-, - Dokkum

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
McDonalds Dokkum	RPNkNZgPjWyP

Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
04 april 2020, 13:43	2020	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

Situatie 1

NOx 79,64 kg/j

NH₃ 5,39 kg/j

Resultaten

Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

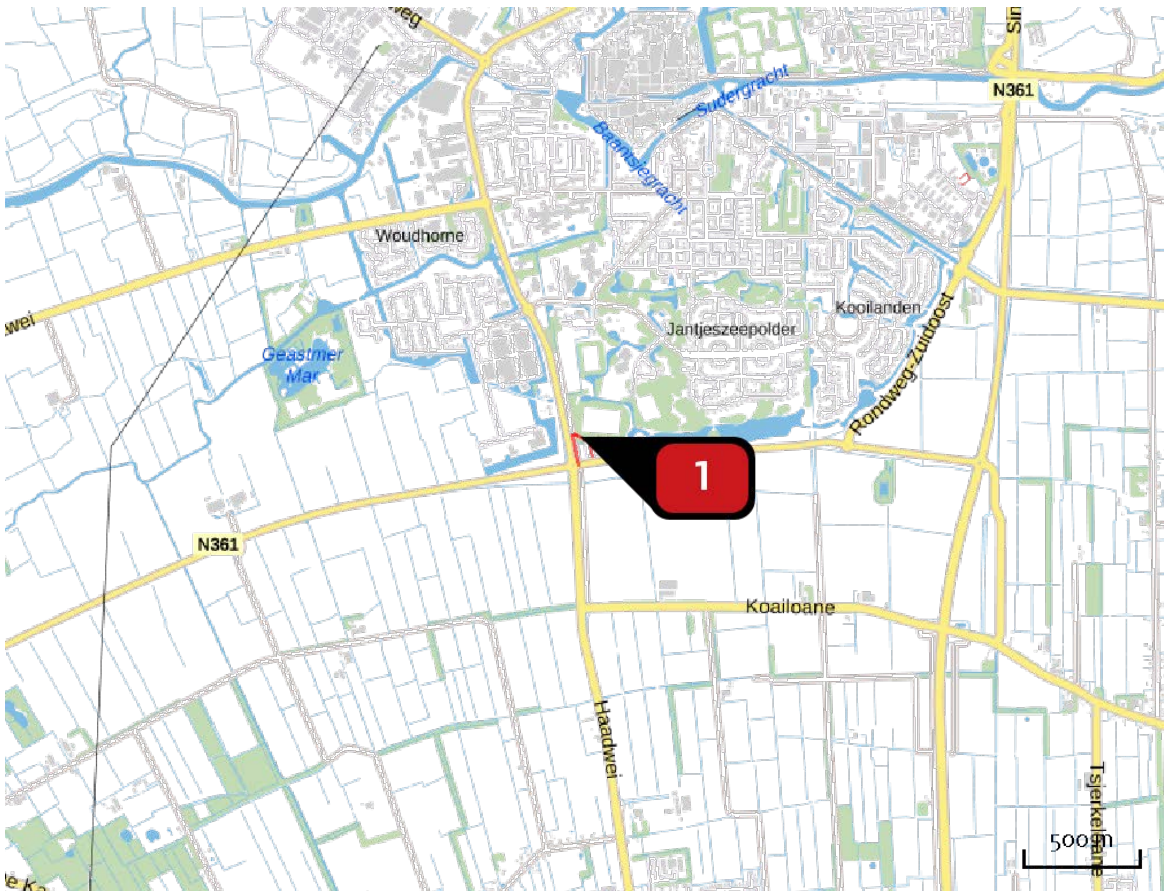
Natuurgebied

Uw berekening heeft geen depositieresultaten opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

Toelichting

gebruiksfase

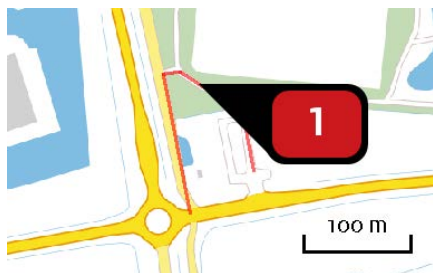
Locatie
Situatie 1



Emissie
Situatie 1

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	bouwverkeer Wegverkeer Buitenwegen	5.39 kg/j	79.64 kg/j

Emissie
(per bron)
Situatie 1



Naam

Locatie (X,Y)

NOx

NH₃

bouwverkeer
195460, 591894
79,64 kg/j
5,39 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	2.048,0 / etmaal	NOx NH ₃	75,74 kg/j 5,31 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	10,0 / etmaal	NOx NH ₃	3,91 kg/j < 1 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS [versie 2019A_20200403_6c571f9654](#)

Database [versie 2019A_20200403_6c571f9654](#)

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2019A>

**Bijlage 7 Aerus berekening, realisatiefase (Els & Linde,
04-04-2020)**

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Situatie 1

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
<https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers>.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Els & Linde b.v.	-, - Dokkum

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
McDonalds Dokkum	RPRB3KLqvweo

Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
04 april 2020, 13:41	2020	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

Situatie 1

NOx 13,03 kg/j

NH₃ < 1 kg/j

Resultaten

Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

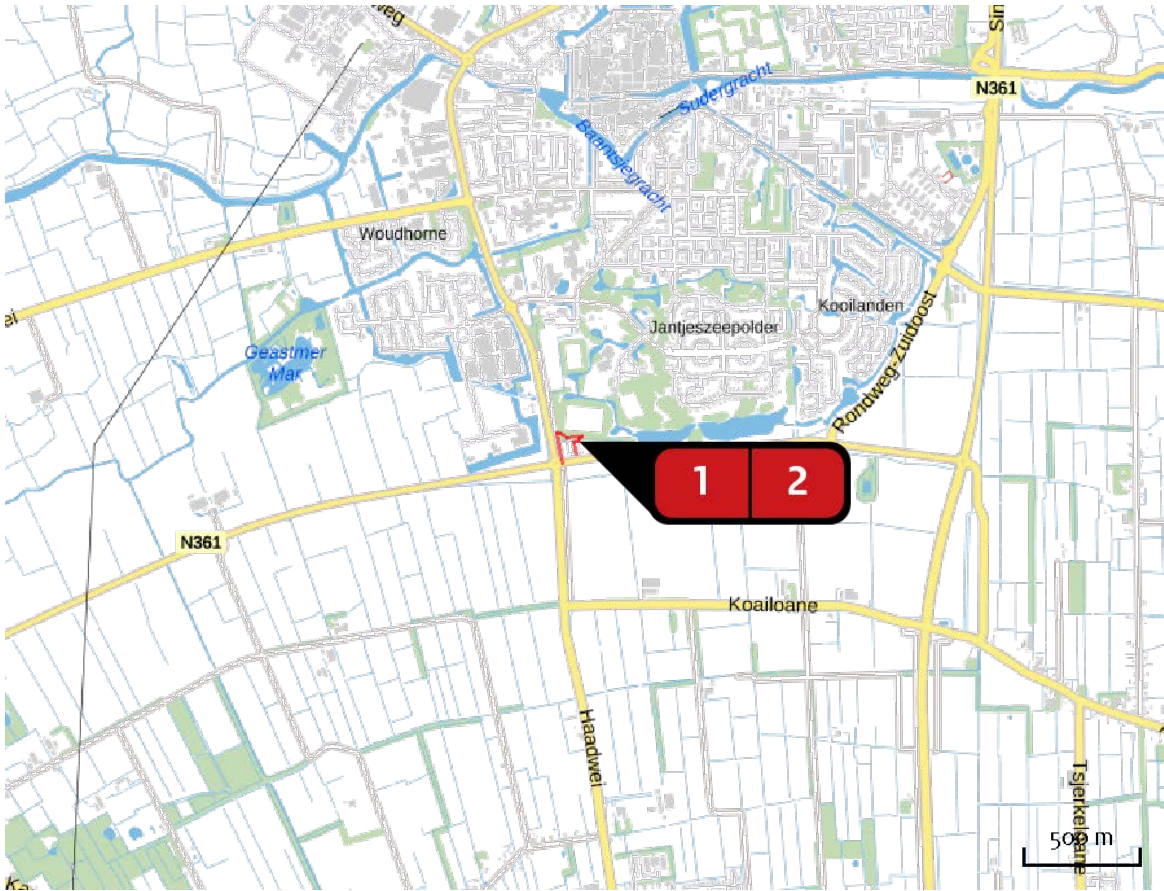
Natuurgebied

Uw berekening heeft geen depositieresultaten opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

Toelichting

Bouwfase

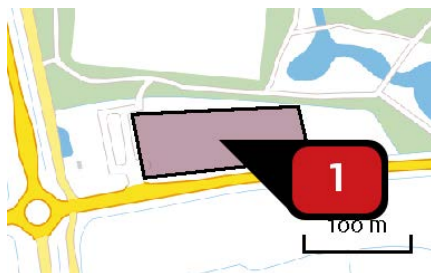
Locatie
Situatie 1



Emissie
Situatie 1

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	 bouwfase Mobiele werktuigen Bouw en Industrie	-	5,15 kg/j
2	 bouwverkeer Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	7,88 kg/j

Emissie
(per bron)
Situatie 1



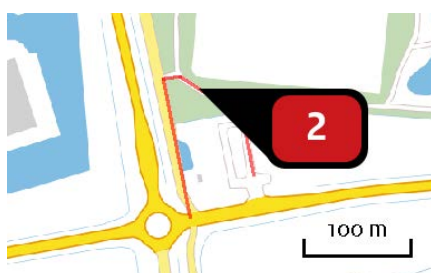
Naam

Locatie (X,Y)

NOx

bouwfase
195591, 591834
5,15 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Brandstof verbruik (l/j)	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
STAGE IV, 75 – 130 kW, bouwjaar 2014/01, Cat. R	mobiele kraan	300				NOx	< 1 kg/j
STAGE IV, 75 – 130 kW, bouwjaar 2014/01, Cat. R	graafmachine, bulldozer	2.000				NOx	2,37 kg/j
STAGE IV, 130 – 560 kW, bouwjaar 2014/01, Cat. Q	heistelling	2.000				NOx	2,42 kg/j



Naam

Locatie (X,Y)

NOx

NH₃

bouwverkeer
195460, 591894
7,88 kg/j
< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	400,0 / jaar	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	40,0 / jaar	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	20,0 / etmaal	NOx NH ₃	7,81 kg/j < 1 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS [versie 2019A_20200403_6c571f9654](#)

Database [versie 2019A_20200403_6c571f9654](#)

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2019A>

Bijlage 8 Besluit MER beoordeling (26 mei 2020)

McDonald's Nederland B.V.
t.a.v. Huub Leussink
Paasheuvelweg 14
1105BH Amsterdam

Uw brief van:
Uw kenmerk:

Ons adres: Postbus 13
9290 AA Kollum
Ons telefoonnr: (0519) 29 88 88
Ons whatsapp nr: (06) 120 830 46
Ons e-mailadres: info@noardeast-fryslan.nl
Ons kenmerk: Z273201-2020

Website: www.noardeast-fryslan.nl

Behandeld door: F. Tuitman
Bijlage(n):

Datum: 26 mei 2020
Datum verzending: 3 juni 2020

Onderwerp: Besluit MER beoordeling Wegrestaurant McDonalds te
Dokkum

Geachte heer Leussink,

Op 25 maart 2020 heeft u schriftelijk middels een aanmeldnotitie medegedeeld dat McDonald's Nederland B.V. het voornemen heeft te verzoeken om een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.1, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening ten behoeve van het in Dokkum te vestigen wegrestaurant (artikel 7.16 van de Wet milieubeheer (Wm)). De aanvraag is voor het realiseren van een nieuwe vestiging van McDonald's en het uitbreiden van het parkeerterrein op het perceel gelegen ter plekke van de (huidige) carpool parkeerplaats naast de rotonde ten noorden van de N361, Lauwersseewei, en ten oosten van de N356, de Murmerwoudsterweg.

Wij hebben beoordeeld of bij de voorbereiding van het hiervoor bedoelde besluit een milieueffectrapport (MER) moet worden opgesteld.

Besluit

Op grond van onderstaande overwegingen en op basis van hetgeen is gesteld in artikel 7.17 van de Wm hebben wij besloten dat bij de voorbereiding van het voorgenomen besluit ten behoeve van Wegrestaurant McDonald's Dokkum geen MER behoeft te worden opgesteld.

Beschrijving en locatie van de voorgenomen activiteiten.

Het voornemen houdt het volgende in: McDonald's Nederland B.V. wil op het carpoolterrein aan de zuidkant van Dokkum een nieuwe vestiging realiseren en het parkeerterrein uitbreiden.

Het perceel waar de inrichting wordt opgericht heeft nog geen vast bezoekadres (vastgesteld huisnummer). De nieuwe vestiging wordt opgericht op het perceel dat nu nog bestemd is voor de carpool parkeerplaats naast de rotonde ten noorden van de N361, Lauwersseewei, en ten oosten van de N356, de Murmerwoudsterweg. Deze locatie is in het vigerende bestemmingsplan 'Dokkum Regiostad' (vastgesteld op 28 juni 2018) gelegen binnen de bestemming 'Verkeer'. De voorgenomen activiteit past niet binnen het bestemmingsplan.

De gemeente wenst in principe medewerking te verlenen aan de vestiging van dit bedrijf. Ten behoeve van de ontwikkeling is het bestemmingsplan 'Wegrestaurant Dokkum' opgesteld.

Het voornemen is ingediend omdat de gevraagde activiteit m.e.r.-beoordelingsplichtig is op grond van artikel 7.2, eerste lid, onder b van de Wm. De activiteit is genoemd in de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) in onderdeel D categorie 11.2 (De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen).

In onderdeel C van de bijlage bij het Besluit m.e.r. zijn de m.e.r.-plichtige activiteiten opgesomd. De ontwikkeling van een wegrestaurant valt niet onder de hierin opgesomde activiteiten. Er is geen sprake van een rechtstreekse m.e.r.-plicht als bedoeld in artikel 7.2, derde lid van de Wm.

Uit de m.e.r.-beoordelingsnotitie blijkt dat met de voorgenomen ontwikkeling een McDonald's wegrerestaurant wordt mogelijk gemaakt in een gebied van 7.000 m². Dit is beneden de drempelwaarde van 100 ha of meer uit kolom 2 van de hiervoor aangehaalde categorie D11.2. De bedrijfsvloeroppervlakte van de supermarkt blijft met 540-620 m² volgens de m.e.r.-beoordelingsnotitie eveneens beneden de drempelwaarde van 200.000 m² uit kolom 2.

Indien niet wordt voldaan aan de drempelwaarden, gold voorheen een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Op 7 juli 2017 is het gewijzigde Besluit m.e.r. in werking getreden. In het gewijzigde Besluit m.e.r. staat de nieuwe procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Voor elke aanvraag waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde is moet een m.e.r.-beoordelingsbesluit worden genomen. Dit houdt in dat in afwijking van wat voorheen gold voor iedere activiteit, die wordt genoemd in kolom 1 en onder de drempelwaarde blijft van gevallen in kolom 2, een formele mer-beoordelingsplicht geldt en een m.e.r.-beoordelingsbesluit moet worden genomen. Dit dient gelet op artikel 7.17, derde lid van de Wm te gebeuren op grond van de criteria die genoemd zijn in bijlage III bij de EG-richtlijn milieueffectbeoordeling (2011/92/EU en 2014/52/EU).

Procedure

De in de artikelen 7.16, 7.17, eerste tot en met vierde lid, 7.18 en 7.19, eerste en tweede lid van de Wm omschreven procedure is gelet op artikel 2, vijfde lid van het Besluit m.e.r. gevolgd.

Volledigheid aanmeldnotitie

Wij zijn van oordeel dat de aanmeldnotitie voldoende informatie bevat voor een goede beoordeling van de gevolgen van de activiteit op de fysieke leefomgeving. De aanmeldnotitie is dan ook in behandeling genomen.

Huidige situatie

Er zijn voor deze inrichting geen eerdere vergunningen verleend.

Toetsingskader

Voor de hierboven besproken activiteit hoeft alleen een m.e.r.-beoordelingsbesluit te worden opgesteld wanneer het bevoegd gezag bepaalt dat er een noodzaak aanwezig is. De activiteit mag geen nadelige gevolgen voor het milieu veroorzaken. Bij deze beoordeling is rekening gehouden met de in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling aangegeven omstandigheden (artikel 7.17, derde lid van de Wm).

Deze omstandigheden hebben betrekking op:

1. Kenmerken van de activiteit;
2. Plaats van de activiteit; en
3. Kenmerken van het potentiële effect van de activiteit.

Daarnaast moet het bevoegd gezag op grond van artikel 7.17, vierde lid van de Wm, indien aan de orde, verwijzen naar de kenmerken van de voorgenomen activiteit of van de door de inrichting geplande maatregelen waarmee belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu vermeden of voorkomen worden.

Informatiebronnen

Voor de beoordeling of er sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu hebben wij gebruik gemaakt van de volgende informatie:

1. De aanmeldnotitie 'MER Aanmeldnotitie - Wegrestaurant McDonald's Dokkum' Van Riezen & Partners, d.d. 25 maart 2020;
2. Notitie 'EV McDonald's te Dokkum' (204099), AVIV, d.d. 23 januari 2020;
3. Advies 'Adviesaanvraag notitie externe veiligheid bij conceptontwerpbestemming McDonald's Dokkum' Brandweer Fryslân, d.d. 9 maart 2020.

Ten behoeve van onze besluitvorming hebben wij advies gevraagd van Brandweer Fryslân. Het advies is gericht op het optimaliseren van de veiligheidssituatie.

Overwegingen ten aanzien van artikel 7.17, derde lid Wm:

Ad 1. Kenmerk van het project.
een parkeerterrein.

- a. de omvang van het project;

Het project betreft de nieuwbouw van een McDonald's restaurant met een drive-thru en een parkeerterrein. Er is voor het project een terreinbehoefte van circa 7.000 m². De terreinbehoefte is met inbegrip van het restaurant (bruto vloeroppervlak) en verkeersafwikkeling (rijroutes en parkeergelegenheid).

b. de cumulatie met andere projecten;

Gelet op de afstanden tussen de inrichting en andere bedrijven en de afstand tot omliggende woningen van derden vormt eventuele cumulatie van emissies geen aanleiding om een MER te verlangen.

c. het gebruik van natuurlijke hulpbronnen en de productie van afvalstoffen;

De huidige terreinverharding wordt opgenomen en waar mogelijk hergebruikt. Gelet op de aard van de ingreep en de locatie van het project is geen sprake van grootschalig gebruik van natuurlijke hulpbronnen of van productie van afvalstoffen. Wel is in de gebruiksfase sprake van productie en verwijdering van bedrijfsafval e.d. De doelstelling hierbij is de grondstoffen zo veel mogelijk in gesloten kringlopen te houden, ofwel door hergebruik/revisie/upcyclen ofwel door middel van herinvoering in productieprocessen. Voor de afvoer van bedrijfsafval worden de reguliere procedures en processen gevolgd.

d. verontreiniging en hinder;

Ten aanzien van verontreiniging en hinder zijn de thema's bodem, geur, lucht, en geluid naar verwachting relevant. Deze aspecten worden dan ook hieronder beoordeeld.

e. het risico van zware ongevallen, met name gelet op de gebruikte stoffen of technologieën;

Gelet op de gebruikte stoffen en/of technologieën en de functie van het wegrestaurant is niet te verwachten dat er een risico op zware ongevallen zal plaatsvinden. Er is daarom geen aanleiding om op grond van dit kenmerk een MER te verlangen.

Het thema externe veiligheid is hieronder verder beoordeeld.

Conclusie kenmerken van het project

Gezien de kenmerken van het project zien wij geen reden om een MER te verlangen.

Ad 2. Plaats van het project.

De projectlocatie ligt aan de rand van het stedelijk gebied van Dokkum, aan de hoofdinfrastructuur. Het is een uitbreiding van het woon-/werkgebied van Dokkum tussen de Westelijke Rondweg en de bestaande stad, binnen de ruite locatie in Dokkum.

Het perceel waar het Wegrestaurant geplaatst zal worden, is nu nog bestemd als carpool parkeerplaats naast de rotonde ten noorden van de N361, Lauwersseewei, en ten oosten van de N356, de Murmerwoudsterweg. Deze locatie is in het vigerende bestemmingsplan 'Dokkum buiten de Bolwurken' (vastgesteld op 8 april 2010) gelegen binnen de bestemming 'Verkeer'.

Gelet hierop heeft de voorgenomen activiteit geen negatief effect op de relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratieve vermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied.

Er is zijn geen gebieden aanwezig zoals genoemd in bijlage III, onder 2 (Plaats van het project) sub c van de EG-richtlijn milieueffectbeoordeling (2011/92/EU).

Van een voor nieuwe activiteiten kwetsbaar gebied is dus geen sprake.

Het bedrijf is niet gelegen in een grondwaterbeschermingsgebied of een beschermingsgebied voor stilte.

Toetsing aan archeologische kaart (FAMKE).

Op de archeologische kaart is het projectgebied aangemerkt als terrein waarvan bekend is dat het waardevolle archeologische resten uit de middeleeuwen en bronstijd bevat (Bijv. "IJzertijd-middeleeuwen" en "Steentijd-bronstijd"). Deze aanduiding op de archeologische kaart vormt, gelet op het huidige gebruik en reeds aanwezige bebouwing, naar onze mening geen aanleiding om een MER te verlangen.

Het gebied waarin het project is gelegen kan niet worden aangemerkt als een gebied met een hoge bevolkingsdichtheid.

Conclusie plaats van het project

Gezien de plaats van het project zien wij geen reden om een MER te verlangen.

Ad 3. Kenmerken van het potentiële effect.

A. Effecten op mensen, dieren, planten en goederen:

Geluid

De grootste geluidsoverlast zal veroorzaakt worden door het verkeer. De realisatie van de McDonald's Dokkum zal namelijk extra verkeersgeneratie veroorzaken, met als worst-case-scenario van 32 motorvoertuigen per uur.

De dichtstbijzijnde woonbestemmingen liggen op meer dan 150 meter. Bij de indeling van het perceel zal rekening gehouden worden met de ligging van de terrassen, zodat eventuele overlast vanaf de terrassen beperkt zal zijn.

Het piekgeluid vanwege parkeerbewegingen en dichtslaande deuren, kan gezien de afstand (circa 170 - 600 meter) voldoen aan de normstelling van het Activiteitenbesluit.

Het wegrestaurant van McDonald's zelf is geen gevoelige bestemming. Er hoeft op deze locatie dan ook niet te worden getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder.

Externe veiligheid

Voor de inventarisatie van de aanwezige risicobronnen met de daarbij behorende veiligheidszones is de EV-signaleringskaart geraadpleegd.

Uit de EV-signaleringskaart blijkt dat in de directe nabijheid van het plangebied risicobronnen zijn gelegen waarvan de risicocontouren of invloedsgebieden over de planlocatie vallen. De (mogelijke) relevante risicobronnen voor de ontwikkeling zijn:

- transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- transport van gevaarlijke stoffen over de weg.

Uit onderzoek blijkt dat het wegrestaurant onder de definitie van een kwetsbaar object valt zoals genoemd in artikel 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Door de aanwezigheid van het transport van gevaarlijke stoffen door een buisleiding en over de weg, moet het plaatsgebonden risico worden bepaald.

Hogedruk aardgastransportleiding

Uit zowel de Signaleringskaart als uit de professionele Risicokaart is gebleken dat er geen sprake is van een PR 10^{-6} contour. Geconcludeerd kan worden dat het plaatsgebonden risico van de hogedruk aardgastransportleiding geen belemmering vormt voor onderhavig plan.

Omdat het plangebied (de ruimtelijke ontwikkeling) binnen het invloedsgebied van een hogedruk aardgastransportleiding ligt, moet het groepsrisico worden verantwoord. Het invloedsgebied valt echter niet over het nieuw te realiseren wegrestaurant. De ruimtelijke ontwikkeling levert geen toename van het groepsrisico op.

Op grond van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) kan in deze situatie worden volstaan met het uitvoeren van een beperkte verantwoording van het groepsrisico. Dit houdt in dat geen alternatieve locaties onderzocht hoeven te worden die leiden tot een lager groepsrisico en er hoeft geen onderzoek naar maatregelen plaats te vinden die tot een lager groepsrisico leiden.

Geconcludeerd kan worden dat hogedruk aardgastransportleiding N-505-90 geen belemmering vormt voor de ontwikkeling van onderhavig plan.

Transport van gevaarlijke stoffen over wegen

De locatie ligt ten zuiden van de N361 en ten westen van de N356. Over deze wegen vindt incidenteel transport van gevaarlijke stoffen plaats. Dit in verband met lokaal vervoer van LPG naar het LPG-tankstation aan de Rondweg-West in Dokkum. Voor de ontwikkeling van het wegrestaurant is door Adviesgroep AVIV B.V. (hierna: AVIV) op 23 januari 2020, project 204099, een GR-berekening uitgevoerd.

Het groepsrisico neemt toe van 0.003 naar 0.025 keer de oriëntatiewaarde. Dit betekent dat in zowel de huidige als de toekomstige situatie het groepsrisico lager is dan 10% van de oriëntatiewaarde.

Geconcludeerd kan worden dat de N361 en N356 geen belemmering vormen voor de ontwikkeling van onderhavig plan.

Conclusie Externe veiligheid

Geconcludeerd kan worden dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de haalbaarheid van voorliggend plan. Geadviseerd wordt – mede gelet op het advies van de Brandweer Fryslân - om:

Aardgastransportleiding:

- in het bestemmingsplan te borgen dat geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten binnen de 1% letaliteitszone zijn toegestaan.
- het nog te realiseren gebouw zo ver mogelijk van de risicobron af te plaatsen;

- vluchtwegen van de risicobron af te situeren;
- Brandweer Fryslân te betrekken bij de invulling van de bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid van de locaties.

Transport van gevaarlijke stoffen over de N361 en N356:

- het nog te realiseren gebouw zo ver mogelijk van de risicobron af te plaatsen;
- vluchtwegen van de risicobron af te situeren;
- Brandweer Fryslân te betrekken bij de invulling van de bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid van de locaties.

Flora en Fauna

Soortenbescherming wordt gewaarborgd door de Wet natuurbescherming (Wnb). Deze wet beschermt inheemse dier- en plantensoorten, waarbij onderscheid wordt gemaakt in verschillende beschermingscategorieën. Voor alle activiteiten met een mogelijk effect op beschermde dier- en plantensoorten is toetsing aan de Wnb verplicht.

De aanwezigheid van beschermde soorten is uit te sluiten. Binnen de planlocatie zijn mogelijk wel amfibieën aanwezig. Daarom wordt geadviseerd om de werkzaamheden buiten de kwetsbare periode van deze soorten uit te voeren.

Stikstofdepositie

Het nieuwe wegrestaurant wordt gasloos gebouwd. Voor de bouw- en de gebruiksfase is een berekening van de toename van stikstofdepositie op beschermde Natura 2000-gebieden gedaan. Hiervoor is door bureau Els & Linde een Aerius-berekening uitgevoerd. De depositie is berekend op de Natura 2000-gebieden:

- Lauwersmeer: ca. 11 km afstand;
- Groote Wiefen: ca. 10 km afstand;
- Waddenzee: ca. 9 km afstand;
- De Aide Feanen: ca. 18 km afstand.

De overige Natura 2000-gebieden liggen op meer dan 20 km van het perceel. Het berekeningsresultaat is dat er geen verhoogde depositie is.

Als een project niet in een Natura 2000-(deel)gebied plaatsvindt, kan het mogelijk toch schade toebrengen aan de natuurwaarden van het betreffende gebied (de zogenaamde externe werking). Als er geen sprake is van mogelijke externe werking of cumulatie, is geen vergunning ingevolge de Wnb nodig. De wet gaat uit van het "voorzorgsbeginsel", hetgeen inhoudt dat alle aspecten die met het project samenhangen die de instandhoudingsdoelstellingen van het natuurgebied in gevaar kunnen brengen, moeten worden onderzocht.

Onder negatieve effecten moet in dit verband worden verstaan: aantasting van de natuurlijke kenmerken van het gebied en verslechtering van de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten dan wel verstoring van soorten. Komt uit deze toets naar voren dat er geen kans bestaat op het optreden van negatieve effecten, dan is geen vergunning of ontheffing ingevolge de Wet natuurbescherming nodig. Bestaat er kans op een negatief effect, dan is er een vergunning noodzakelijk en zullen de mogelijke effecten nader moeten worden onderzocht om te kunnen beoordelen of de vergunning al dan niet kan worden verleend.

Cumulatie

Er is geen cumulatie met andere projecten.

Gezondheidsrisico's

Het project is op een ruime afstand, ongeveer 150 meter, van directe omwonenden. Het is daarom niet aannemelijk dat er gezondheidsrisico's verbonden zijn aan de bouw van dit wegrestaurant.

Voor het wegrestaurant in Dokkum zijn de verkeersbewegingen van drie restaurants die qua ligging en omvang ongeveer gelijk zijn aan het toekomstige restaurant onderzocht.

Uit dit onderzoek is gebleken dat tijdens het drukste (avondspits-)uur op de werkdag 49 motorvoertuigen per rijrichting te verwachten zijn. Dit komt neer op maximaal 1 aankomende en 1 vertrekkende auto per minuut. De bezoekers komen uit verschillende richtingen naar het restaurant. Niet al het verkeer van McDonald's is 'nieuw' verkeer. Bezoekers van McDonald's zitten in de meeste gevallen al op de weg van een herkomst naar een bestemming. Slechts 24% van de bezoekers gaat bewust naar een McDonald's restaurant vanuit huis.

Er wordt verwacht dat dat het meeste verkeer aankomt en vertrekt vanaf de drie provinciale wegen. Aangenomen wordt dat vanuit elke richting evenveel bezoekers zullen arriveren en vertrekken. Dit komt neer op 16 aankomende en 16 vertrekkende motorvoertuigen per richting.

Er is wel sprake van meer verkeer, maar er wordt niet verwacht dat het wegrestaurant een grote (extra) verkeersaantrekkende werking zal hebben.

Wij concluderen dat mogelijke gezondheidsrisico's, door de bouw van het wegrestaurant en de toename van het gebruik van de (provinciale) wegen, geen factor is die aanleiding geeft tot het opstellen van een MER.

B. Effecten op bodem en grondwater

Wetterskip Fryslân heeft aangegeven dat er een minimale drooglegging van 0,70 m moet zijn. Er wordt een minimale drooglegging van 1,20 m aangehouden om te voorkomen dat de kruipruimte onder water komt te staan. Deze situatie heeft geen nadelige gevolgen voor de waterhuishouding.

C. Effecten op de lucht

Fijnstof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) zijn de belangrijkste stoffen in de luchtkwaliteitsregelgeving. Artikel 5.16, eerste 1 van de Wet milieubeheer geeft aan wanneer een project voor de luchtkwaliteit toelaatbaar is. Het bevoegde bestuursorgaan moet dan aannemelijk maken, dat het project aan één of een combinatie van de volgende voorwaarden voldoet:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project draagt alleen 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- een project is opgenomen in, of past binnen, het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma van maatregelen.

De totale verkeersgeneratie van de McDonald's en de carpool parkeerplaats is 30-208 motorvoertuigen per (werkdag)etmaal. In de MER aanmeldnotitie wordt op basis van een vergelijking van de verkeer aantrekkende werking van de bouw van 1500 woningen met de verkeer aantrekkende werking van het voorgestelde project, gesteld dat het voorliggende plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit.

De conclusie in de MER Aanmeldnotitie is aannemelijk. Voor de zekerheid is dit door de FUMO getoetst en bevestigd met een worst case berekening (NIBM tool).

De gevolgen van het project voor de luchtkwaliteit zullen niet in betekenende mate bijdragen, waardoor geen MER is vereist.

D. Effecten op doelmatig beheer van afvalstoffen

In de gebruiksfase is er sprake van productie en verwijdering van bedrijfsafval e.d. McDonald's wil de grondstoffen zo veel mogelijk in gesloten kringlopen houden, ofwel door hergebruik/revisie/upcyclen ofwel door middel van herinvoering in productieprocessen. Voor de afvoer van bedrijfsafval worden de reguliere procedures en processen gevolgd.

McDonald's voert een actief duurzaamheidsbeleid. Dat houdt in dat de inkoop van grondstoffen, logistiek, (ver)bouw en operatie van de restaurants gestuurd worden op vermindering van milieu-impact en verbetering van sociaal-economische impact.

Zwerfafval

Er zal een programma ingezet worden om de gasten te bewegen hun afval in de afvalbak in plaats van op straat te gooien. Tevens wil McDonald's een pilot gaan uitvoeren met een watertappunt. Gasten kunnen zo hun eigen flessen gratis met water (bij)vullen op het buitenterrein. Dit voorkomt dat flesjes als zwerfafval in het milieu terecht komen.

E. Effecten op het verbruik van energie

McDonald's voert een actief duurzaamheidsbeleid. Daarom wordt er tijdens de bouw van het wegrestaurant ingezet op een zo laag mogelijk energieverbruik. Ter versterking van dit beleid, wordt er met gemeente Noardeast Fryslân, de ondernemers en medewerkers gekeken hoe men ook in de locatie Dokkum duurzaamheid (waaronder energie) vorm gaat geven.

F. Effecten op het verkeer van personen of goederen van en naar de inrichting

Er is sprake van een (zeer) goede doorstroming op de aansluiting N361 - parkeerterrein McDonald's. Dit betekent dat er slechts gering tijdsverlies is. Het merendeel van de motorvoertuigen hoeft niet te wachten. Er hoeft geen nieuwe weg te worden aangelegd of verlegd om het restaurant te bereiken. Er wordt namelijk gebruik gemaakt van de bestaande ontsluitingsweg. Niet al het verkeer is 'nieuw' verkeer. Bezoekers zijn in de meeste gevallen al onderweg van een plaats van herkomst naar een bestemming.

Tevens wordt er geen negatief effect verwacht van de parkeercapaciteit. Er is ruim voldoende parkeergelegenheid om de auto's van de bezoekers van het wegrestaurant als die van de gebruikers van de carpoolplaats te kunnen bergen.

Conclusie kenmerken van het potentiële effect

Gezien de kenmerken van het potentiële effect zien wij geen reden om een MER te verlangen.

Overwegingen ten aanzien van artikel 7.17, vierde lid van de Wm:

Op grond van artikel 7.17, vierde lid van de Wm dienen wij, indien aan de orde, te verwijzen naar de kenmerken van de voorgenomen activiteit of naar de door uw inrichting geplande maatregelen waarmee belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu vermeden of voorkomen worden.

In dit geval is van dergelijke kenmerken en/of maatregelen geen sprake.

Conclusie

Nu uitgesloten kan worden dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben, is er geen aanleiding voor het opstellen van een MER.

Bekendmaking en beroep

Van dit besluit wordt geen mededeling gedaan. Tegen dit besluit staat geen afzonderlijk bezwaar of beroep open, omdat er sprake is van een voorbereidingsbeslissing als bedoeld in artikel 6:3 van de Algemene wet bestuursrecht. Eventuele bezwaren tegen dit besluit kunnen in de procedure omtrent de omgevingsvergunning aangevoerd worden.

Informatie

Voor informatie kunt u contact opnemen met de heer J. Stellingwerf / mevrouw J. Ponsen van de FUMO, telefoonnummer 0566 - 750 300 of de heer F. Tuitman van de gemeente Noardeast Fryslân telefoonnummer 0519 - 298 888.

Hoogachtend,

namens het college van de gemeente Noardeast-Fryslân,



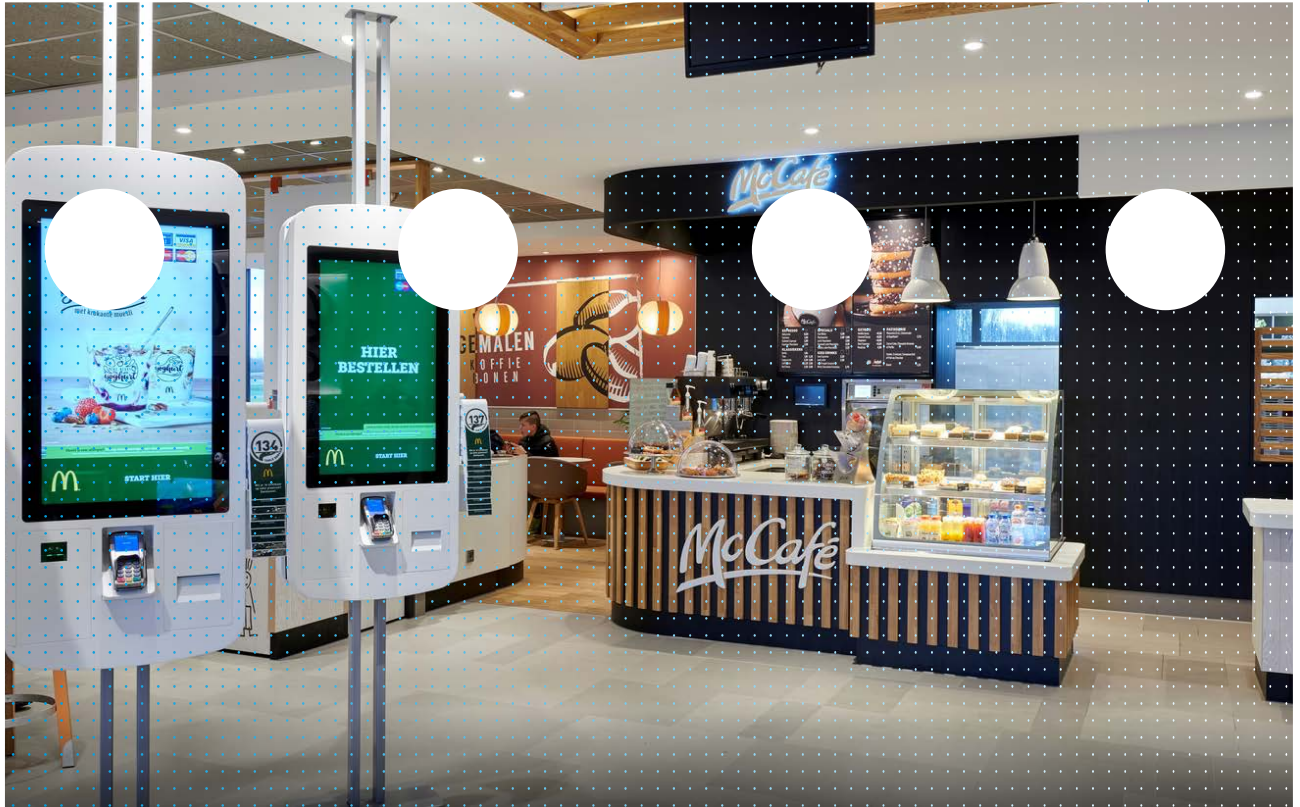
R. de Boer
de teamleider van Romte,

In afschrift aan:

Fumo
info@fumo.nl / Postbus 3347 8901 DH Leeuwarden
T.a.v de heer J. Stellingwerf / mevrouw J. Ponsen

Van Riezen en Partners
Amstelplein 1 (3^e etage) 1096 HA Amsterdam
T.a.v. de heer F. Bruens

Bijlage 9 Laddertoets (Stec, 19-12-2019)



Laddertoets McDonald's Dokkum

Stec Groep aan McDonald's Nederland

Lukas Meuleman & Maartje Lucassen
19 december 2019

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding.....	3
1.2	Opzet Laddertoets	3
2	Uitgangspunten	4
2.1	Ladder als motiveringseis voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen	4
2.2	Beoogd bestemmingsplan McDonald's Dokkum maakt een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk en is Ladderplichtig	4
2.3	McDonald's Dokkum is een ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied	5
2.4	Projectprofiel: nieuwe McDonald's ten zuiden van Dokkum.....	5
2.5	Ruimtelijke verzorgingsgebied McDonald's gemeenten: Noardeast-Fryslân, Dantumadiel en Tytsjerksteradiel.....	6
3	Behoefte	7
3.1	Groeiverwachting omzet horecagelegenheden	7
3.2	Horeca op goed bereikbare locaties spelen in op gemak.....	8
3.3	Benchmark: Fastservice-aanbod in verzorgingsgebied is kwantitatief ondergemiddeld; er resteert nog uitbreidingsruimte	9
4	Effecten	11
4.1	Omzeteffect op bestaand horeca-aanbod circa 2%.....	11
4.2	Concept McDonald's creëert eigen vraag	11
4.3	Geen onaanvaardbare ruimtelijke effecten te verwachten.....	12

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

McDonald's is voornemens een nieuwe vestiging te openen ten zuiden van Dokkum. De beoogde vestiging heeft een omvang van zo'n 540 m² bvo met een uitbreidingsmogelijkheid tot 620 m² bvo. De beoogde locatie heeft op dit moment een carpoolfunctie. Binnen het plan voor de nieuwe McDonald's blijft de carpoolplaats behouden.

Om de nieuwe McDonald's planologisch mogelijk te maken is een bestemmingsplanwijziging nodig. Bij een bestemmingsplanwijziging is een onderbouwing van de Ladder voor duurzame verstedelijking (hierna: Ladder) noodzakelijk. In dit rapport stellen we daarom een behoefteonderzoek op waarbij de marktpotentie en de (mogelijke) effecten van de komst van McDonald's worden onderzocht.



1.2 Opzet Laddertoets

- In hoofdstuk 2 zetten we de uitgangspunten vanuit de Ladder en het project uiteen. We gaan hierbij achtereenvolgens in op de Laddersystematiek en het projectprofiel van de beoogde McDonald's. In dit hoofdstuk bepalen we ook het relevante verzorgingsgebied waarbinnen mogelijke ruimtelijke effecten zich voor kunnen doen.
- Vervolgens bepalen we in hoofdstuk 3 de behoefte aan het plan. Dit doen we op basis van een benchmarkanalyse en door het omzeteffect van de beoogde ontwikkeling te berekenen. Ook kijken we hierbij naar kwalitatieve aspecten van de vraag.
- Ten slotte overwegen we de mogelijke ruimtelijke effecten die het plan met zich meebrengt. We gaan hierbij onder andere in op mogelijke leegstandseffecten en de effecten op de horecamarkt binnen het relevante verzorgingsgebied.

2 Uitgangspunten

2.1 Ladder als motiveringseis voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen

De Ladder is een motiveringsvereiste voor ruimtelijke plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken. In de toelichting van het bestemmingsplan dient dan een motivering voor de Ladder te zijn opgenomen. Sinds 1 juli 2017 is de Laddersystematiek in het Besluit ruimtelijk ordening (Bro) gewijzigd. De Ladder is verankerd in artikel 3.1.6. lid 2 Bro en luidt als volgt:

‘De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien’.

De Ladder is alleen van toepassing op een plan dat een ‘nieuwe stedelijke ontwikkeling’ mogelijk maakt. Is dit het geval dan is een beschrijving van de behoefte nodig. Voor ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied is een uitgebreidere motivering vereist waarin wordt ingegaan op de vraag waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in de behoefte kan worden voorzien.

Om de vereisten van de Ladder te bepalen gaan we hierna achtereenvolgens in op de vraag (1) of er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling en (2) of de ontwikkeling binnen of buiten bestaand stedelijk gebied is gelegen.

2.2 Beoogd bestemmingsplan McDonald's Dokkum maakt een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk en is Ladderplichtig

Is er sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling (NSO), dan is een plan Ladderplichtig. Een stedelijke ontwikkeling wordt in artikel 1.1.1 Bro gedefinieerd als een:

‘Ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijk voorzieningen’.

In het Bro is geen ondergrens voor de minimale omvang vastgesteld, jurisprudentie geeft meer duidelijkheid. Bij wonen geldt bijvoorbeeld dat in beginsel sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling bij een woningbouwlocatie vanaf 12 woningen. Voor andere stedelijke voorzieningen volgt uit jurisprudentie dat van een nieuwe stedelijke ontwikkeling sprake is bij uitbreiding van 400 m² tot 500 m² bvo. Afgaande op de beoogde ontwikkeling van circa 540 m² bvo (en maximaal 620 m² bvo) bestempelen we de ontwikkeling van de McDonald's in Dokkum als een stedelijke ontwikkeling.

De beoogde McDonald's is bovendien een **nieuwe** stedelijke ontwikkeling. Daarvan is in beginsel sprake als een nieuw bestemmingsplan meer bebouwing mogelijk maakt dan binnen het huidige planologische regime mogelijk is, of als er een functiewijziging van zodanige aard en omvang plaats vindt dat om die reden sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In dit geval is sprake van beide. De beoogde ontwikkeling leidt tot een toename van de bebouwingsmogelijkheden en de bestemming wordt gewijzigd van ‘verkeer’ naar ‘horeca’.

2.3 McDonald's Dokkum is een ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied

Voor ontwikkelingen buiten bestaand stedelijke gebied (BSG) is extra motivering vereist. Daarom checken we hier of het plan voor de McDonald's een ontwikkeling binnen BSG betreft. In artikel 1.1.1 Bro geeft als definitie:

'Bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'.

Vast staat dat in het bestaande bestemmingsplan 'Dokkum Regiostad' (vastgesteld op 28 juni 2018) aan het plangebied de bestemming 'verkeer' is toegekend. Uit jurisprudentie blijkt dat gronden waarop een agrarische bestemming rust, en die overeenkomstig die bestemming worden gebruikt, geen onderdeel zijn van het bestaand stedelijk gebied. Rust op gronden een niet-agrarische bestemming (niet alleen 'rode' stedelijke functies maar bijvoorbeeld ook functies voor sport, recreatie of stedelijk groen) dan is sprake van bestaand stedelijk gebied. Gelet hierop kan gesteld worden dat het plangebied binnen het bestaand stedelijk gebied ligt. Hierdoor geldt de verzwaarde motiveringsplicht voor ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied niet. Aanvullend hierop valt de locatie volgens de provinciale beleid - middels de 'Verordening Romte Fryslân 2014' – binnen 'bestaand bebouwd gebied'.

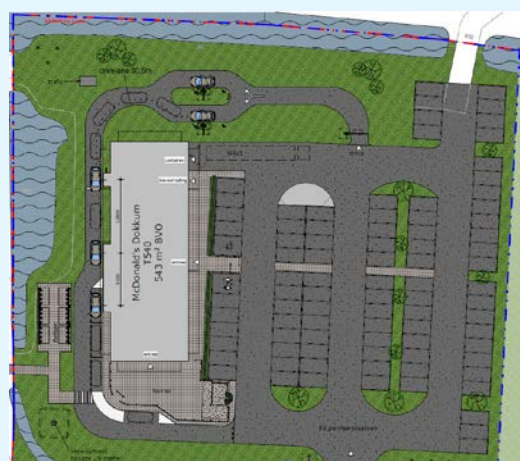
2.4 Projectprofiel: nieuwe McDonald's ten zuiden van Dokkum

Aspect	
Planomschrijving	- McDonald's wil ten zuiden van Dokkum graag een nieuwe vestiging openen. Het gaat om een vestiging van zo'n 540 m² bvo. Rondom het gebouw is ruimte voor het uitstellen van een terras. - De ontwikkeling van McDonald's omvat daarnaast zo'n 90 parkeerplaatsen. Deze zullen (deels) gebruikt worden als carpoolplaats, vergelijkbaar met de huidige situatie.
Ligging	De planlocatie van McDonald's ligt in de gemeente Noardeast-Fryslân (voormalige gemeente Dongeradeel). De locatie van de beoogde McDonald's ligt ten zuiden van Dokkum (bij de rotonde van de N361 en N356). De locatie heeft momenteel de bestemming verkeer en wordt als carpoolplaats gebruikt.
Bereikbaarheid	De planlocatie wordt ontsloten via de provinciale wegen N361 (tussen Groningen en Rijperkerk) en N356 (tussen Holwerd en Nijega).
Bestemmingsplan	Het meest recente bestemmingsplan 'Dokkum Regiostad' maakt de functie 'verkeer' mogelijk. Hierbinnen is de toevoeging van horeca niet toegestaan. De gronden zijn momenteel bestemd voor: wegen en straten, voet- en rijwielpaden, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, sloten, bermen etc.

Huidige situatie: plangebied met bestemming 'verkeer'



Toekomstige situatie: McDonald's restaurant¹



Bron: Stec Groep, 2019.

¹ De exacte inrichting en positionering van de bebouwing kan nog wijziging ondergaan, maar zal niet wezenlijk veranderen.

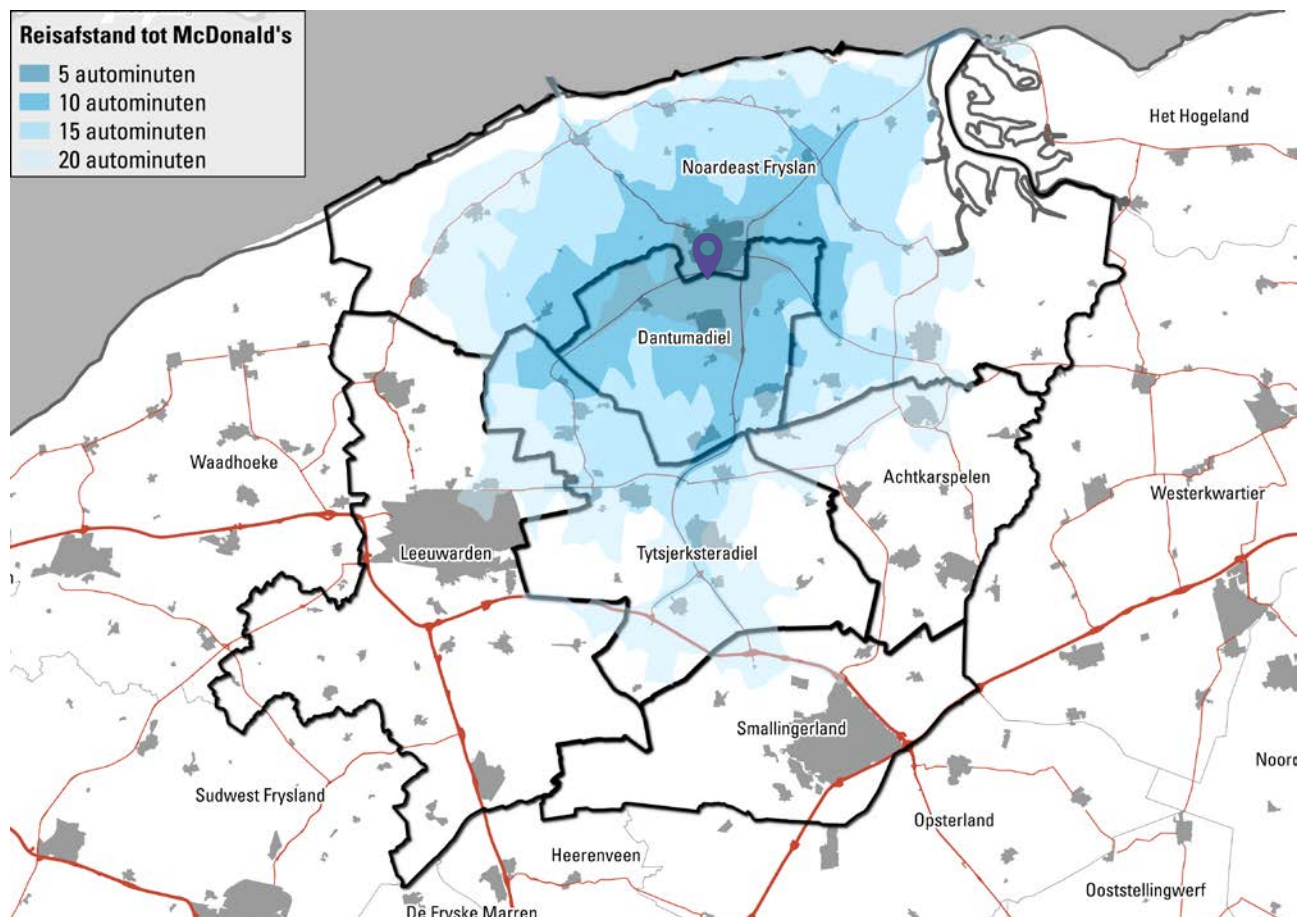
2.5 Ruimtelijke verzorgingsgebied McDonald's gemeenten: Noardeast-Fryslân, Dantumadiel en Tytsjerksteradiel

Een horecavoorziening in de fastservicesector heeft – afhankelijk van de omvang en gevoerde formule – een bovenlokale aantrekkingskracht. Dit geldt ook voor de beoogde McDonald's in Dokkum. Uit onderzoek van McDonald's zelf blijkt dat bezoekers bereid zijn circa 20 autominuten te rijden voor een bezoek aan een McDonald's. De beoogde locatie voor de McDonald's ligt ten zuiden van de plaats Dokkum, tegen de gemeentegrens van Dantumadiel aan. Gezien de ligging en de reikwijdte van het beoogde plan zal het hoofdzakelijke verzorgingsgebied de gemeenten **Noardeast-Fryslân, Dantumadiel en Tytsjerksteradiel** omvatten. Voor inwoners van deze gemeenten is de beoogde locatie binnen 20 minuten bereikbaar.

Doordat de locatie goed bereikbaar is en als carpoolplaats blijft fungeren, zal een deel van de vraag vanuit passanten komen (consumenten van buiten het verzorgingsgebied). Dit kan gezien worden als toevloeiing van buiten het verzorgingsgebied. Primair zal de beoogde McDonald's voorzien in de vraag vanuit (inwoners van) het verzorgingsgebied. Mogelijke ruimtelijke effecten van de toevoeging van een fastserviceconcept op deze locatie doen zich dan ook primair voor binnen het verzorgingsgebied. We wegen de mogelijke effecten af binnen de gemeenten **Noardeast-Fryslân, Dantumadiel en Tytsjerksteradiel**.

We nemen de gemeenten Leeuwarden en Achtkarspelen niet mee in het verzorgingsgebied. Vanuit een beperkt deel van deze gemeenten is de beoogde McDonald's in Dokkum binnen 20 minuten bereikbaar. Bovendien gaan we ervan uit dat inwoners van Leeuwarden en Achtkarspelen vooral gericht zijn op aanbod dat dichtbij gelegen is. Voor Leeuwarden zijn dit (specifiek) de McDonald's in het centrum en ten zuiden van Leeuwarden. Voor inwoners van Achtkarspelen zijn dit de McDonald's vestigingen in Drachten.

Figuur 1: Verzorgingsgebied beoogde McDonald's Dokkum



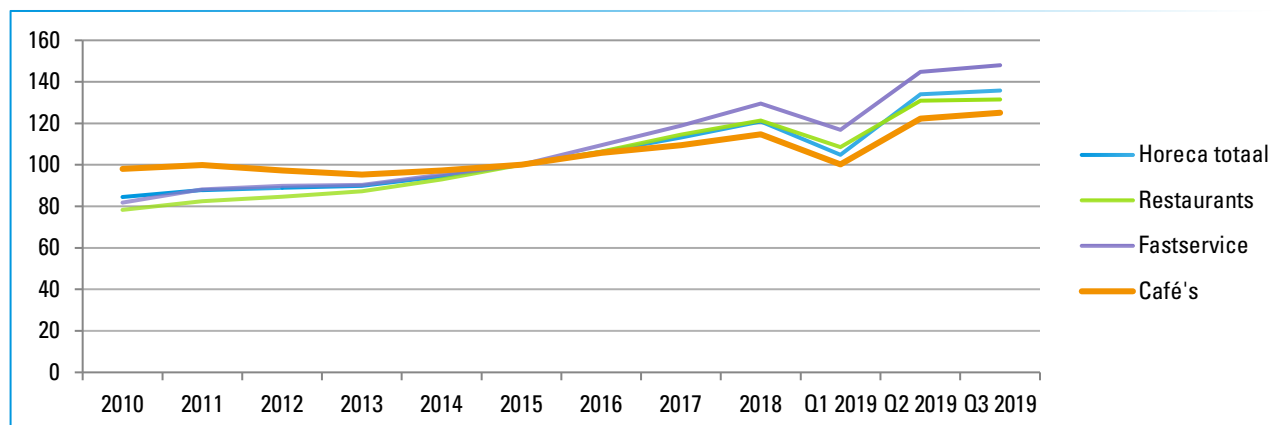
3 Behoefte

In dit hoofdstuk schetsen we eerst de belangrijkste trends en ontwikkelingen die van invloed zijn op het functioneren van de horecamarkt als geheel. Vervolgens bepalen we de behoefte aan het plan. Dit doen we op basis van een benchmarkanalyse en door het omzeteffect te berekenen.

3.1 Groeiverwachting omzet horecagelegenheden

De horecasector is een groeimarkt. Mensen eten steeds meer 'buiten de deur'. Het gaat daarbij niet alleen om 'reguliere' horeca, maar ook om eten binnen nieuwe winkelconcepten, foodfestivals, op het werk, etc. We zien dat vooral de afgelopen vijf jaar de omzet in de horecasector hard is gegroeid (zie figuur 1). Ten opzichte van 2015 is de omzet van de gehele horecasector met ruim 35% gestegen in het derde kwartaal van 2019 (CBS, 2019). Binnen de sector zien we vooral groei in het aantal restaurants (+30%) en fastserviceconcepten (+45%). Beide sectoren spelen sterk in op het veranderende eetpatroon van de consument, nieuwe eet-concepten en het gemak (o.a. bezorgen).

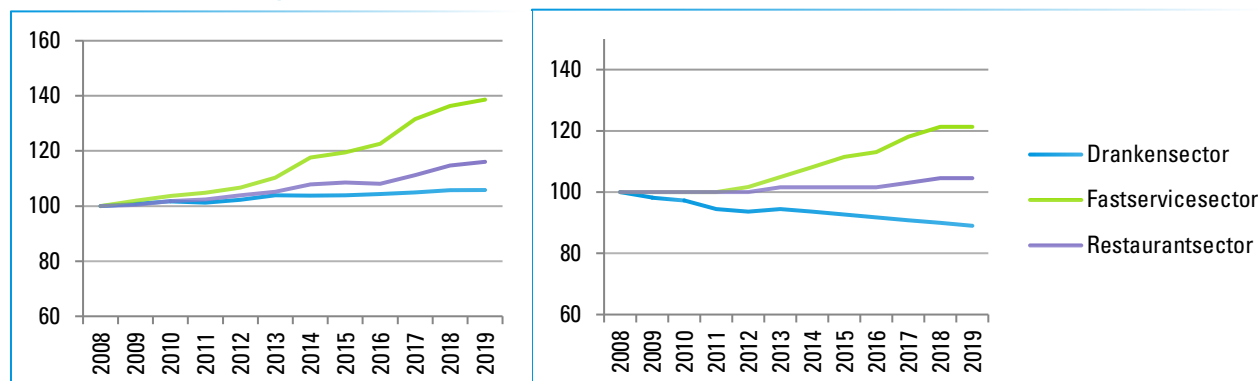
Figuur 2: Omzetontwikkeling horeca Nederland (2015 = 100)



Bron: CBS, 2019.

Door de gestegen bestedingen en het sterke consumentenvertrouwen zijn de vooruitzichten voor de komende jaren ook positief. Bovendien zien we dat er sowieso een constante behoefte is aan vernieuwing van het aanbod om bezoekers te blijven trekken. Inspelen op de veranderende horecabehoefte van de consument is belangrijk voor een goed functionerende bedrijfsvoering én een goed functionerende marktsituatie.

Figuur 3: Ontwikkeling horecasector Nederland (links: in m² vvo, rechts: aantal horeca per 10.000 inwoners, 2008 = 100)



Bron: HorecaDNA, 2019; Bewerking Stec Groep, 2019.

DEFINITIE FASTSERVICESECTOR

De horecasector is in te delen in vier sectoren: drankensector, fastservicesector, restaurantsector en hotelsector. Omdat het beoogde plan voorziet in een nieuwe McDonald's is in dit onderzoek vooral de fastservicesector interessant. De fastservicesector bestaat uit een aantal deelsectoren:

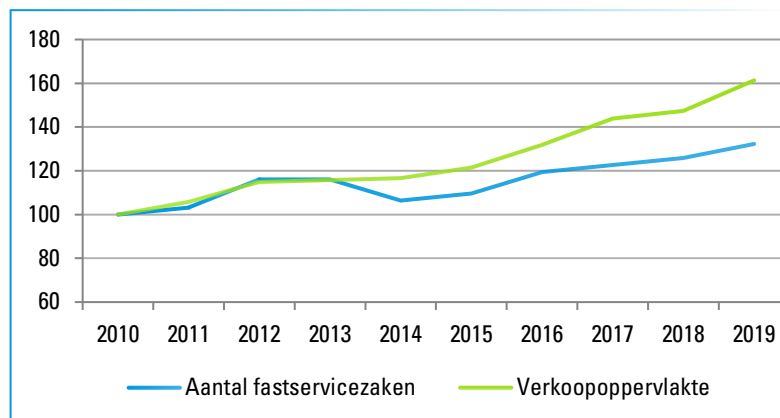
- IJssalon
- Cafetaria (ook snackbar)
- Fastservicerestaurant
- Shoarmazaak (ook grillroom)
- Lunchroom
- Pannenkoekenrestaurant (ook crêperies en poffertjeszaken)
- Restauratie
- Spijsverstrekkers (o.a. toko's en afhaalchinezen)

Om mogelijk effecten goed in te kunnen schatten kijken we primair naar de fastservicesector en secundair naar de deelsector fastservicerestaurants. Onder deze categorie vallen namelijk ook McDonald's restaurants.

Ook in verzorgingsgebied sterke groei van fastservicesector

Het aantal fastserviceconcepten in het verzorgingsgebied is de afgelopen tien jaar met ruim 30% toegenomen. In 2010 beschikte het verzorgingsgebied over 31 fastservicezaken. Inmiddels bestaat het fastservice-aanbod uit zo'n 41 zaken. Ook het verkoopoppervlak steeg de afgelopen tien jaar. In 2010 bedroeg het totale verkoopoppervlak van de fastservicesector zo'n 1.975 m². In 2019 is dit aantal toegenomen naar zo'n 3.185 m² vvo. Een stijging van zo'n 1.200 m² vvo (+60%). Vergeleken met landelijke cijfers steeg het fastservice-aanbod in het verzorgingsgebied harder dan gemiddeld. Het aantal fastservicezaken in Nederland steeg de afgelopen tien jaar met zo'n 25%, het totale verkoopoppervlak steeg in diezelfde periode met zo'n 35%.

Figuur 4: Groei fastservicesector in verzorgingsgebied



Bron: HorecaDNA, 2019; Bewerking Stec

Groep, 2019.

3.2 Horeca op goed bereikbare locaties spelen in op gemak

Doelgericht bezochte horecaketens gericht op fastfood (zoals McDonald's) oriënteren zich steeds vaker op goed bereikbare locaties met ruime parkeergelegenheid. De moderne consument is zeer goed, en veel beter dan voorheen, geïnformeerd over aanbod, kwaliteit en prijs. De consument bepaalt waar, wanneer en hoe hij/zij iets koopt en is daarnaast steeds vaker op zoek naar (meer) gemak. Hier wordt op ingespeeld door horeca-aanbod op goed bereikbare locaties. Hier kunnen consumenten snel iets eten of juist voor onderweg iets te eten meenemen. De horeca in binnensteden en hoofdcentra richt zich daarentegen steeds meer op kwaliteit, keuze en verblijfsklimaat ('fun') en profiteert van het lokale aanbod aan detailhandel,

cultuur, evenementen en zakelijke bedrijvigheid. Beide vestigingsmilieus hebben hun eigen bezoeksmotieven, bezoekgedrag en doelgroepen en vullen elkaar daarom goed aan. De beoogde McDonald's bij Dokkum richt zich voor een deel op automobilisten die onderweg snel en makkelijk een maaltijd willen nuttigen, en deels op inwoners van de gemeenten Noardeast-Fryslân, Dantumadiel en Tytsjerksteradiel. De beoogde ontwikkeling speelt in op de toenemende behoefte van consumenten om snel en makkelijk te eten. Het bezoekersmotief verschilt daarmee van consumenten die zich op horeca in binnensteden richten. Consumenten in de binnensteden zijn meer op zoek naar beleving en vermaak.

HORECABELEID VOORAL GERICHT OP BINNENSTAD

Verspreid in (de binnenstad van) Dokkum is horeca aanwezig. In het horecabeleid van de gemeente Noardeast-Fryslân is het gebied rondom De Zijl en de Diepswal aangewezen als concentratiegebied. Op deze locatie is (in eerste instantie) ruimte voor nieuwvestiging van horeca met terrassen. De gemeente stelt in haar beleid namelijk dat horeca en detailhandel twee elkaar versterkende factoren zijn. Daar waar gewinkeld wordt, daar wordt ook gebruik gemaakt van horeca. Voor de regionale consument en de toerist is het daarom belangrijk dat een stad beide functies in voldoende mate aanbiedt. In het beleid wordt niet specifiek ingegaan op de toevoeging van horeca buiten het centrum. Wel heeft de gemeente specifiek aangegeven positief te staan tegenover de beoogde ontwikkeling van de McDonald's ten zuiden van Dokkum.

3.3 Benchmark Fastservice-aanbod in verzorgingsgebied is kwantitatief ondergemiddeld; er resteert nog uitbreidingsruimte

Om de behoefte aan de beoogde McDonald's te bepalen vergelijken we het fastservice-aanbod in het verzorgingsgebied met vergelijkbare gemeenten. De fastservicesector bestaat uit meerdere deelsectoren (o.a. ijssalon, cafetaria, fastservicerestaurant en lunchroom). Omdat het beoogde plan een McDonald's betreft, kijken we voor het bepalen van de effecten primair naar de fastservicesector en secundair naar de fastservicerestaurants.

We concluderen dat het aanbod in de fastservicesector in het verzorgingsgebied relatief beperkt is. Het aantal bedrijven in de fastservicesector ligt in het verzorgingsgebied op 4,3 per 10.000 inwoners. In gemeenten van vergelijkbare omvang ligt dit aantal tussen de 4,3 en 9,1. Bovendien blijkt ook dat het aantal vierkante meter aan fastservice in het verzorgingsgebied laag is in vergelijking tot andere gemeenten. In de genoemde gemeenten schommelt het aantal vierkant meter fastservice per 1.000 inwoners tussen de 26,7 en 73,4. Gemiddeld genomen ligt het fastservice-aanbod op zo'n 45 vierkante meter per 1.000 inwoners. In het verzorgingsgebied ligt dit aanbod op 33 vierkante meter per 1.000 inwoners. Op basis van het huidige inwonerstal en de benchmark is er in het verzorgingsgebied nog uitbreidingsruimte voor 1.100 tot 1.200 m² fastservice (uitgaande van een gemiddeld verzorgingsniveau).

Het verzorgingsgebied beschikt momenteel nog niet over een fastservicerestaurant (zoals een McDonald's). Afgaande op de benchmark concluderen we dat er gemiddeld één fastservicerestaurant per 40.000 tot 50.000 inwoners is gevestigd. Op basis hiervan blijkt dat er in het verzorgingsgebied (op basis van inwoneraantallen) nog ruimte is voor toevoeging van maximaal twee fastservicerestaurants. Ook wanneer we het aantal McDonald's restaurants per inwoner in Nederland bekijken, concluderen we dat er marktruimte bestaat voor de toevoeging van een McDonald's restaurant. Gemiddeld genomen bedient één McDonald's restaurant zo'n 68.500 inwoners. Afgaande op het inwonertal van het verzorgingsgebied (circa 95.000) en het feit dat het gebied nog niet beschikt over een fastservicerestaurant, bestaat er nog marktruimte voor de toevoeging van een fastservicerestaurant / McDonald's restaurant.

Tabel 1: Aanbod fastservice verzorgingsgebied en referentiegemeenten in 2019

	Inwonertal 1 jan. 2019	Bedrijven in fastservice <i>sector</i> per 10.000 inwoners	Aantal m ² fastservice <i>sector</i> per 1.000 inwoners	Aantal fastservice- <i>restaurants</i>	Aantal inwoners per fastservice- <i>restaurant</i>
Verzorgingsgebied	95.885	4,3	33,2	0	-
Referentiegemeenten					
Heerenveen	50.255	6,4	36,4	1	50.255
De Fryske Marren	51.430	6,8	35,0	2	25.715
Kampen	53.780	7,4	46,4	1	53.780
Hoogeveen	55.660	6,8	52,6	1	55.660
Smallingerland	55.935	6,3	40,6	2	27.968
Hardenberg	60.575	5,8	41,2	1	60.575
Midden-Groningen	60.900	4,9	32,6	0	-
Westerkwartier	63.030	4,3	26,7	0	-
Assen	67.965	7,1	73,4	2	33.983
Almelo	72.850	7,0	48,6	2	36.425
Lelystad	77.895	6,4	51,3	4	19.474
Hengelo	80.685	7,1	45,9	3	26.895
Súdwest-Fryslân	89.710	5,7	34,5	1	89.710
Deventer	99.955	9,1	61,1	2	49.978
Emmen	107.115	7,7	42,9	2	53.558
Leeuwarden	123.105	6,6	45,2	4	30.776
Zwolle	127.495	7,1	52,1	4	31.874
Bredere regio					
Noord-Friesland	319.300	6,0	46,2	5	63.860
Friesland	647.700	5,9	41,0	11	58.882
Nederland	17.282.200	7,4	52,6	447	38.663

Bron: HorecaDNA, 2019; Bewerking: Stec Groep, 2019.

4 Effecten

Ten slotte bespreken we de mogelijke ruimtelijke effecten die het plan met zich meebrengt. We gaan hierbij onder andere in op mogelijke leegstandseffecten en de effecten op de markt voor horeca binnen het relevante verzorgingsgebied.

4.1 Omzeteffect op bestaand horeca-aanbod circa 2%

Om het effect van de beoogde ontwikkeling op het bestaande horeca-aanbod in het verzorgingsgebied te kunnen bepalen, berekenen we het omzeteffect van de toevoeging van McDonald's. De 'extra omzet' relateren we vervolgens aan de totale horeca-omzet in het verzorgingsgebied. Ook kijken we specifiek naar het omzeteffect binnen de fastservicesector.

Omzet van het totale horeca-aanbod in het verzorgingsgebied is circa 108 miljoen euro

Het totale horeca-aanbod in het verzorgingsgebied omvat 96 drankverstrekkers, 41 fastservicezaken, 34 restaurants en 35 hotels. Als we hierop de gemiddelde Nederlandse omzetcijfers² per branche toepassen bedraagt de totale horeca-omzet in het verzorgingsgebied circa € 108,6 miljoen.

De gemiddelde omzet van een McDonald's wordt geschat op circa € 2,5 miljoen (Datling, 2015). De omzet van de beoogde McDonald's zal naar verwachting lager liggen. Friesland behoort volgens McDonald's namelijk niet tot de locaties waar de meeste omzet wordt behaald, simpelweg omdat de bevolkingsdichtheid en het aantal passanten gemiddeld lager ligt dan het gemiddelde in Nederland. Bij een totale omzetclaim van € 2 tot € 2,5 miljoen betreft dit circa 2% van de bestaande horeca-omzet in het verzorgingsgebied. Kijken we specifiek naar de fastservicesector, dan staat de omzetclaim van de beoogde McDonald's gelijk aan circa 15% tot 19% van het totaal (uitgaande van gelijkblijvende bestedingen). Naar verwachting zal de omzetclaim in de praktijk dus (iets) lager liggen dan deze genoemde 2 tot 2,5 miljoen euro.

Door de centrale ligging (kruising N361 en N356) komt een deel van de omzet waarschijnlijk niet vanuit inwoners van het verzorgingsgebied, maar vanuit passanten. Een eventueel omzeteffect is daarom naar verwachting lager dan 2% in de totale horecasector en 15% tot 19% in de fastservicesector.

4.2 Concept McDonald's creëert eigen vraag

McDonald's is bovendien een uniek concept op een goed bereikbare locatie. De McDonald's concurreert daarom niet of in beperkte mate met het bestaande fastservice-aanbod in het centrum van Dokkum. Consumenten verkiezen een McDonald's namelijk niet boven de lokale snackbar, maar bezoeken een McDonald's als aanvulling op hun bestaande horeca bezoeken. McDonald's creëert zijn eigen vraag.

Een gemiddelde McDonald's behaalt een omzet van circa € 2 tot 2,5 miljoen euro per jaar (bron: Datling, 2015). Het besteed bedrag per gast per bezoek aan een fastservice restaurant lag in 2013 op zo'n € 6. De verwachting is dat dit bedrag de afgelopen jaren is gestegen door toenemende consumentenbestedingen (Rabobank Cijfers en Trends, 2019). Zoals gesteld in paragraaf 4.1 ligt de verwachte omzet per jaar voor de McDonald's in Dokkum echter lager. McDonald's verwacht voldoende klanten te trekken om een rendabel restaurant te kunnen exploiteren maar doet geen uitspraken over een verwachte omzet.

Wanneer we uitgaan van een conservatieve berekening en rekenen met €4 tot 6 per gast per bezoek moet de McDonald's vestiging jaarlijks 330.000 tot 420.000 klanten ontvangen om een gemiddelde omzet van € 2 tot 2,5 miljoen euro te draaien. Dit komt neer op circa 1.150 klanten per dag. Op basis van eigen onderzoek

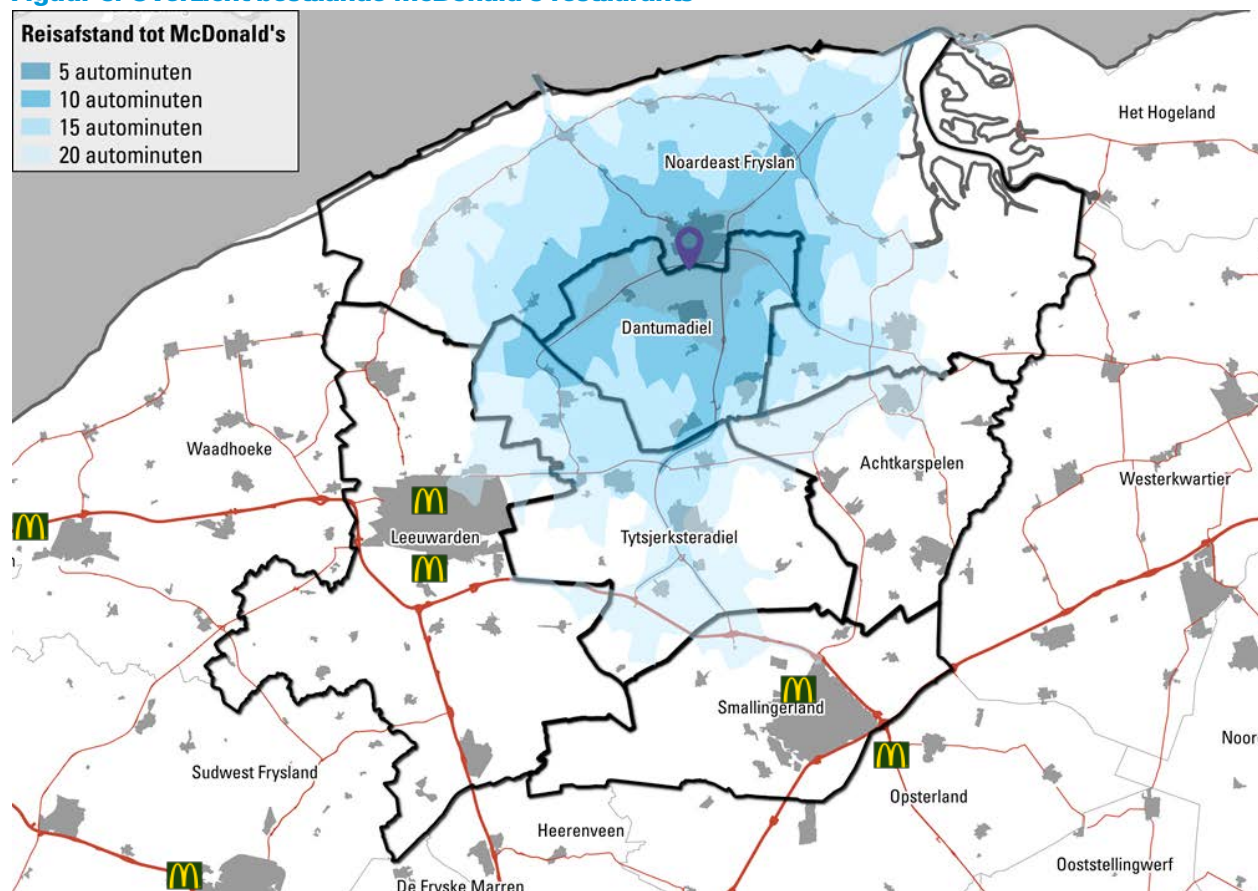
² Op basis van totale omzet en totaal aantal bedrijven in de vier hoofdbranches (meest recente cijfers over 2017): drankverstrekkers € 196.100, fastservicezaken € 318.300, restaurants € 708.400 en hotels € 1.504.800. Bron: HorecaDNA.

verwacht McDonald's zo'n 9.950 bezoekers per week te ontvangen op de beoogde locatie in Dokkum. Dit zijn er zo'n 1.400 per dag. Gemiddelde bestedingen liggen volgens McDonald's voor de locatie Dokkum naar verwachting lager. Uitgaande van bestedingen per klant van circa 4 tot 5 euro, zal een omzet van circa 2 tot 2,5 miljoen euro kunnen worden behaald.

Deze inschatting van het aantal bezoekers door McDonald's achten we op basis van algemene kengetallen reëel. Uit cijfers van HorecaDNA blijkt dat gemiddeld circa 20% van de leeftijdscategorie 16 tot 64 jaar wekelijks een fastfoodrestaurant bezoekt³. In het verzorgingsgebied bedraagt het aantal inwoners in de leeftijdscategorie 16 tot 64 circa 59.000. De potentiële omzet in het verzorgingsgebied voor deze leeftijdsgroep komt op basis van bovenstaande cijfers uit op circa € 2,4 tot 3,6 miljoen per jaar. Hiermee is het omzetspotentieel voldoende om een omzet van € 2 tot € 2,5 miljoen te behalen.

Ook de spreiding van het huidige aanbod aan McDonald's restaurants ondersteunt deze aanname. Vanuit het overgrote deel van het verzorgingsgebied is de beoogde locatie binnen 20 minuten bereikbaar. Er is daarnaast nog geen fastservicerestaurant gevestigd in het verzorgingsgebied (binnen 20 minuten). Het is daarom aannemelijk dat het overgrote deel van de consumenten in het verzorgingsgebied bij een fastservicerestaurantbezoek voor de beoogde McDonald's zal kiezen. Hierdoor is het aannemelijk dat het benodigde omzetspotentieel behaald worden.

Figuur 5: Overzicht bestaande McDonald's restaurants



Bron: Stec Groep, 2019

4.3 Geen onaanvaardbare ruimtelijke effecten te verwachten

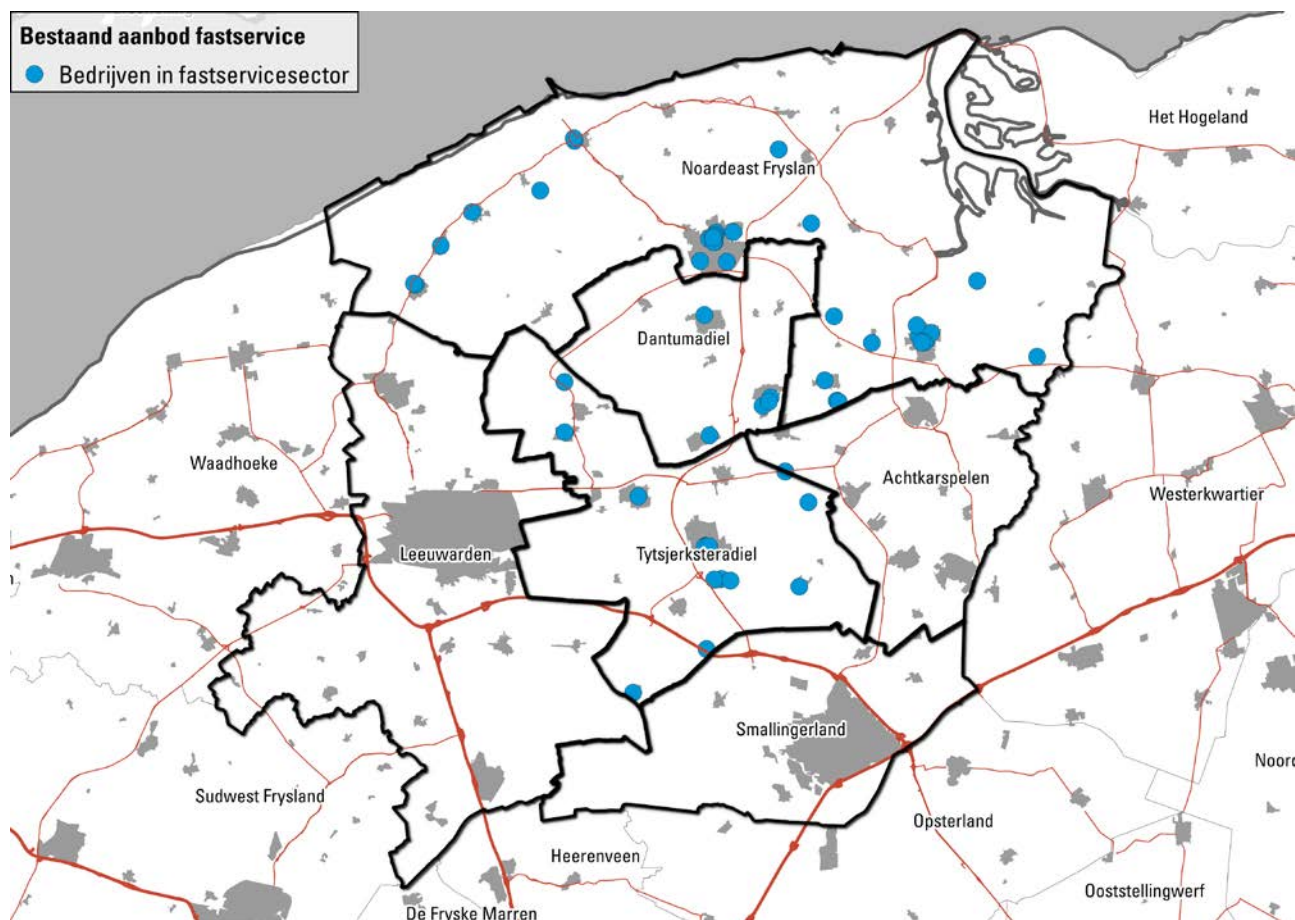
De berekende behoefte moet worden gezien als een *indicatie* van de marktruimte. Het geeft een indicatie op basis van verwachte ontwikkelingen. In dit hoofdstuk bespreken we de mogelijke ruimtelijke effecten

³ Gemiddeld percentage over 2013, meest recente cijfers. Alleen voor deze leeftijdscategorie is de bezoekfrequentie bekend.

van de ontwikkeling, kwalitatieve aspecten wegen hierin mee. Zo zorgt het toevoegen van een fastservicerestaurant in het verzorgingsgebied voor vernieuwing en versterking van de horecamarkt. Cafetaria's en snackbars bieden weliswaar ook snelheid en gemak, maar voorzien voornamelijk in de vraag vanuit de directe omgeving (buurtniveau). Met de toevoeging van de beoogde McDonald's wordt een ontbrekend marktsegment toegevoegd en consumenten krijgen hierdoor een ruimere keuze uit horeca formules.

De beoogde McDonald's onderscheid zich van bestaande horecagelegenheden in het centrum van Dokkum (reikwijdte, duur van verblijf en hoogte prijzen). Hier zijn de restaurants vooral gericht op kwaliteit en verblijf (en dus minder op snelheid), waarbij het wat betreft de doelgroep vooral gaat om winkelend en werkend publiek overdag. De afstand tussen de beoogde McDonald's en het centrum van Dokkum is bovendien groot genoeg dat er om deze reden geen sprake zal zijn van enig effect. Consumenten die in de binnenstad verblijven zullen niet vanuit de binnenstad naar de McDonald's rijden om daar te lunchen of te eten.

Figuur 6: Overzicht bestaand aanbod fastservicesector in verzorgingsgebied (totaal)



Bron: Stec Groep, 2019.

Het is overigens niet uitgesloten dat de bestaande fastservice vestigingen minder omzet zullen behalen. Echter, minder omzet hoeft niet per definitie tot een onaanvaardbaar ruimtelijk effect (lees: onaanvaardbare leegstand) te leiden. Daarnaast betreft het vaak solitaire vestigingen in een wijk of aan de rand van het centrum (zie figuur 6). Bovendien: een verslechterde concurrentiepositie voor een individueel bedrijf is geen ruimtelijk relevant argument. Er moet worden afgewogen of het consumentenbelang op de langere termijn wordt gediend en of een ontwikkeling geen versturende effecten heeft op de voorzieningenstructuur. Nieuwe ontwikkelingen, die een versterking en vernieuwing voor de structuur en het aanbod zijn, kunnen tot gevolg hebben dat gedateerd en/of slechter aanbod verdwijnt. Dit zien we als een aanvaardbaar effect: de voorzieningenstructuur gaat er per saldo op vooruit.