

Wegrestaurant Dokkum

ontwerpbestemmingsplan
gemeente Noardeast-Fryslân

24 juni 2020

Inhoudsopgave

TOELICHTING	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	3
1.3 Juridische opzet en leeswijzer	4
Hoofdstuk 2 Ruimtelijk kader	5
2.1 Bestemmingsplan	5
2.2 Beleid	6
2.3 Inpasbaarheid project	12
Hoofdstuk 3 Omgevingsaspecten	16
3.1 Verkeer en parkeren	16
3.2 Wet geluidhinder	20
3.3 Wet milieubeheer / Bedrijven en milieuzonering	20
3.4 Luchtkwaliteit	20
3.5 Bodemkwaliteit	21
3.6 Externe veiligheid	22
3.7 Ecologie	24
3.8 Archeologie en cultuurhistorie	24
3.9 Zwerfvuil	25
3.10 Water	25
3.11 Duurzaamheid	27
3.12 Gezondheid	28
3.13 Milieueffectrapportage	28
Hoofdstuk 4 Economische uitvoerbaarheid	29
4.1 Kostenverhaal	29
4.2 Ladder voor duurzame verstedelijking	29
Hoofdstuk 5 Bestemmingen en planuitgangspunten	30
5.1 Het juridisch systeem	30
Hoofdstuk 6 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	32
6.1 Participatie / inspraak	32
6.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	32

TOELICHTING

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

McDonald's Nederland B.V. is voornemens om op het carpoolterrein aan de zuidkant van Dokkum een nieuwe vestiging te realiseren en het parkeerterrein uit te breiden. Het perceel is gelegen aan de rotonde ten noorden van de N361, Lauwersseewei, en ten oosten van de N356, de Murmerwoudsterweg.

De planlocatie ligt in het bestemmingsplan 'Dokkum Regiostad' (vastgesteld op 28 juni 2018). Het perceel heeft hierin de bestemming 'Verkeer'. De gronden met deze bestemming zijn bestemd voor wegen en straten; voet- en rijwielpaden parkeervoorzieningen en overige verharding; groenvoorzieningen; sloten; bermen en beplanting en gebouwen en overkappingen ten behoeve van parkeervoorziening. De realisatie van een McDonald's restaurant met drive-lane en ook de verwijsmast 6 m) past niet binnen de bestemming 'Verkeer'. Het geldende bestemmingsplan staat de vestiging van het restaurant op de locatie niet toe. De gemeente wenst medewerking te verlenen aan de vestiging van dit bedrijf. Voorliggende bestemmingsplan 'Wegrestaurant Dokkum' heeft tot doel daar in te voorzien.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Dit bestemmingsplan heeft betrekking op het perceel ter plekke van de carpool parkeerplaats naast de rotonde ten noorden van de N361 (Lauwersseewei) en ten oosten van de N356 (Murmerwoudsterweg). Op onderstaande afbeeldingen is de ligging ten opzichte van de omgeving weergegeven en op de ingezoomde luchtfoto de globale begrenzing van de projectlocatie waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft.



afbeelding: liggen en begrenzing plangebied

1.3 Juridische opzet en leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit regels en een verbeelding, dit gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling. De verbeelding en de regels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. Op de landelijke website "www.ruimtelijkeplannen.nl" moeten de relevante regels zichtbaar zijn bij het 'aanklikken' van de desbetreffende gronden. De digitale verbeelding waarop de herziening betrekking heeft, geeft weer op welke gronden het bestemmingsplan betrekking heeft. Daarop zijn tevens de van toepassing zijnde bestemming, de bouw- en maatvoeringsaanduidingen en de (eventuele) functieaanduidingen zichtbaar. In de regels is aangegeven welke wijzigingen er als gevolg van het nieuwe bestemmingsplan worden doorgevoerd ten opzichte van het onderliggende bestemmingsplan 'Dokkum Regiostad' en wordt tevens benoemd dat aan overige artikelen van het onderliggende bestemmingsplan geen wijzigingen worden aangebracht. De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit vijf hoofdstukken. Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het ruimtelijk kader waarin de uitgangspunten voor het bestemmingsplan zijn beschreven en wat de gevolgen zijn van de wijzigingen die voorzien zijn in het plan. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de omgevingsaspecten in relatie tot de wijzigingen van deze herziening. De economische uitvoerbaarheid volgt in hoofdstuk 4 en tot slot behandelt hoofdstuk 5 de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

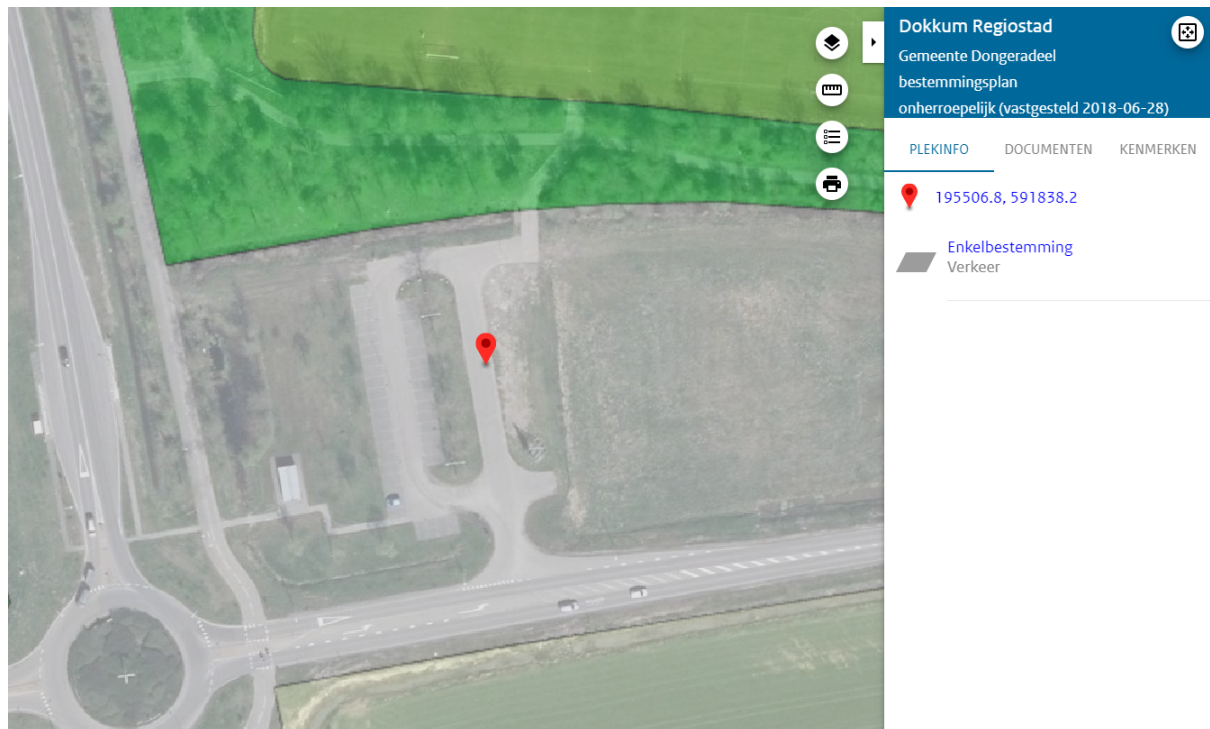
Hoofdstuk 2 Ruimtelijk kader

2.1 Bestemmingsplan

2.1.1 Bestemmingsplan 'Dokkum Regiostad'

Op 28 juni 2018 is het bestemmingsplan 'Dokkum Regiostad' vastgesteld door de gemeenteraad van de voormalige gemeente Dongeradeel. Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de gehele stad Dokkum.

De projectlocatie is bestemd als 'Verkeer'.



De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn in artikel 26.1 bestemd voor wegen en straten; voet- en rijwielpaden; parkeervoorzieningen en overige verharding; groenvoorzieningen; sloten; bermen en beplanting; gebouwen en overkappingen ten behoeve van parkeervoorzieningen alsmede enkele daaraan ondergeschikte / bijbehorende functies.

De ontwikkeling van het restaurant is in dit bestemmingsplan op deze locatie niet toegelaten.

2.1.2 Ontwerpbestemmingsplan 'Reparatieplan Dokkum Regiostad'

Het bestemmingsplan Reparatieplan Dokkum Regiostad is in de raadsvergadering van 4 juni 2020 vastgesteld. Het nieuwe bestemmingsplan betreft een reparatie van het bestemmingsplan Dokkum Regiostad en heeft tot doel het herstellen van omissies, maar ook verleende omgevingsvergunningen op het geldende bestemmingsplan Dokkum Regiostad worden verwerkt. Het bestemmingsplan Reparatieplan Dokkum Regiostad heeft onder meer betrekking op:

1. het herstel van een aantal onvolkomenheden in de planverbeelding en in de planregels van het bestemmingsplan Dokkum Regiostad;
2. het opnemen van een aantal (onherroepelijke) ruimtelijke ontwikkelingen c.q. projecten en vergunningen in de planverbeelding die tijdens dan wel sinds de vaststelling van het bestemmingsplan Dokkum Regiostad met een aparte planologische procedure zijn gerealiseerd;
3. update van de lijst en de regeling voor karakteristieke panden en het laten vervallen van de regeling voor de rijksmonumenten.

Dit reparatieplan heeft geen gevolgen voor de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de onderhavige projectlocatie.

2.2 Beleid

2.2.1 Rijksbeleid

2.2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 14 juni 2011 heeft het kabinet het ontwerp van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) aan de Tweede Kamer gestuurd met daarbij een ontwerp Algemene maatregel van bestuur (Amvb) Ruimte (het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening: Barro).

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer aangenomen. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 vastgesteld. Het Barro is op 22 augustus 2011 vastgesteld en op 30 december 2011 in werking getreden. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ter bescherming van nationale belangen, zoals de mainportontwikkeling van Schiphol, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, de uitoefening van defensietaken en bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam.

Op 1 oktober 2012 is het Barro gewijzigd en traden delen van het Barro in werking die al waren vastgesteld, maar die voor hun inwerkingtreding wachtten op deze wetswijziging. Met deze aanpassingen in de regelgeving is de wettelijke borging van het beleid in de SVIR nagenoeg voltooid. Het gaat om de eerder aangekondigde onderwerpen Ecologische hoofdstructuur, elektriciteitsvoorziening, toekomstige uitbreiding hoofd(spoor)wegennet, veiligheid rond rijksvaarwegen, verstedelijking in het IJsselmeer, bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en toekomstige rivierverruiming van de Maastakken.

Het plangebied is een binnenstedelijke locatie waarbij de in het Barro aangegeven Rijksbelangen niet in het geding zijn.

2.2.1.2 NOVI

NOVI staat voor Nationale Omgevingsvisie. Het Ontwerp van de NOVI is in juni 2019 verschenen, zie www.ontwerpnovi.nl. De periode van officiële ter inzage legging liep van 20 augustus 2019 t/m 30 september 2019. Indien ten tijde van vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan de NOVI ook is vastgesteld zal hier rekening mee gehouden moeten worden.

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) richt zich op vier prioriteiten. Deze onderwerpen hebben onderling veel met elkaar te maken en ze hebben gevolgen voor hoe we onze fysieke leefomgeving inrichten. De Nationale Omgevingsvisie helpt bij het maken van de noodzakelijke keuzes.

- Ruimte maken voor de klimaatverandering en energietransitie
- De economie van Nederland verduurzamen en ons groeipotentieel behouden
- Onze steden en regio's sterker en leefbaarder maken
- Het landelijk gebied toekomstbestendig ontwikkelen

Het bestemmingsplan is niet in strijd met de NOVI.

2.2.2 Provinciaal beleid

2.2.2.1 Streekplan Fryslân 2007

In het Streekplan (vastgesteld op 13 december 2006) staan de relaties tussen steden en platteland centraal. Er is sprake van een wisselwerking tussen beide gebieden. De provincie zet in op een concentratie van verstedelijking (wonen, werken en voorzieningen) in de stedelijke gebieden, zonder dat dit ten koste gaat van de vitaliteit van het omringende platteland. Met concentratie wordt de benodigde massa, schaal en draagvlak verkregen voor het optimaal benutten van stedelijke potenties.

Dokkum ligt centraal in haar bundelingsgebied en is aangewezen als een regiostad. Het accent ligt daarbij op het verder benutten van interne stedelijke dynamiek. Op het gebied van wonen en werken

gaat het om een hoogwaardige invulling van het stedelijk bundelingsgebied Dokkum met wervende woonmilieus en een breed scala aan bedrijven, kleine tot middelgrote kantoren, diverse voorzieningen met een (boven)regionale uitstraling en verschillende toeristische activiteiten. Hiervoor zijn in het streekplan globaal locaties aangegeven. Daarbij gaat het om gebieden waarvoor meer concrete plannen zijn en gebieden waar indicatieve plannen (lange termijn) zijn. Waar mogelijk wordt in dit plan rekening gehouden met de concrete plannen.

De provincie streeft ook naar het behoud van waardevolle gebouwen, de afbraak van beeldverstorende bebouwing en het afronden en opknappen van onsamenvhangende bebouwing; dit door nieuwe vormen van wonen, werken, recreëren en verzorging in dergelijke bebouwing te stimuleren. In het bestemmingsplan 'Dokkum Regiostad' is een regeling opgenomen voor het beschermd stadsgezicht en de karakteristieke panden in het plangebied. Het plangebied voor het nieuwe bestemmingsplan voor het wegrestaurant bevat geen cultuurhistorische waarden of karakteristieke panden.

Voor het plangebied worden in het streekplan verder geen specifieke beleidsuitgangspunten genoemd. Wel wordt gesteld dat de functies in het plangebied van belang zijn voor het functioneren van de stad en haar omgeving en daarmee passen in het provinciale beleid.

Voorliggend bestemmingsplan draagt bij aan de ambitie om Dokkum te versterken als regiostad en de interne stedelijke dynamiek te vergroten.

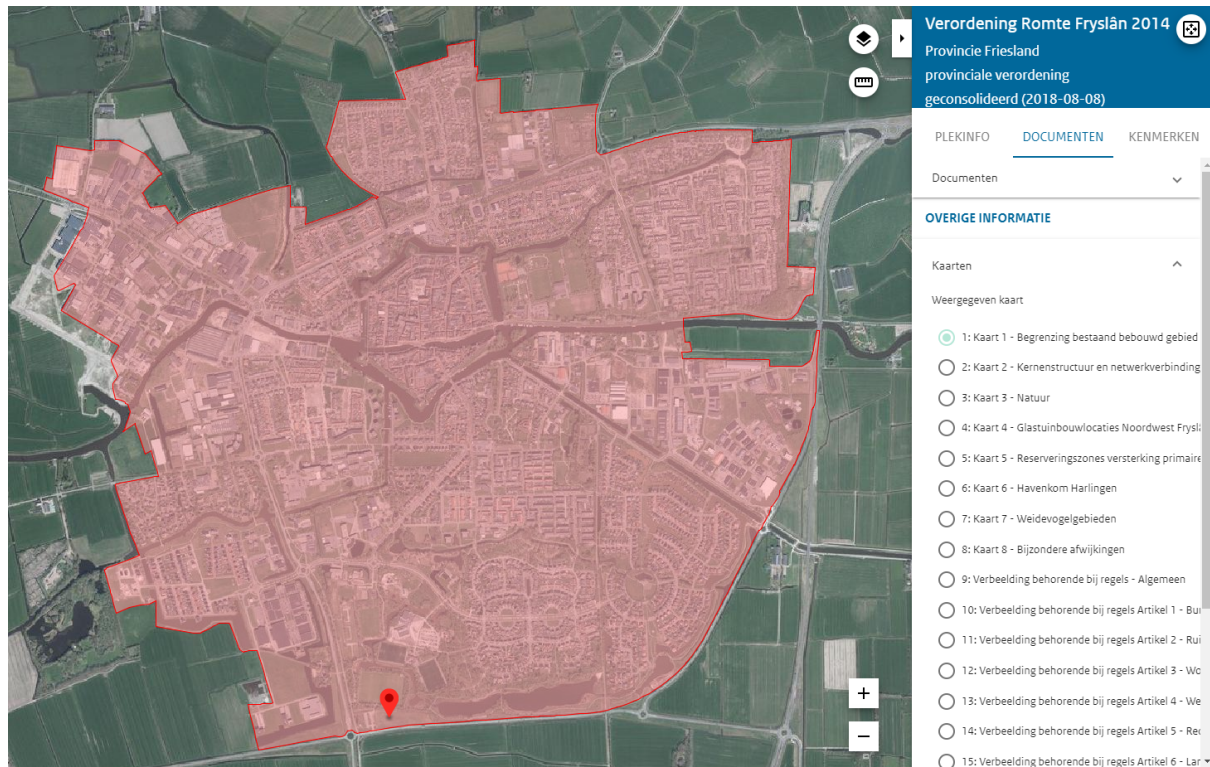
2.2.2.2 Verordening Romte Fryslân

In de 'Verordening Romte Fryslân' (vastgesteld op 25 juni 2014) stelt de provincie regels aan de provinciale belangen. Deze regels moeten in gemeentelijke plannen worden vertaald. Het gehele plangebied is volgens de verordening gelegen in bestaand bebouwd gebied.

De bebouwde kom van Dokkum is aangewezen als bestaand bebouwd gebied en de stad is aangewezen als stedelijk centrum. Dit betekent dat binnen de grenzen van het bestaand stedelijk gebied van de gemeente plafondloos gebouw mag worden. Binnenstedelijke plannen zijn daarbij niet gebonden aan een maximum capaciteit, waarmee het binnenstedelijk bouwen gestimuleerd wordt. Daarbij wordt voorrang gegeven aan transformatie en herstructurering, het stedelijk groen moet zo veel mogelijk behouden blijven.

Artikel 2.5 van de Verordening geeft regels ten aanzien van reclame-uitingen. Daarin is bepaald dat een ruimtelijk plan voor landelijk gebied of voor gronden binnen een afstand van 400 meter gemeten vanaf de grens van de bestemming verkeersdoeleinden of een vergelijkbare bestemming voor een autosnelweg of een autoweg, geen bouwmogelijkheid bevat voor een reclamemast met een hoogte van meer dan 6 meter. Het voorliggende bestemmingsplan betreft een ontwikkeling van een restaurant met een verwijsmast en een welkomstbord (totem) van maximaal 6 meter binnen een afstand van 400 meter gemeten vanaf de grens van de bestemming verkeersdoeleinden voor de autoweg: de Lauwersseewei ten westen van de rotonde is autoweg, waarvan het begin op een afstand van 85 meter van de mast is gelegen.

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in een ontwikkeling in een bestaand stedelijk gebied, wat in overeenstemming is met de Verordening, ook de hoogte van de mast is overeenkomstig het maximum van 6 meter en is zodoende in overeenstemming met de verordening.



2.2.2.3 Ontwerp-Omgevingsvisie "De romte diele"

In november 2019 is de Ontwerp-Omgevingsvisie "De romte diele" ter inzage gelegd. Daarin staat hoe de provincie Fryslân grote opgaven die veel ruimte vragen wil aanpakken. Het gaat om klimaatbestendig inrichten, de omslag naar duurzame energie, het versterken van biodiversiteit en behoud van leefbaarheid in Fryslân.

De Omgevingsvisie geeft de komende jaren richting aan de activiteiten van de provincie. De Omgevingsvisie bindt uitsluitend de provinciale overheid.

Inhoudelijke principes zijn:

1. Zuinig ruimtegebruik. De Friese ruimte doelmatig benutten, onder andere door verschillende vormen van ruimtegebruik te combineren.
2. Omgevingskwaliteit als ontwerpbasis. Nieuwe ontwikkelingen bouwen voort op bestaande omgevingskwaliteiten. Aandacht voor eigenheid en identiteit.
3. Koppelen van ambities. Plannen en projecten dragen bij aan meerdere ambities. Dit kan door opgaven met elkaar te verweven, slimme combinaties te maken en koppelkansen te benutten.
4. Gezondheid en veilig. De provincie neemt gezondheid en veiligheid mee in plannen en zoekt actief hoe kan worden bijgedragen aan een gezonde, prettige leefomgeving. De milieukwaliteit moet minimaal aan de wettelijke normen voldoen.

Samenwerkingsprincipes zijn:

5. Rolbewust. De provincie kiest haar rol bewust. Dat doet ze tijdig en in samenspraak met partners en inwoners. Naast de meer klassieke rollen als presterende en rechtmatige overheid, komt nadruk te liggen op netwerkende en participerende rollen.
6. Decentraal wat kan. Taken in de leefomgeving worden in principe uitgevoerd door gemeenten en waterschappen. De provincie neemt vooral verantwoordelijkheid voor belangen die de hele provincie raken en voor wettelijke provinciale taken.
7. Ja, mits. Van bepalen naar aansluiten en ondersteunen. Met een open houding, uitgaan van wat mogelijk is. Beleid is flexibel en biedt ruimte voor maatwerk per gebied. Bij situaties die niet binnen onze ambities en wettelijke taken passen, is de provincie duidelijk in een zo vroeg mogelijk stadium.
8. Aansluiting zoeken. De provincie sluit aan bij wat er al in de samenleving gebeurt. De provincie tuigt niet iets nieuws op als er al initiatieven bestaan die aan dezelfde doelen bijdragen.

9. Sturen op proces, ruimer op inhoud. De provincie geeft samen met betrokkenen haar doelen aan en stuurt vervolgens op het proces om daar te komen. Procesregels worden vastgelegd in de omgevingsverordening.

Om de ambities te kunnen realiseren moet de basis op orde zijn. De Friese ruimte heeft veel kwaliteiten die de provincie wil behouden en versterken. Dat moet op een slimme manier gebeuren: niet door verandering tegen te houden maar door gewenste nieuwe ontwikkelingen te laten aansluiten bij bestaande kwaliteiten. Om deze kwaliteiten op orde te hebben en te houden, voert de provincie haar wettelijke taken uit en neemt ze de verantwoordelijkheid die ze als provincie heeft. De provincie heeft zeven doelstellingen voor de bestaande kwaliteit geformuleerd:

Samenhangend netwerk van steden en dorpen

De provincie wil in Fryslân een compleet palet bieden van steden en dorpen met gevarieerde en aantrekkelijke woningen, bedrijvigheid en voorzieningen. Steden en dorpen vullen elkaar aan en vormen een netwerk. Goede bereikbaarheid is essentieel voor dit netwerk: de provincie streeft naar snel, veilig en duurzaam vervoer over weg, water, openbaar vervoer en digitaal.

Slimme groei van de gastvrijheidseconomie

De provincie zet in op slimme groei van de gastvrijheidseconomie in Fryslân. Circulaire economie is hierbij een belangrijk uitgangspunt. De provincie wil het cultuurtoerisme stimuleren: het verhaal van Fryslân delen met bezoekers. Dat betekent kiezen voor kwaliteit.

Duurzame landbouw

De Friese landbouw moet in 2025 duurzaam en circulair zijn, zowel ecologisch als economisch. Innovatie en samenwerking in de keten zijn succesfactoren hiervoor. De provincie wil de diversiteit van agrarische bedrijven behouden. Natuurlijke en sociale binding met de omgeving zijn belangrijk.

Karakteristieken van het landschap zijn beleefbaar

De Friese landschapstypen en hun ontstaansgeschiedenis moeten herkenbaar blijven. De provincie borgt de kernkwaliteiten van landschap en cultuurhistorie, zoals weergegeven in de provinciale nota Grutsk op 'e Romte. De provincie stimuleert gemeenten en andere partijen hier samen met haar invulling aan te geven.

Behoud van het Friese erfgoed

Restauratie, hergebruik en verduurzaming van het Friese erfgoed worden gestimuleerd. De wettelijke taken worden uitgevoerd op basis van de Erfgoedwet: het adviseren over Rijksmonumenten en beheren van het provinciaal archeologische depot en de Friese Archeologische Monumenten Kaart Extra.

Natuur beschermen en ontwikkelen

De provincie zet zich in voor de realisatie en bescherming van het natuurnetwerk. Voor de Natura 2000 gebieden realiseert de provincie via beheerplannen natuurdoelen. Ook buiten het natuurnetwerk beschermt de provincie de natuurkwaliteiten, met name in de agrarische gebieden. De provincie stimuleert agrarisch natuurbeheer door boeren, met een accent op weidevogels. De provincie wil dat de gebieden waar het echt stil is, ook echt stil blijven. En dat gebieden met volop duisternis, donker blijven.

Verbeteren en schoonhouden van het milieu

Wat schoon is, houden we schoon. Een gezonde bodem, frisse lucht en schoon water zijn basisvoorwaarden voor een gezonde en veilige leefomgeving. De provincie voldoet uiteraard aan wettelijke milieunormen en bestuurlijke afspraken. Mogelijkheden en draagvlak voor meer ambitieuze milieunormen worden benut.

2.2.3 Gemeentelijk beleid

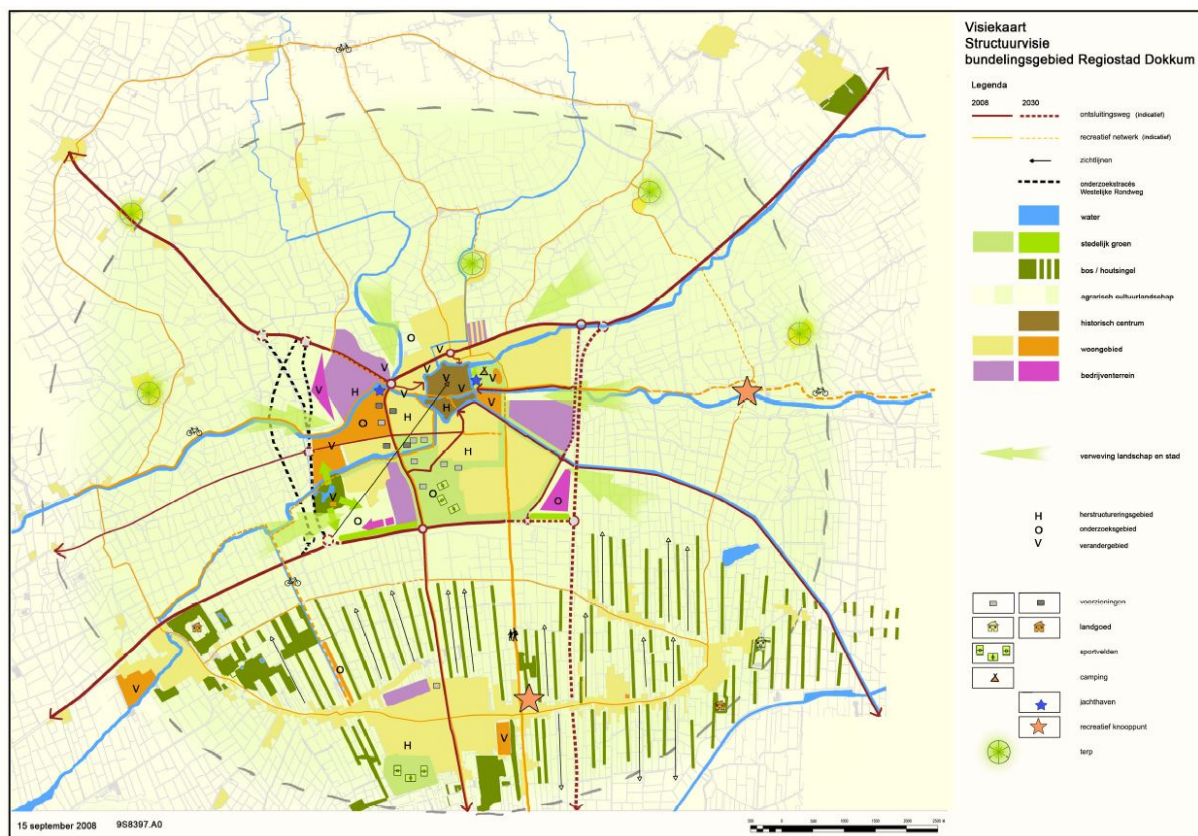
2.2.3.1 Structuurvisie Bundelingsgebied Regiostad Dokkum

De gemeenten Dongeradeel en Dantumadeel en de provincie Fryslân hebben samen de ambitie om meer en nieuwe werkgelegenheid te creëren en om Noordoost Fryslân te veranderen in een groeiregio. Ingezet wordt op het versterken en uitbouwen van de centraal 'trekkende' positie van Regiostad Dokkum.

De structuurvisie is een uitvoeringsgericht plan voor de streekplanperiode (tot 2017), met een concrete doorkijk op de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor de periode tot 2038. De visie geeft duidelijk aan hoe de verschillende ambities op het gebied van economische ontwikkeling, verbetering van de infrastructuur en het realiseren van wervende woonmilieus waar gemaakt kunnen worden. Hierbij is vooral de ruimtelijke weerslag van deze ambities op het bundelingsgebied van belang. Maar ook wordt gekeken hoe de ambities kunnen bijdragen aan het versterken van de aanwezige karakteristieke landschappelijke en cultuurhistorische waarden.

Ruimtelijk

Voor het bundelingsgebied is een visie opgesteld, waarbij de visiekaart in de volgende afbeelding weergegeven is.



Voor de langere termijn biedt het gebied tussen de Westelijke Rondweg en de bestaande stad voldoende ruimte en flexibiliteit om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen (uitbreiding van woon- dan wel werkgebied). Met de aanleg van de Westelijke Rondweg wordt een compacte stad binnen een ruit van wegen met een goed bereikbaar en centraal gelegen centrum en voorzieningen gerealiseerd.

De realisatie van het restaurant is een uitbreiding van het woon-/werkgebied van Dokkum tussen de Westelijke Rondweg en de bestaande stad, binnen de ruit, en is dan ook in overeenstemming met de structuurvisie.

Economisch

In de Structuurvisie Bundelingsgebied Regiostad Dokkum is de ambitie geformuleerd om meer en nieuwe werkgelegenheid te creëren en om Noordoost Fryslân te veranderen in een groeiregio. Er wordt

ingezet op het versterken van de centraal 'trekkende' positie van Dokkum. In vergelijking met de rest van Nederland heeft Fryslân een hogere werkloosheid, een lager inkomen per huishouden en een lager gemiddeld opleidingsniveau. In het uiterste noorden van Fryslân zijn deze kenmerken sterk aanwezig. De afgelopen jaren is samen met de regio en de ondernemers een flinke slag gemaakt en het werkloosheidspercentage is gedaald. In het belang van een goede ruimtelijke ordening en in het belang van behoud van werkgelegenheid is het belangrijk om de bewegingen in de markt te faciliteren.

In het collegeprogramma 2019-2022 staat het volgende: "Het bevorderen van het economisch klimaat en de bedrijvigheid in Noardeast-Fryslân is belangrijk met het oog op werkgelegenheid, de economische vitaliteit, het verdienend vermogen van onze gemeente en de leefbaarheid in de kernen. De gemeente wil, op een manier dat het geen afbreuk doet aan de ruimtelijke kwaliteit, ruimte bieden aan ondernemers die willen uitbreiden en aan nieuwe ondernemers".

Een McDonald's restaurant levert lokale werkgelegenheid op. Wereldwijd zijn er meer dan 36.000 McDonald's restaurants in meer dan 100 landen. In Nederland gaat het om 245 restaurants, 19.500 werknemers en 3 miljoen gasten per week. Gemiddeld heeft een vestiging 80-100 (ca. 30 fte) medewerkers in dienst. Er wordt gewerkt met het principe van de inclusieve arbeidsmarkt (herintreders, academici, Wajonger, werkstudent, etc.). De McDonald's Academy combineert leren en werken in een intern opleidingstraject, waarbij medewerkers een landelijk erkend mbo- of hbo-diploma kunnen krijgen.

Een McDonald's restaurant levert ca. 80-100 arbeidsplaatsen (+/- 30 FTE) op. Dit past binnen de provinciale en gemeentelijke ambitie om de werkgelegenheid in de regio te stimuleren. Door de aantrekkende werking van een McDonald's kan de centraal 'trekkende' positie van Dokkum worden versterkt.

2.2.3.2 Coalitieagenda voor gemeente Noardeast-Fryslân 2019-2022

Per 1 januari 2019 is de nieuwe gemeente Noardeast-Fryslân een feit. De gemeente Noardeast-Fryslân ontstaat per 1 januari 2019 door de herindeling van de gemeenten Ferwerderadiel, Dongeradeel en Kollumerland c.a.. Op 21 november 2018 hebben de verkiezingen voor deze nieuwe gemeente plaatsgevonden.

De coalitieagenda is opgesteld aan de hand van dezelfde thema's als de raadsagenda:

- Samenleving; dorpen en stad
- Sociaal domein, zorg
- Economische ontwikkeling en versnellingsagenda
- Energie (en energietransitie), duurzaamheid en klimaat

Dit bestemmingsplan draagt bij aan de economische ontwikkeling van Noardeast-Fryslân.

2.2.3.3 Horecabeleid

Verspreid over de binnenstad van Dokkum is horeca aanwezig. Het gebied rond De Zijl (De ontmoetingsplek van de binnenstad) en de Diepswal biedt ruimte aan nieuwe horeca met terrassen. Hier is in eerste instantie ruimte voor nieuwvestiging. Het gebied rond De Zijl is aangewezen als horecaconcentratiegebied. In het beleid wordt niet specifiek ingegaan op de toevoeging van horeca buiten het centrum.

Dat de binnenstadvisie stelt dat in het kernwinkelgebied ruimte is voor winkels het horeca betekent niet automatisch dat buiten het kernwinkelgebied geen ruimte is voor deze functies. Ten aanzien van winkels legt de detailhandelsstructuurvisie wel nadere beperkingen op. Alleen winkels, die vanwege de omvang en aard van de gevoerde artikelen niet goed in winkelcentra inpasbaar zijn, kunnen zich vestigen buiten het kernwinkelgebied.

Horeca die én bijdraagt aan de beleving van de binnenstad én hier ook gevestigd kán worden, moet in principe binnen het kernwinkelgebied gevestigd worden. Het beleid biedt in dit kader ruimte voor maatwerk. Allereerst zijn openingstijden bepalend. Horeca die bijdraagt aan c.q. complementair is aan het kernwinkelgebied heeft ook openingstijden die hierop afgestemd zijn. Horecagelegenheden die gedurende de dag (grotendeels) zijn gesloten zorgen voor gesloten panden gedurende openingstijden van winkel en dragen daarmee niet bij aan de belevingswaarde. Daarnaast zijn er horecagelegenheden die vanwege de omvang of vanwege een bijzonder concept fysiek, qua uitstraling en/of milieutechnisch niet passen in de binnenstad. Voor dergelijke horecagelegenheden moet ruimte worden gezocht buiten

de binnenstad. Een McDonald's restaurant met drive-lane is daar een duidelijk voorbeeld van - deze is niet goed in te passen in de binnenstad en is passend aan de rand van de stad.

Uitgangspunt is een horeca-indeling die is gebaseerd op een indeling van lichte naar zware horecabedrijven (1 tot en met 4) en logiesverstrekkende horeca.

2.2.3.4 Toekomstvisie Binnenstad Dokkum

Voor de binnenstad van Dokkum is in 2016 een toekomstvisie opgesteld. Deze visie geeft de ambitie en koers voor de binnenstad aan. Deze ambitie richt zich op een levendige - historische - kwalitatief hoogwaardige binnenstad, waar het goed wonen en werken is, die een ontmoetingsplek is voor de eigen inwoners die de regio weet te binden vóórstandscriteria of centrumfuncties en die attractief is als bestemming voor toeristen. Om dit te bereiken worden de talenten en kansen beter benut en de aanwezige kwaliteiten versterkt, beter zichtbaar en beleefbaar gemaakt. Dit wordt onder meer bereikt door aanpassingen in het voorzieningenniveau en het benutten van beschikbare en vrijkomende locaties.

De visie stelt dat horeca en detailhandel elkaar versterkende functies zijn. Binnen het kernwinkelgebied is ruimte voor winkels en horeca. 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. Voor de kwaliteit van het winkelgebied en het verlengen van de verblijfsduur is het belangrijk dat er een of meer concentratieplekken zijn voor horeca. Het gebied rond De Zijl en de Diepswal is aangewezen als horecaconcentratiegebied. Horeca die én bijdraagt aan de beleving van de binnenstad én hier ook gevestigd kan worden, moet in principe binnen het kernwinkelgebied gevestigd worden. Daarnaast zijn er horecagelegenheden die vanwege de omvang of vanwege een bijzonder concept fysiek, qua uitstraling en/of milieutechnisch niet passen in de binnenstad. Voor dergelijke horecagelegenheden moet ruimte worden gezocht buiten de binnenstad. In dat geval kan ruimte voor horeca worden geboden, mits het gaat om bedrijven die om duidelijke redenen niet passen bij of in het kernwinkelgebied. Het beleid biedt in dit kader ruimte voor maatwerk. Specifieke concepten of een duidelijke koppeling met andere functies kunnen bij deze beoordeling in overweging worden genomen.

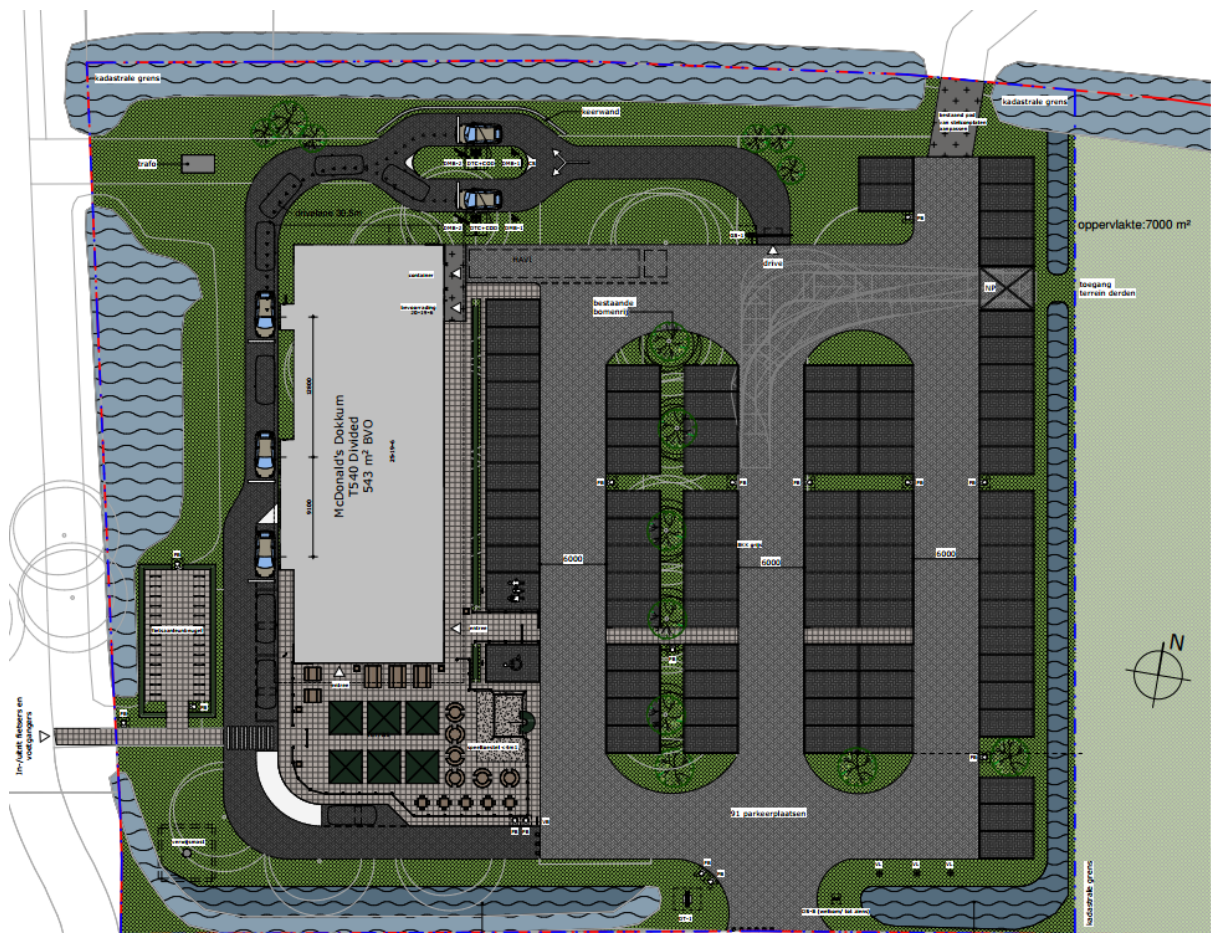
Een McDonald's restaurant met drive-lane past vanwege de omvang niet in de binnenstad. De totale benodigde oppervlakte bedraagt ca. 4.500 m². Deze ruimte is niet beschikbaar in de binnenstad. Voor een dergelijk concept moet ruimte worden gezocht buiten de binnenstad. Het sluit tevens aan bij de wens van McDonald's zich te vestigen op een zichtlocatie aan de zuidrand van de stad. Het gebied nabij de carpoolplaats leent zich hier als overgangszone tussen het buitengebied en de voorzieningen en stedelijke bebouwing voor. McDonald's trekt een ander publiek dan een gemiddelde horecagelegenheid die de gemeente gerealiseerd ziet in het horecaconcentratiegebied rond De Zijl en de Diepswal. McDonald's richt zich op low budget en de doelgroep bestaat voornamelijk uit mensen die meestal niet naar een café of restaurant gaan maar een snelle hap willen. Deze doelgroep draagt niet bij aan de wens van de gemeente om de verblijfsduur van de bezoeker in de binnenstad te verlengen. Daarmee is een McDonald's op de carpoolplaats niet in strijd met de Toekomstvisie Binnenstad.

2.2.3.5 Welstandsnota Noardeast-Fryslân 2014

De locatie voor de McDonald's in Dokkum is welstandsplichting. Het valt onder het regime van het aanliggende sportpark. Om McDonald's te laten aansluiten op het welstandsbeleid worden nieuwe welstandscriteria vastgesteld voor deze locatie. De regels zijn gebaseerd op de drie verschillende welstandsgebieden in en om de locatie: Sport- en groenvoorzieningen, Representatieve instellingen en Hoogwaardig Bedrijventerrein.

2.3 Inpasbaarheid project

Hieronder is een weergave van de vermoedelijke nieuwe terreininrichting getoond.



2.3.1 McDonald's restaurant

De ontwikkeling bestaat uit de nieuwbouw van een McDonald's restaurant met drive-thru (auto-afhaaloket). De omvang van het gebouw is in het huidige ontwerp (afgerond) 540 m² bruto vloeroppervlak. Uitgangspunt is verder dat alle activiteiten die verband houden met het restaurantbezoek, met inbegrip van de verkeersafwikkeling, op eigen terrein moet plaatsvinden. Dit betekent dat er een terreinbehoefte is van circa 7.000 m² voor de bedrijfsvoering van de McDonald's en de carpoolparkeerplaats samen.

Het onderhavige kavel heeft een oppervlakte van circa 7.000 m² en is hierdoor groot genoeg voor een McDonald's restaurant met brede groene randen, voldoende parkeerplaatsen en een ruim terras. Uitbreiding in de toekomst naar een bruto vloeroppervlak van 620 m² is op dit perceel nog mogelijk.

Voor een McDonald's vestiging is een goede bereikbaarheid en zichtbaarheid vanuit de omgeving van essentieel belang. De locatie is gelegen aan de N361 en is vanuit de omgeving goed zichtbaar. De N356 bevindt zich op korte afstand, waardoor de locatie goed bereikbaar is voor passerende reizigers.

De binnenstad van Dokkum voldoet niet aan deze vestigingscriteria, nog afgezien van de vraag of een restaurant met drive-thru daar wenselijk zou zijn. Om zich te kunnen vestigen is McDonald's daarom aangewezen op locaties zoals de carpoolparkeerplaats

Daarnaast bevinden zich in de directe omgeving diverse bedrijven en woongebieden. De locatie is gezien de perceeloppervlakte, bereikbaarheid en ligging ideaal voor een McDonald's vestiging.

2.3.2 Carpool parkeerplaats

Een carpoolplaats is door de week het drukst bezet en in het weekend wat minder. Het omgekeerde geldt voor een McDonald's restaurant waardoor efficiënter gebruik gemaakt kan worden van de beschikbare plaatsen. Daarnaast levert het restaurant de gebruikers van de carpoolplaats een stuk sociale controle voor de geparkeerde auto's en kan men het restaurant gebruiken voor een kop koffie dan wel een sanitaire stop. Er worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd voor zowel de McDonalds als de carpoolfunctie (zie ook 3.1.2).

2.3.3 Doorsteek Tolhuispark

De planlocatie bevindt zich naast het Tolhuispark wat tevens voor onder andere evenementen gebruikt wordt. Het is belangrijk dat de huidige voorziening in stand wordt gehouden en dat de doorsteek vanaf de planlocatie naar het Tolhuispark ingepast wordt. Hier wordt in voorzien. Op navolgende afbeelding wordt de huidige doorsteek weergegeven.



2.3.4 Afweging

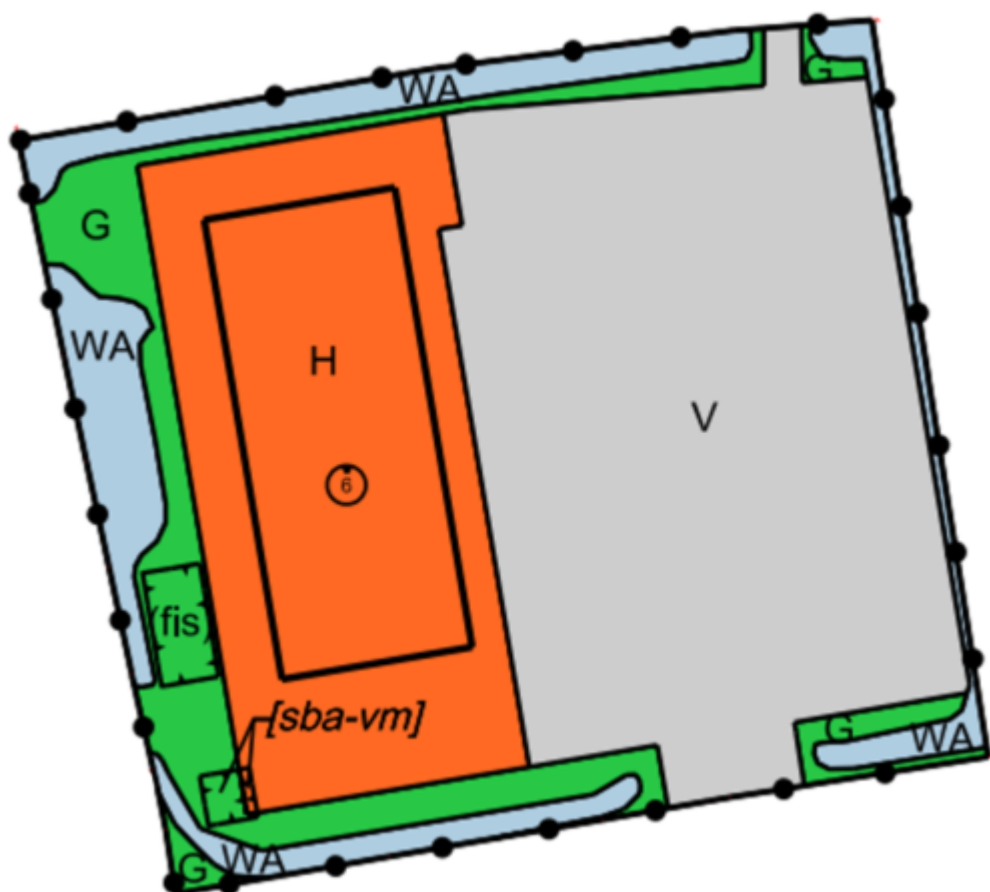
De carpoolparkeerplaats is bedoeld als parkeerplaats voor potentiële autodelers. Functieverruiming naar horeca was op deze locatie weliswaar niet voorzien, maar een McDonald's restaurant met drive-thru en een tankstation zijn functies waarvoor de vestigingsmogelijkheden schaars zijn. De vestiging van deze functies op deze locatie is daarom inpasbaar. Realisatie van een combinatie met de carpoolparkeerplaats is de ideale oplossing.

Het provinciale beleid en de ruimtelijke verordening staan aan de verwezenlijking van het project niet in de weg. Aan de voorwaarden die in de Toekomstvisie Binnenstad Dokkum gesteld worden, wordt voldaan:

- de locatie ligt zodanig vrij dat voldoende afstand tussen woningen en de horeca-inrichting kan worden gehouden.
- er kan voldoende parkeergelegenheid gecreëerd worden.
- de doorsteek naar het Tolhuispark wordt ingepast in het situatieplan

2.3.5 Bestemmingen

De ontwikkeling voorziet in de realisatie van een nieuw restaurant en een parkeerterrein. Het geldende bestemmingsplan kent aan het plangebied reeds de bestemming 'Verkeer' toe. Ten behoeve van het parkeerterrein wijzigt de bestemming dan ook niet. Alleen het restaurant en de direct aangrenzende gronden, die worden ingericht ten behoeve van terras en drive-lane, vergen herbestemming van gronden. Daarnaast is er aanleiding om het bestaande en nieuw te graven water (bijna 300 m²) te bestemmen als 'Water', ter zekerstelling van de realisatie van voldoende waterberging. De planverbeelding is daarom als volgt weergegeven:



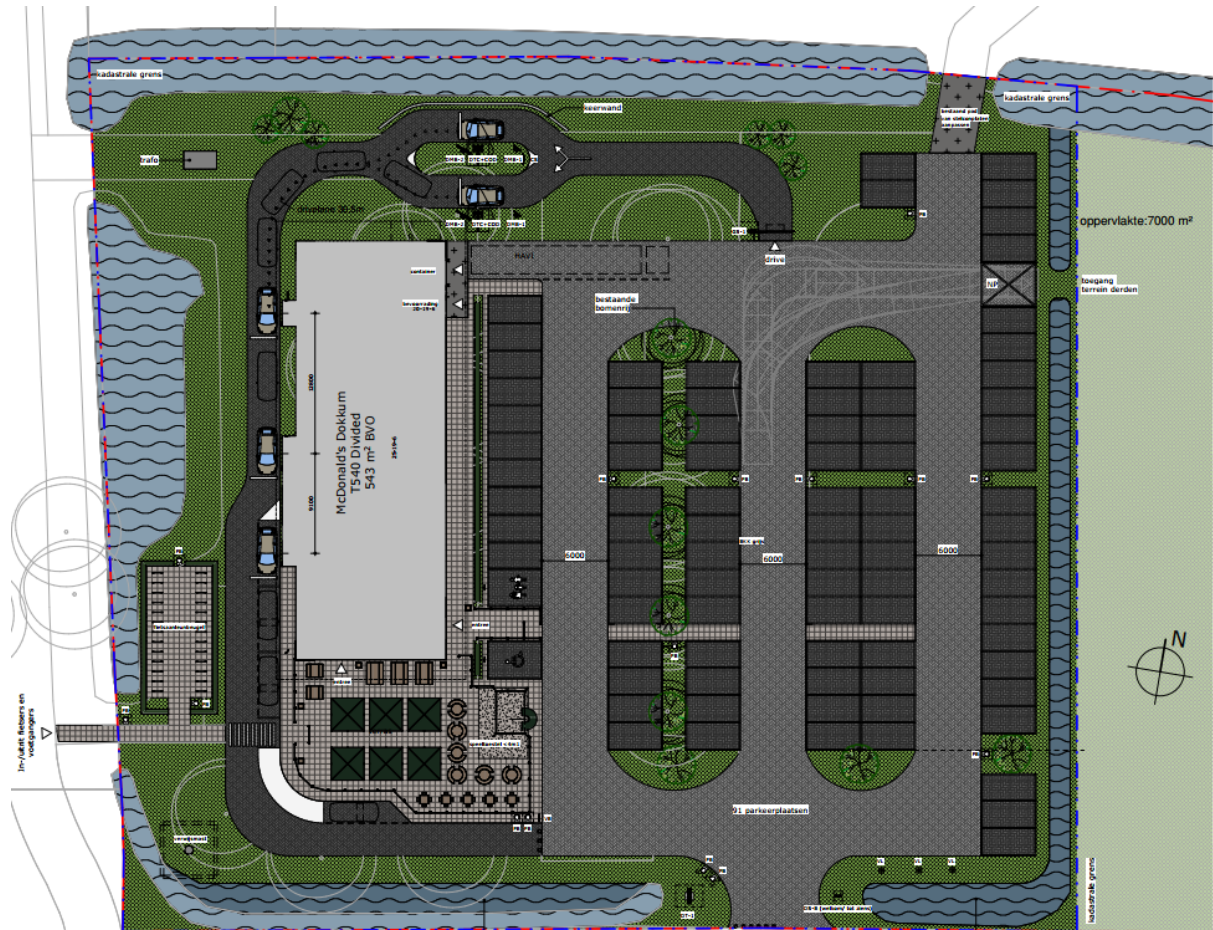
De wijziging van bestemmingen betreft daardoor 2.050 m² ten behoeve van de horecabestemming en ca. 300 m² ten behoeve van nieuw te graven water.

Hoofdstuk 3 Omgevingsaspecten

In het kader van het te ontwikkelen bestemmingsplan Wegrestaurant Dokkum moeten diverse (milieu)onderzoeken uitgevoerd worden naar de haalbaarheid van de ontwikkeling van horeca op deze locatie.

3.1 Verkeer en parkeren

3.1.1 Ontsluiting en inrichting



De ontsluiting vanaf de N361 blijft bestaan zoals de bestaande ontsluiting van de huidige carpoolplaats. Op het noorden van de projectlocatie wordt de ontsluiting naar het Tolhuispark verbeterd. De bestaande ontsluiting voor voetgangers en fietsers vanaf de Murmerwoudsterweg blijft intact.

3.1.2 Parkeren

Verkeerskundig adviesbureau Goudappel Coffeng heeft onderzoek uitgevoerd naar het verkeers- en parkeereffect voor het restaurant en de carpoolparkeerplaats. Zie Bijlage 1 voor de notitie van 19 mei 2020.

McDonald's

De parkeerbehoefte wordt doorgaans berekend aan de hand van kencijfers. CROW 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 en bezoekfrequentie. Fastfoodrestaurants zijn dermate specifiek, dat voor het bepalen van de parkeerbehoefte moet worden uitgegaan van maatwerk; in dit geval specifieke cijfers van McDonald's 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.

De maximale parkeerbehoefte van restaurantbezoekers is 35 parkeerplaatsen. Op eigen terrein zijn 89 parkeerplaatsen beschikbaar. Er is daarmee voldoende parkeercapaciteit beschikbaar.

Carpoolparkeerplaats

Naast voldoende parkeercapaciteit voor de parkeerbehoefte van de McDonald's kan de restcapaciteit gebruikt worden voor personeel en enkele gebruikers van de McDrive, die op het parkeerterrein hun hamburger willen opeten. Daarnaast kan de carpool 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 carpool. Op de drukke dagen is de maximale parkeerbehoefte 35 parkeerplaatsen. Hierdoor zijn er 54 parkeerplaatsen beschikbaar voor carpool. Op dit moment zijn er 40 parkeerplaatsen beschikbaar op het carpool terrein.

Fietsparkeren

Er is geen gemeentelijke norm voor fietsparkeren en het kennisinstituut CROW geeft voor een voorziening als McDonald's geen richtlijn. Voor personeel en een klein deel van de bezoekers zullen niettemin voldoende fietsparkeerplekken worden gerealiseerd. Er wordt nu uitgegaan van 20 fietsparkeerplekken.

De bestaande fietsenstalling ten behoeve van de bushalte / het carpoolterrein wordt vervangen en komt terug met een gelijke of grotere capaciteit.

3.1.3 Verkeer

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.

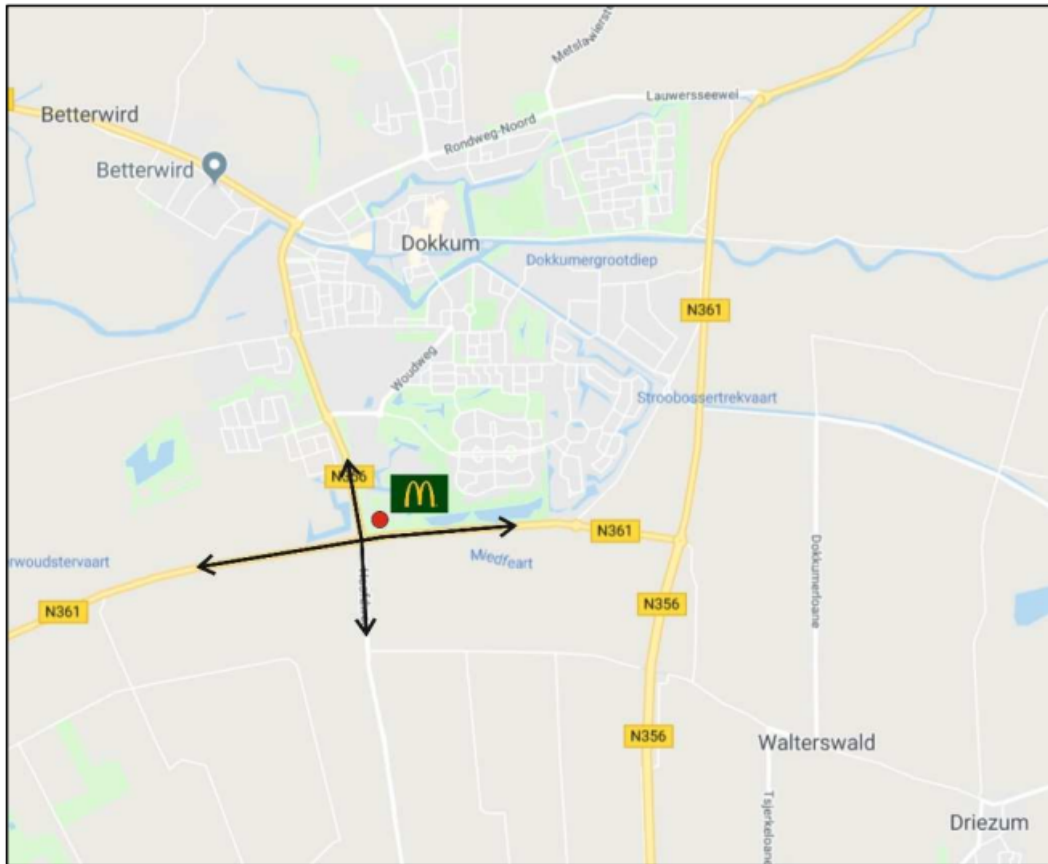
In tabel 3.1 is de verkeersgeneratie van het McDonald's restaurant weergegeven. De verkeersgeneratie geeft weer hoeveel motorvoertuigrritten het restaurant genereert. Het drukste moment is op zaterdag en zondag tussen 17 en 19 uur: 104 vertrekkende en 104 aankomende ritten per uur.

	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. 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.

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.



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

Verkeersafwikkeling

In het rapport van Goudappel Coffeng is de verkeersafwikkeling op de rotonde N361 – N356 en op de aansluiting van het parkeerterrein van McDonald's op de N361 onderzocht.

Uit de berekeningen 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.

Uit de berekeningen blijkt ook 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.

Conclusie

Uit de studie van Goudappel Coffeng 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 (carpool) als het restaurant van McDonald's.

3.2 Wet geluidhinder

In de Wet geluidhinder zijn geluidsnormen voor wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industrielawaaï opgenomen. Wanneer er een nieuwe geluidsgevoelige bestemming wordt gerealiseerd op een locatie waar momenteel geen geluidsgevoelige functie aanwezig is en deze locatie binnen de geluidszones van industrie, rail- of wegverkeer valt moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet niet in een nieuwe geluidsgevoelige bestemming. Het voorziet evenmin in een nieuwe vestiging van bedrijven die op grond van de Wet geluidhinder een geluidzone kennen. Akoestisch onderzoek is daarom niet nodig.

3.3 Wet milieubeheer / Bedrijven en milieuzonering

Op grond van de VNG publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' geldt voor een restaurant een indicatieve afstand tot nabijgelegen woningen van 30 meter voor wat betreft de aspecten geur en geluid, in het geval van een 'rustige woonwijk'.

3.3.1 Geluid

De afstand van de projectlocatie tot woningen bedraagt meer dan 150 meter. Het terras van het restaurant wordt gerealiseerd aan de zijde die van de meest nabije woningen is afgekeerd. Conform de VNG-richtlijnen is de minimale afstand van horeca (restaurant) tot woningen in een gemengde situatie, zoals dat hier het geval is, 10 meter. Daar wordt dus ruim aan voldaan. Onderzoek naar de geluidseffecten van het restaurant op woningen is niet nodig.

3.3.2 Geur

In principe dienen alle geurgevoelige objecten te worden beschermd tegen geuroverlast. Het restaurant is geen milieugevoelige object. Het restaurant kan wel zelf geurhinder veroorzaken. De afzuiging uit het restaurant wordt gefilterd. De afblaas van de luchtbehandelingskast is verticaal en met een dermate snelheid dat deze zeer snel verdunt en er van geur niet of nauwelijks sprake kan zijn. In het kader van de milieumelding zal aangetoond worden dat wordt voldaan aan de desbetreffende bepalingen uit het Activiteitenbesluit.

3.4 Luchtkwaliteit

In Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer worden normen gesteld aan de luchtkwaliteit wat betreft een zestal stoffen. Voor de normen voor zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood geldt dat overschrijding daarvan in Nederland nauwelijks valt te verwachten. De norm voor stikstofdioxide (NO₂) wordt in Nederland met name in de directe omgeving van drukke (snel)wegen overschreden. De norm voor fijn stof (PM₁₀) wordt eveneens op diverse locaties overschreden.

In de Wet milieubeheer is een koppeling gelegd met ruimtelijke plannen. Deze koppeling houdt in dat bij het voorbereiden van ruimtelijke plannen, waaronder een bestemmingsplan, de gevolgen voor de luchtkwaliteit moeten worden onderzocht. De gevolgen hangen direct samen met de eventuele verkeersaantrekkende werking van het plan ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan. Bij de start van een project moet onderzocht worden of het effect relevant is voor de luchtkwaliteit. Hierbij moet aannemelijk gemaakt worden, dat luchtkwaliteit 'niet in betekende mate' aangetast wordt. Daartoe is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate' (Besluit NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels zijn vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. 'Niet in betekende mate' is sinds de inwerkingtreding van het nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL) gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀.

In de "Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)" wordt aangegeven op welke manier snel kan worden vastgesteld of de bijdrage van een nieuwbouwproject op de luchtkwaliteit valt onder de term 'niet in betekende mate'. De bijlage geeft een harde omschrijving van een aantal gevallen.

Voor woningbouw geldt bij één ontsluitingsweg een aantal van 1.500 nieuwe woningen netto, bij twee ontsluitingswegen geldt een aantal van 3.000 woningen. Voor de bouw van kantoren geldt bij één ontsluitingsweg een bedrijfsvloeroppervlak van 100.000 m² en bij twee ontsluitingswegen geldt een bedrijfsvloeroppervlak van 200.000 m².

De vastgestelde grenzen voor woningen en kantoren komen beiden overeen met een maximale concentratietoename van 1,2 microgram/m³. Op basis daarvan kan worden bepaald of een plan dat zowel woningen als kantoren omvat, niet in betekenende mate bijdraagt.

De totale verkeersgeneratie van de McDonald's en de carpool parkeerplaats is 30-208 motorvoertuigen per (werkdag)etmaal. De zelfstandige verkeersaantrekkende kracht van het project is geringer en zonder twijfel veel geringer dan wat de verkeersaantrekkende werking van 1.500 woningen is (7.500 tot 9.000 verkeersbewegingen per etmaal) of 100.000 m² kantoren. De bijdrage aan de luchtkwaliteit ten gevolge van het nu voorliggende ruimtelijke besluit is nihil. In onderstaande weergave van de berekening met de NIBM-tool wordt dit bevestigd.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		308
Aandeel vrachtverkeer		1,2%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,34
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,06
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Het voorliggende plan draagt daarom niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit, dat wil zeggen dat het geen bijdrage levert aan een eventuele verslechtering van de luchtkwaliteit in de directe omgeving. Derhalve hoeft er ook geen onderzoek en geen verdere toetsing aan de normen uit de Wet milieubeheer plaats te vinden.

Voor de berekening stikstofdepositie zie paragraaf 3.7

3.5 Bodemkwaliteit

Algemeen

De milieuhygiënische bodemkwaliteit mag geen belemmering zijn voor de economische uitvoerbaarheid van het planvoornemen. Verder behoort de aanwezige bodemkwaliteit te passen bij het huidige of toekomstig gebruik van de bodem. De bodemkwaliteit mag immers geen onaanvaardbare risico's opleveren voor de gebruikers van de bodem. Bovendien mag door menselijk handelen de bodemkwaliteit niet verslechteren (zorgplicht).

Algemene informatie over verdachte locaties, uitgevoerde bodemonderzoeken en -saneringen staan vermeld op de Bodeminformatiekaart (via www.bodemloket.nl).

Grondverzet

Voor het hergebruik van grond, baggerspecie en bouwstoffen gelden de regels van het Besluit bodemkwaliteit.

Bodemtoets

Bij graafwerkzaamheden, bouwactiviteiten, uitbreiding of verandering van bedrijfsactiviteiten dient de initiatiefnemer na te gaan of de bodemkwaliteit voldoende in beeld is gebracht of dat er een actueel

bodemonderzoek ingediend moet worden, de zogenaamde bodemtoets.

Historisch gebruik

Er zijn geen historische aspecten aanwezig volgens het voorheen geldende bestemmingsplan.

Toekomstig gebruik

De bodemtoets zal moeten uitwijzen of er aanvullend bodemonderzoek nodig is.

Conclusie

Het planvoornemen is voor wat betreft het aspect bodemkwaliteit uitvoerbaar.

3.6 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat om het beperken van de kans op en het effect van een ernstig ongeval voor de omgeving door:

- het gebruik, de opslag en productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
- het transport van gevaarlijke stoffen (buisleidingen, wegen, waterwegen en spoorwegen);
- het gebruik van luchthavens.

Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het beperken van de risico's voor de burger door bovengenoemde activiteiten. Het externe veiligheidsbeleid is verankerd in diverse wet- en regelgeving, waaronder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt).

Risicobronnen worden opgesplitst in:

- inrichtingen waar risicovolle activiteiten kunnen plaatsvinden;
- transportroutes van gevaarlijke stoffen;
- buisleidingen.

Uit de professionele risicokaart blijkt dat binnen en in de directe nabijheid van het plan risicovolle inrichtingen en buisleidingen aanwezig zijn.

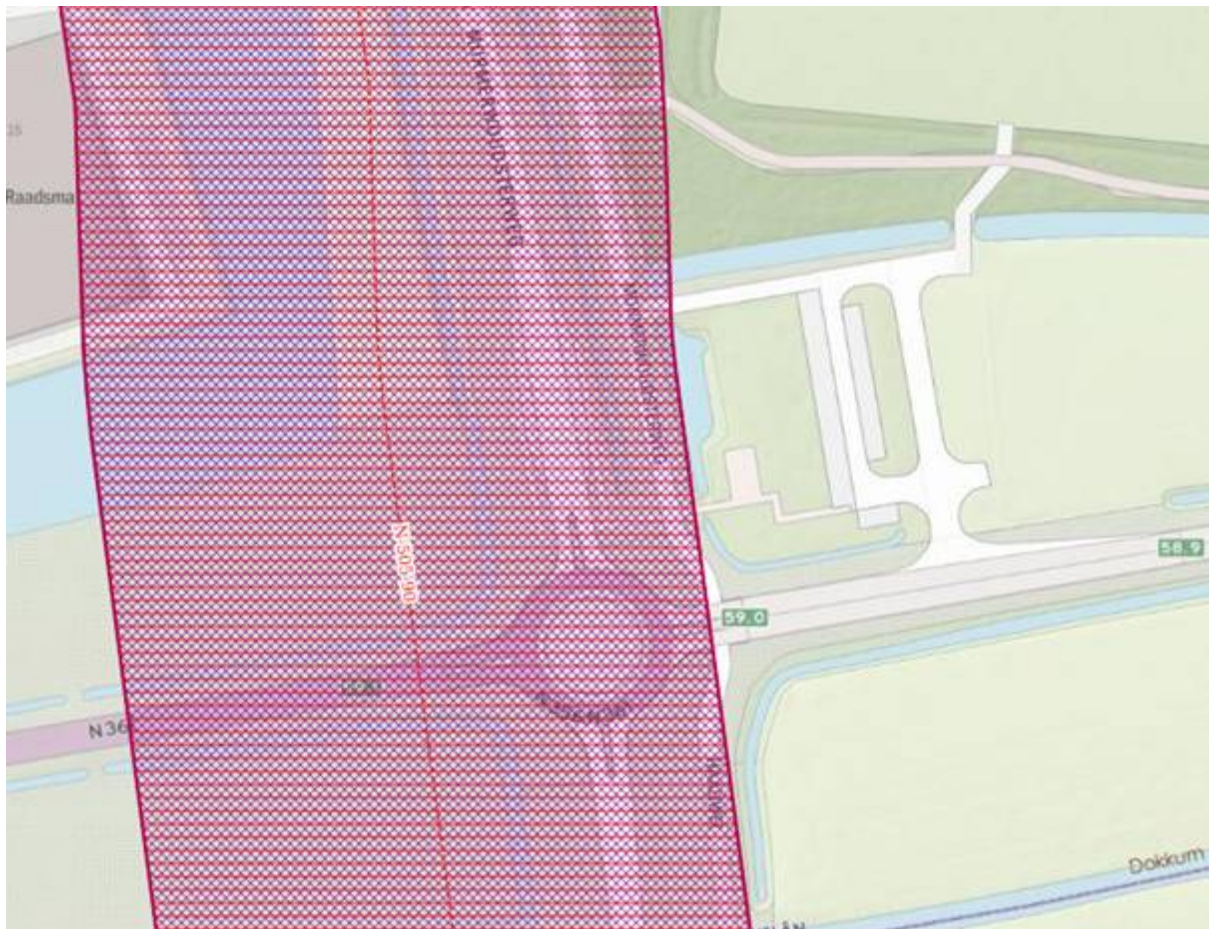
Risicovolle inrichtingen

Op ca. 660 m ten noorden van het plangebied 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.

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

Buisleiding

Op ca. 70 m ten westen van het plangebied ligt aardgasleiding N-505-90 van de Gasunie. De leiding heeft een diameter van 7 inch en een druk van 40 bar. De PR-contour van de leiding ligt op de buisleiding zelf. Het invloedsgebied van deze leiding is 75 m. Het restaurant ligt echter op 90 meter afstand en dus buiten het invloedsgebied. Deze risicobron kan buiten beschouwing worden gelaten.



Transport

De projectlocatie ligt op ongeveer 45 m van de N356 waarover incidenteel transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt ten behoeve van de bevoorrading van het LPG-tankstation gelegen ten noorden van het plangebied. Inzicht in de externe veiligheidsrisico's is daarom gewenst. Daartoe is door AVIV een notitie opgesteld (zie Bijlage 2).

Er is vanuit gegaan van dat het transport van LPG bij het kruispunt ten zuidwesten van het plangebied de route vervolgt in oostelijke richting. In zuidelijke en westelijke richting nauwelijks sprake van bevolking binnen het invloedsgebied en derhalve geen sprake van een bestaand groepsrisico.

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.

Advies Brandweer

Op 10 maart 2020 heeft Brandweer Fryslân gereageerd op de adviesaanvraag van de gemeente over de notitie externe veiligheid bij het conceptontwerpbestemmingsplan McDonald's (zie Bijlage 3). Daarin 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;
- de Brandweer te betrekken bij de exacte invulling van het plangebied, zodat zij kunnen meedenken over de bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid van het plangebied;
- bij de invulling van het plangebied alvast rekening te houden met de in het advies aangegeven punten genoemd onder bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid.

ad a: De positie van het gebouw volgt uit de doelstelling een goed en veilig ingericht parkeerterrein te realiseren het restaurant op een goed zichtbare locatie te positioneren. Het groepsrisico is na realisatie van het plan nog steeds zeer laag.

ad b: De vluchtroute uit het restaurant bevindt zich aan de oostzijde van het gebouw en is van de transportroute af gericht. Er kan worden gevlucht in noordelijke richting, van de transportroute af.

ad c: hieraan zal in de bouwplanuitwerking gevolg worden gegeven.

ad d: hieraan zal in de bouwplanuitwerking gevolg worden gegeven.

Conclusie

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.

3.7 Ecologie

Onderdeel van de voorbereiding is een onderzoek naar de potentiële aanwezigheid van beschermde soorten en een analyse van de mogelijke effecten op die soorten als gevolg van de werkzaamheden. Hiervoor is door bureau Els & Linde een quick-scan Ecologie uitgevoerd (zie Bijlage 4). Het rapport geeft een beschrijving van het oriënterend onderzoek naar de effecten op natuurwaarden. 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 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.

Voor de bouw- en de gebruiksfase is een berekening van de toename van stikstofdepositie op beschermde Natura 2000-gebieden noodzakelijk. Hiervoor is door bureau Els & Linde een Aeries-berekening uitgevoerd (zie Bijlage 5, Bijlage 6 en Bijlage 7). De depositie is berekend op de Natura 2000-gebieden:

- Lauwersmeer: ca. 11 km afstand;
- Groote Wielen: ca. 10 km afstand;
- Waddenzee: ca. 9 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. Een ontheffing van de Wet natuurbescherming is niet noodzakelijk.

3.8 Archeologie en cultuurhistorie

3.8.1 Archeologie

Voor het plangebied van het moederplan is op grond van de Wet op de archeologische monumentenzorg onderzocht of er archeologische waarden aanwezig zijn. Hiervoor is de Friese Archeologische MonumentenKaart Extra (FAMKE) van de provincie Fryslân gebruikt. Op deze kaart is op basis van zowel de aanwezige archeologische monumenten als de te verwachten archeologische waarden een advies aangegeven. De FAMKE bestaat uit twee provinciedekkende advieskaarten, één voor de periode Steentijd - Bronstijd, en één voor de periode IJzertijd - Middeleeuwen. Deze kaart is ook gekoppeld aan de provinciale ruimtelijke verordening.

Het blijkt dat in Dokkum voor beide tijdvakken in grote gebieden onderzoek noodzakelijk is.

Er geldt voor IJzertijd-Middeleeuwen: De provincie beveelt aan om bij ingrepen van meer 5.000 m² een historisch en karterend onderzoek te verrichten, waarbij speciale aandacht moet worden besteed aan eventuele Romeinse sporen en/of vroeg-middeleeuwse ontginningen.

En voor Steentijd-Bronstijd: De provincie beveelt aan om bij ingrepen van meer dan 2.500 m² een karterend (boor)onderzoek uit te laten voeren, waarbij minimaal zes boringen per hectare worden gezet, met een minimum van zes boringen voor gebieden kleiner dan een hectare.

Onder een 'grootte van een ingreep' wordt verstaan de totale oppervlakte van een bestemmingswijziging ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan. Mocht een ingreep kleiner zijn dan de oppervlakte die in de desbetreffende advieszone wordt aangegeven, dan is archeologisch onderzoek niet noodzakelijk. Bij een overschrijding van die grens is dat natuurlijk wel het geval. Met de oppervlakte van een 'ingreep' wordt dus niet de letterlijke omvang van de verstoring van de bodem bedoeld, maar de oppervlakte waarvan de bodem door bestemmingswijziging nu of in de toekomst verstoord kan gaan worden. Met andere woorden: de grootte van de ingreep is gelijk aan oppervlakte van de eventuele verstoring die planologisch wordt mogelijk gemaakt. Bovenstaande geldt ook voor projectbesluiten. In geval van een bodemsanering of ontgroning geldt de oppervlakte van het te ontgraven gebied als de ingreep.

De bestemming wijzigt alleen ter plaatse van het restaurant en de direct aansluitende gronden (2.050 m²) en het nieuw te graven water (bijna 300 m²). Dat oppervlak is minder dan 2.500 m². De parkeervoorzieningen worden in dit bestemmingsplan bestemd als 'Verkeer', zoals dat ook in het geldende bestemmingsplan is bestemd. Er is dan ook geen archeologisch onderzoek nodig.

3.8.2 Cultuurhistorie

De binnenstad van Dokkum is aangewezen als beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumentenwet. De projectlocatie is gelegen buiten het beschermd stadsgezicht. Daarnaast bevinden zich geen eventuele overige cultuurhistorische waarden binnen het projectgebied.

3.9 Zwerfvuil

Hoewel mogelijk zwerfvuil in de omgeving van een McDonald's restaurant niet wordt veroorzaakt door McDonald's zelf, voelt het lokale McDonald's restaurant zich wel degelijk verantwoordelijk voor het ontstaan daarvan. Het bestrijden van zwerfvuil is voor McDonald's dan ook een prioriteit in de bedrijfsvoering. Het zwerfvuil probleem is niet met een enkele maatregel te voorkomen of op te lossen. McDonald's gebruikt dan ook een pakket van maatregelen. Op eigen terrein plaatst zij ruim voldoende afvalbakken en leegt die regelmatig. Indien het ruimtelijk wordt toegelaten worden ook in de nabijheid van het restaurant, nabij de belangrijkste loop- en rijroutes afvalbakken geplaatst. Daarnaast heeft McDonald's medewerkers die op eigen terrein en in een ruime straal rondom het restaurant het zwerfvuil verwijderen. Aan de omwonenden zal een telefoonnummer beschikbaar worden gesteld, waar zij bij klachten over zwerfvuil naar kunnen bellen. Medewerkers van McDonald's zullen dan zorgen voor verwijdering van dit zwerfvuil. Mochten deze maatregelen niet voldoende zijn, dan heeft McDonald's goede ervaringen met een "samenwerkingsverband" met de lokale overheid. In overleg met die overheid wordt dan een aanvullend plan van aanpak overeengekomen, waarbij McDonald's een bijdrage in de kosten daarvan doet. De laatste stap in de aanpak van dit probleem is het stimuleren van handhaving.

3.10 Water

Bij vaststelling van het geldende bestemmingsplan is de watertoetsprocedure al doorlopen. Het voorliggend nieuwe bestemmingsplan heeft betrekking op afwijkend gebruik. Ten aanzien van het bouwen worden er wel nieuwe mogelijkheden geboden dan wat al bij recht is toegelaten. Het bestemmingsplan heeft dan ook mogelijk wel nieuwe effecten op de waterhuishouding.

Algemeen

Het plangebied valt onder het beheer van het Wetterskip Fryslân, dat zorg draagt voor de kwaliteit van het oppervlaktewater in het gebied en dat de grotere boezemwateren en sloten beheert, alsmede de waterkeringen, zoals geregeld in de Waterwet. Ook is het waterschap belast met het peilbeheer in het

plangebied.

Voor de watergangen en waterpartijen in het moederplan geldt dat de bestaande situatie wordt gecontinueerd. De kwaliteit- en kwantiteitsfunctie van het water in het plangebied is hiermee gewaarborgd. Het moederplan werd in het kader van de watertoets voor een wateradvies naar Wetterskip Fryslân gestuurd. De resultaten hiervan zijn in het moederplan opgenomen.

Keur

Op basis van de Keur van het Wetterskip Fryslân is het onder meer verboden zonder watervergunning, neerslag versneld tot afvoer te laten komen indien daarbij meer dan 200 m² in stedelijk gebied en meer dan 1.500 m² in landelijk gebied onverharde grond bebouwd of verhard wordt. In dat geval dient de initiatiefnemer contact op te nemen met Wetterskip Fryslân. Dit om afspraken te maken over de waterhuishouding, bijvoorbeeld over compensatie van verhard oppervlak, maar ook over objecten van Wetterskip Fryslân zoals hoofdwatergangen die in of langs het plangebied liggen.

Ten behoeve van het nieuwe bestemmingsplan Wegrestaurant Dokkum is overleg gevoerd met Wetterskip Fryslân over de waterhuishouding. De resultaten daarvan zijn hieronder weergegeven.

Meerlaagse veiligheid

Het klimaat verandert en wordt steeds grilliger. Langere perioden van droogte, afgewisseld met korte periodes met intensieve buien, zeespiegelstijging en zwaardere stormen. De dynamiek van het natuurlijke systeem neemt toe en hierdoor ontstaan alleen verdedigingswerken niet meer om de veiligheid te garanderen. Naast de verdedigingswerken moet worden ingezet op aanpassingen in de ruimtelijke ordening en calamiteitenbeheersing. Er is in dit verband sprake van meerlaagse veiligheid. Meerlaagse veiligheid staat voor Veiligheid in drie lagen:

- De eerste laag is het voorkómen van overstromingen met sterke dijken, duinen en stormvloedkeringen (meer robuust en toekomstgericht). Preventie blijft de primaire pijler van het beleid;
- De tweede laag is het realiseren van duurzame ruimtelijke planning. Een zorgvuldige ruimtelijke planning (locatiekeuze en inrichtingsvraagstukken) kan slachtoffers en schade bij eventuele overstromingen beperken. Overstromingsrisico's gaan daarom een sterkere rol spelen bij afwegingen die in de ruimtelijke planning gemaakt worden;
- De derde laag is rampbeheersing bij overstromingen. Een goede voorbereiding is essentieel om effectief te kunnen handelen bij een eventuele overstromingsramp. Zo kunnen slachtoffers en schade worden beperkt.

Het veiligheidsbeleid van het waterschap en de ruimtelijke ordening ontmoeten elkaar op verschillende momenten. Als in bestemmingsplannen nieuwbouw plaatsvindt op locaties boven 'maatgevend boezempeil', wordt een toename van de gevolgschade bij een overstroming vanuit de Friese boezem voorkomen. Dit geldt voor ontwikkelingen in gebieden die niet door een regionale waterkering worden beschermd, maar ook in gebieden die wel door een regionale waterkering worden beschermd (polders). Ook is meer aandacht voor waterveilig bouwen nodig om toename van de gevolgschade vanuit de waterkeringen (laag 2 van de meerlaagse veiligheid) te voorkomen. Voor realisatie van plannen kan het bevoegd gezag informatie geven over de maatgevende waterstanden.

Klimaatadaptatie

Om ook in de toekomst prettig te kunnen wonen, werken en recreëren moeten steden en dorpen ingericht worden met het oog op de toekomst. Kansen moeten benut worden om het gebied klimaat robuust in te richten. Zo is het mogelijk om het bebouwd gebied beter bestand te maken tegen hevige regenbuien, periodes van droogte en hitte en de gevolgen van een mogelijke overstroming.

De Klimaateffectatlas (<http://www.ruimtelijkeadaptatie.nl/nl/klimaateffectatlas>) kan worden geraadpleegd om (toekomstige) dreigingen van overstromingen, wateroverlast, droogte en hittestress te beoordelen. Bij de inrichting van het plangebied kan hierop worden geanticipeerd door bijvoorbeeld het percentage verhard oppervlak te verminderen en het plangebied groener in te richten.

Objecten en belangen van Wetterskip Fryslân

In de Leidraad Watertoets staan de uitgangspunten waarmee rekening moet worden gehouden bij

ruimtelijke ontwikkelingen vanuit het aspect water. Ook staat hier de informatie beschreven over de objecten die van toepassing zijn voor het plangebied. De Leidraad Watertoets is te raadplegen op www.wetterskipfryslan.nl/watertoets. Waar de regionale waterkering, hoofdwatgangen en schouwwatgangen liggen is raadpleegbaar op www.wetterskipfryslan.nl/leggerkaart. In het onderhavige plangebied liggen onder meer de volgende objecten:

- vrij voor de boezem;
- regionale waterkering;
- hoofdwatgangen, schouwwatgangen en overig oppervlaktewater;
- rioolwaterzuivering, RWZI Dokkum;
- rioolpersleidingen.

Watercompensatie

Er dient 10% van het extra verhard oppervlak te worden gecompenseerd door nieuw oppervlaktewater te creëren. Indien groene maatregelen worden getroffen mag dit worden teruggebracht naar 7,5%, bijvoorbeeld door een halfverharding van grasbetonstenen.

Waterdoorlatende bestrating voor dit gebied is geen optie omdat de onderlaag uit klei bestaat en er geen watervoerende laag aanwezig is.

Het huidige oppervlak van het terrein is 1.800 m². De toename van het verhard oppervlak van het terrein is 1.850 m². Het dakoppervlak 543 m². De totale toename is 2.393 m². In principe moet de compensatie 240 m² groot worden. Langs de Lauwersseewei wordt 297 m² nieuw wateroppervlak gerealiseerd zodat voldoende gecompenseerd wordt.

Grondwater

Het Wetterskip heeft aangeven dat er een minimale drooglegging van 0,70 m moet zijn. Omdat een kruipruimte wordt aangelegd wordt een minimale drooglegging van 1,20 m aangehouden om te voorkomen dat de kruipruimte onder water komt te staan.

3.11 Duurzaamheid

McDonald's voert zowel op wereldwijd als op landelijk niveau 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.

Ter versterking van dit wereldwijde en landelijke beleid, wordt er altijd gekeken met de ondernemers en medewerkers hoe men ook lokaal op restaurantniveau duurzaamheid vorm kunnen geven. Afhankelijk van de vragen en prioriteiten vanuit de gemeente Noardeast Fryslân, zou men bijvoorbeeld extra kunnen inzetten op de thema's verpakkingen, circulariteit, zwerfafval, energie en sociale betrokkenheid:

- Verpakkingen: een testlocatie voor nieuwe, duurzame verpakkingen waar men over in gesprek gaat met gasten.
- Circulariteit: een restaurantontwerp waarin gebruik wordt gemaakt van circulaire en groene materialen, op een manier die zichtbaar toonaangevend is voor de gemeente en McDonald's.
- Zwerfafval: een programma waarin inzichten vanuit de gedragswetenschap ingezet wordt om meer van de gasten op een creatieve manier motiveren te bewegen en hun afval in de afvalbak in plaats van op straat te gooien.
- Energie: een restaurant waarin bij de bouw en inrichting wordt ingezet op een zo laag mogelijk energieverbruik, en/of investeren in lokale energie-opwek en/of opslag.
- Sociale betrokkenheid: een ondernemer die naast werving van medewerkers uit de omgeving extra inzet op social return door het betrekken van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in de operatie van het restaurant.

McDonald's streeft er naar om per Drive-restaurant een tweetal parkeerplaatsen te reserveren voor elektrische laadpalen. Bij de vestiging van Dokkum behoeft de parkeerbehoefte niet te worden herberekend, gezien het overschot aan parkeerplaatsen dat we hier realiseren. Zie hiervoor de berekeningen in het verslag van Goudappel Coffeng.

McDonald's wil een pilot uitvoeren met een watertappunt van of met bijvoorbeeld join the pipe. Gasten kunnen zo gebruik maken van een eigen flesje om gratis water te tappen op het buitenterrein. Deze

voorgenomen proef sluit aan bij de beweging die McDonald's maakt in het verminderen en verduurzamen van verpakkingen en het voorkomen en verminderen van zwerfafval.

3.12 Gezondheid

McDonald's kiest ervoor om verantwoorde keuzes voor haar gasten leuk en makkelijk te maken om voor te kiezen. Ze heeft binnen haar duurzaamheidsprogramma Scale for Good daarom ook vijf beloftes gedaan die ze Commitment to Families noemt. Zo biedt ze in het Happy Meal altijd Groente of Fruit aan en maakt ze de verantwoorde keuzes in proteïne, drankjes en sides makkelijker om voor te kiezen door de Cheeseburger, Fristi, Chocomel, Frisdranken, Milk Shakes niet meer actief maar op aanvraag aan te bieden. Bovendien houdt ze zich aan de EU Pledge en reclamecode voor voedingsmiddelen gericht op kinderen en neemt ze zo nodig stappen die verder gaan.

Restaurant-eigenaren zijn vrij om bovenop de wettelijke verplichtingen van rookvrije horeca iets extra's te doen. Daarom gaat McDonald's Nederland middelen ontwikkelen waarmee restaurants een rookvrij terras en/of rookvrije entree kunnen aanduiden.

3.13 Milieueffectrapportage

In het Besluit milieueffectrapportage wordt onderscheid gemaakt in MER-beoordelingsplichtige activiteiten en MER-plichtige activiteiten. Voor stedelijke ontwikkelingsprojecten waar op grond van het Besluit niet direct een MER-beoordelingsplicht of MER-plicht geldt, moet een toets worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

Of sprake is van een stedelijke ontwikkeling, afhangt van de concrete omstandigheden van het geval. Daarbij spelen onder meer aspecten als de aard en de omvang van de voorziene wijziging van de stedelijke ontwikkeling een rol. Uit die rechtspraak volgt voorts dat of per saldo aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen ontstaan, daarbij niet van belang is. (vgl. de uitspraak van de Afdeling van 7 september 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BR6907).

Het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op afwijkend gebruik. Ten aanzien van het bouwen worden wel nieuwe mogelijkheden geboden dan wat al bij recht is toegelaten. De functie wordt gewijzigd en bebouwing wordt toegelaten. Het voornemen is aan te merken als een 'stedelijk ontwikkelingsproject' zoals bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage. Er is dan ook aanleiding een (vormvrije) MER-beoordeling uit te voeren. Daartoe een Aanmeldnotitie opgesteld en ingediend. Op 26 mei 2020 heeft het college op basis daarvan besloten dat er geen aanleiding is voor het opstellen van een MER (zie Bijlage 8).

Hoofdstuk 4 Economische uitvoerbaarheid

4.1 Kostenverhaal

Gelet op artikel 6.12, eerste lid, Wro jo. 6.2.1, aanhef en onder b, Bro, dient in beginsel een exploitatieplan te worden vastgesteld vanwege het voorgenomen bouwplan.

De kosten die samenhangen met verwezenlijking van dit bestemmingsplan zijn voor rekening van de initiatiefnemer(s). Daarmee is bovendien een overeenkomst afgesloten waardoor de kosten van eventuele planschade niet voor rekening zijn van de gemeente maar voor de initiatiefnemer(s).

De grond is nu eigendom van de gemeente. McDonald's wil de locatie inclusief de carpoolplaats (ca. 7.000 m²) kopen met gezamenlijk gebruik van de carpoolplaats. Er zal opdracht worden gegeven tot een taxatie van de waarde van het perceel zodra het college een besluit heeft genomen ten aanzien van het verzoek in principe planologische medewerking te verlenen aan de vestiging van een McDonald's met drive-lane mogelijkheid op de carpoolplaats in Dokkum.

4.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening is de verplichting opgenomen om in het geval van nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting een onderbouwing op te nemen van nut en noodzaak van de nieuwe stedelijke ruimtevrage en de ruimtelijke inpassing. Hierbij wordt uitgegaan van de 'ladder voor duurzame verstedelijking'.

Op 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd, waarbij een nieuwe laddersystematiek is ingevoerd ter vervanging van de voorheen geldende.

Het aangepaste artikel 3.1.6, lid 2 Bro luidt als volgt:

"De toelichting bij een bestemmingsplan (of uitgebreide omgevingsvergunning, red.) 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."

Een stedelijke ontwikkeling is gedefinieerd als: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Het voorliggende nieuwe bestemmingsplan laat een ontwikkeling toe die een nieuw planologisch ruimtebeslag mogelijk maakt. Er is dus sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking zal de behoefte aangetoond moeten worden. Deze opdracht is op 19 december 2019 door bureau Stec uitgevoerd (zie Bijlage 9).

Het verzorgingsgebied beschikt momenteel nog niet over een fastservicerestaurant (zoals een McDonald's). Afgaande op de benchmark concludeert Stec 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 Stec het aantal McDonald's restaurants per inwoner in Nederland bekijkt, concluderen ze 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.

Hoofdstuk 5 Bestemmingen en planuitgangspunten

In dit hoofdstuk wordt een motivering gegeven van de gehanteerde bestemmingen en de daarbij behorende uitgangspunten van het bestemmingsplan. Alleen voor de gronden waar ander gebruik dan 'Verkeer' wordt voorzien - dat betreft in dit bestemmingplan dus het gebruik voor 'Horeca' - is de bestemming gewijzigd ten opzichte van het geldende bestemmingsplan.

5.1 Het juridisch systeem

5.1.1 Digitaal plan

Het bestemmingsplan omvat de geometrisch bepaalde planobjecten met bijbehorende regels. Dit is opgenomen in een GML-bestand. De bestemmingen zijn juridisch vastgelegd in de regels behorende tot dit plan en zijn vertaald naar de verbeelding.

Het bestemmingsplan is opgezet als een digitaal raadpleegbaar plan. Deze digitale versie is bedoeld om de burger 'online' informatie te verschaffen omtrent het bestemmingsplan. Bovendien is de digitale versie bedoeld voor uitwisseling van gegevens binnen de gemeente en met andere overheidsinstanties. Het bestemmingsplan is opgezet volgens de landelijke Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP). Deze standaard is wettelijk verplicht en is opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Zo voorziet de SVBP in een standaardopbouw van een bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is afgestemd op de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

5.1.2 De regels

De regels bevatten allereerst een bestemmingsomschrijving. Hierin staat beschreven voor welke functie(s) de gronden mogen worden ingericht, gebruikt en hoe de onderlinge rangorde van functies is. Door middel van aanduidingen worden op enkele specifieke locaties extra bestaande functiemogelijkheden geboden. Naast de bestemmingsomschrijving zijn in de regels bouwregels en gebruiksregels opgenomen. In de bouwregels is - gerelateerd aan de toegelaten gebruiksfuncties - aangegeven welke gebouwen en andere bouwwerken in principe zijn toegestaan en welke maatvoering daarbij moet worden aangehouden.

De gebruiksregels verbieden bepaalde vormen van gebruik of begrenzen toegelaten vormen van gebruik binnen een bestemming (specifieke gebruiksregels) dan wel verbieden alle gebruik in strijd met de gegeven bestemming (algemene gebruiksregels).

In de toekomst kunnen zich omstandigheden voordoen (die op dit moment nog niet zijn voorzien), waaruit blijkt dat de bouw- en gebruiksregels niet voldoende blijken te zijn. In deze gevallen kan door het bevoegd gezag met een omgevingsvergunning worden afgeweken van de bouw- en gebruiksregels. Van geval tot geval zal een afweging worden gemaakt. Er zijn ook gebruiksvormen die beleidsmatig wel mogelijk zijn, maar die vanwege een zorgvuldige afweging onder een afwijking zijn gebracht. Deze wordt afgegeven na een zorgvuldige afweging van waarden en functies in de bestemmingen.

Het overgangsrecht is gericht op bouwwerken die ooit met een bouwvergunning of een melding zijn gebouwd, of een gebruik dat ooit is toegestaan, maar die nu, vanwege een bestemmings- of beleidswijziging onder het overgangsrecht zijn gebracht. Ook tientallen jaren aanwezige bouwwerken, die niet met een vergunning zijn gebouwd, of langdurig aanwezig gebruik worden met het overgangsrecht beschermd. Het overgangsrecht is erop gericht dat deze bouwwerken uiteindelijk zullen verdwijnen of het gebruik ervan wordt beëindigd, zodat de situatie in overeenstemming geraakt met de gegeven bestemming.

Tenslotte bestaan er vanuit de wetgeving (buiten het bestemmingsplan om) ook vergunningsvrije mogelijkheden, zoals opgenomen in het Besluit omgevingsrecht.

Toelichting op de regels

5.1.3 Toelichting op de regels

Deze paragraaf geeft een toelichting op de uitgangspunten en de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van de regels, zoals die in dit bestemmingsplan zijn opgenomen.

Artikel 3 Groen en Artikel 6 Water

De randen het plangebied zijn in de bestaande situatie al ingericht als openbaar groen en water, met een fietsenstalling. Het geldende bestemmingsplan kende aan deze gronden de bestemming 'Verkeer' toe, wat deze inrichting mogelijk maakte. In dit nieuwe bestemmingsplan zijn de randen bestemd als 'Groen' en 'Water', opdat zeker gesteld is dat deze randen als groen en water behouden blijven. Bovendien wordt hiermee de te realiseren watercompensatie van ca. 300 m² verzekerd.

Op de hoek van het perceel en bij de inrit wordt, als nieuwe elementen, binnen de bestemming 'Groen' toegelaten dat een verwijsmast en een welkomstbord (totem) van elk 6 meter hoogte worden opgericht en maximaal 3 vlaggenmasten van maximaal 9 meter hoogte.

Op deze nieuwe bouwwerken na zijn de bestemmingen 'Groen' en 'Water' niet anders dan deze bestemmingen in het voorgaande bestemmingsplan.

Artikel 4 Horeca

De gronden waar het nieuwe restaurant wordt gerealiseerd en waarop de drive-lane wordt gerealiseerd zijn bestemd als 'Horeca'. Het toegelaten gebruik is gekoppeld aan de horeca-categorisering die in de gemeente wordt gehanteerd. Toegelaten zijn een horecabedrijf van categorie 2 (restaurant) en 3 (fastfood). Het gebouw dient binnen het op de planverbeelding weergegeven bouwvlak te worden gerealiseerd en mag maximaal 6 meter hoog worden. Voor het overige zijn geen bijzondere bepalingen aan de orde.

De komst van een fastfoodrestaurant als beoogd is hiermee mogelijk.

Artikel 5 Verkeer

Het plangebied zijn in de bestaande situatie grotendeels ingericht als carpoolterrein en ten dele als agrarisch weiland. Het geldende bestemmingsplan kende aan deze gronden de bestemming 'Verkeer' toe, wat de inrichting als parkeerterrein mogelijk maakte maar agrarisch gebruik niet. In dit nieuwe bestemmingsplan is het deel van het plangebied dat als parkeerterrein is/wordt ingericht wederom bestemd als 'Verkeer'. Het strijdige agrarische gebruik wordt nu opgeheven en behoeft dan ook niet alsnog een positieve bestemming.

Op de hoek van het perceel en bij de inrit wordt, als nieuwe elementen, binnen de bestemming 'Groen' en 'Verkeer' toegelaten dat een verwijsmast en een welkomstbord (totem) van elk 6 meter hoogte worden opgericht en maximaal 3 vlaggenmasten van maximaal 9 meter hoogte.

Op deze nieuwe bouwwerken na is de bestemmingen 'Verkeer' niet anders dan deze bestemming in het voorgaande bestemmingsplan.

Hoofdstuk 6 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1 Participatie / inspraak

6.1.1 Formele procedure

Voor deze herziening wordt de wettelijke 'uniforme openbare voorbereidingsprocedure' gevolgd zoals vastgelegd in artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening jo. afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. In het kader daarvan wordt het ontwerp van de bestemmingsplan gedurende 6 weken ter inzage gelegd alvorens over de vaststelling van de herziening door de gemeenteraad wordt besloten. Gedurende de inzageperiode wordt een ieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen.

6.1.2 Overleg vooraf

PM

6.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

PM