

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING URETERP - BOHRLAAN 8 (WEGRESTAURANT)

**Ruimtelijke onderbouwing Ureterp - Bohrlaan 8
(wegrestaurant)**

CODE 1399187 / 29-09-2016

TOELICHTING

<u>INHOUDSOPGAVE</u>	<u>blz</u>
1. INLEIDING 1	
1. 1. Aanleiding	1
1. 2. Planologische regeling	2
1. 3. Leeswijzer	2
2. OMSCHRIJVING PROJECT	3
2. 1. Beschrijving huidige situatie	3
2. 2. Het voorgenomen initiatief	4
2. 3. Ruimtelijke en functionele inpassing	5
3. BELEIDSKADER	6
3. 1. Provinciaal beleid	6
3. 2. Gemeentelijk beleid	6
4. OMGEVINGSASPECTEN	8
4. 1. Milieuaspecten	8
4. 2. Water	9
4. 3. Ecologie	10
4. 4. Archeologie en cultuurhistorie	10
4. 5. Externe veiligheid	11
4. 6. Luchtkwaliteit	11
4. 7. Kabels en leidingen	12
4. 8. Overige aspecten	12
5. UITVOERBAARHEID	14
5. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	14
5. 2. Economische uitvoerbaarheid	14
6. AFWEGING EN CONCLUSIES	15

1. INLEIDING

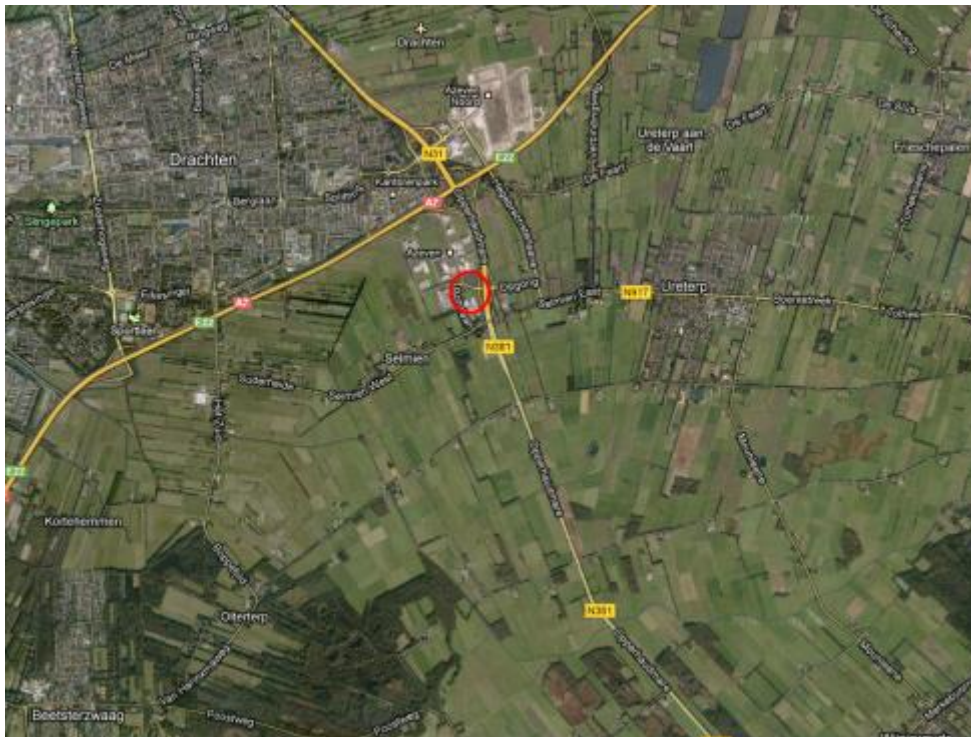
1. 1. Aanleiding

De familie Ye (hierna: de initiatiefnemer) heeft meerdere Chinese restaurants in de provincie Friesland. Omdat deze keten goed loopt, wil de initiatiefnemer op bedrijvenpark Drachten Azeven een Chinees wegrestaurant oprichten. De initiatiefnemer heeft hiervoor een kavel direct ten zuiden van de wegrestaurant Mc Donalds op het bedrijvenpark gekocht (hierna: het projectgebied).

Begrenzing projectgebied

Het projectgebied betreft een groot deel van het perceel Bohrlaan 8. Het te bebouwen en verharderen perceel heeft een omvang van 100 x 75 meter. Het wordt aan de noord-, west- en zuidzijde begrensd door de grenzen van het perceel Bohrlaan 8. Dit betekent dat aan de noordzijde het terrein van de Mc Donalds de grens vormt en aan de zuidzijde het terrein van Scania. Aan de westzijde vormt de Bohrlaan de grens, het perceel begint op 5,00 meter van de rand van de weg. Oostelijk van het te bebouwen perceel blijft een groenstrook tussen het perceel en het open water vrij van bebouwing en verharding.

In noordelijke richting is de Bohrlaan via de Curielaan en Opgong direct verbonden met de provinciale weg N381, de rijksweg A7 en leidt de weg (indirect) naar Ureterp. In zuidelijke richting leidt de Bohrlaan (indirect) naar Beetsterzwaag. In figuur 1 is aangegeven waar het projectgebied ligt in de omgeving.



Figuur 1. De ligging van het projectgebied (rode cirkel)

1. 2. Planologische regeling

Het geldende bestemmingsplan voor het projectgebied is "Bedrijvenpark Drachten-Azeven", dat is vastgesteld op 12 december 2011. De geldende bestemming voor het projectgebied is "Bedrijventerrein", waarbij een mogelijkheid is gegeven voor bedrijven in de milieucategorieën 1 t/m 3. Horecavoorzieningen voor het gewenste wegrestaurant zijn in deze regeling bij recht niet toegestaan. In figuur 2 is een fragment van het geldende bestemmingsplan opgenomen met daarin de grens van deze ruimtelijke onderbouwing:



Figuur 2. Fragment geldende bestemmingsplan

De gemeente Opsterland heeft aangegeven in principe mee te willen werken aan het initiatief, door middel van een omgevingsvergunning voor afwijking van het bestemmingsplan. Daarbij moet via een ruimtelijke onderbouwing aangetoond worden dat voldaan kan worden aan een goede ruimtelijke ordening en dat de vergunning verleend kan worden. Deze ruimtelijke onderbouwing voorziet daarin.

1. 3. Leeswijzer

Na dit hoofdstuk, wordt in hoofdstuk 2 het plan beschreven. Dit vormt het belangrijkste uitgangspunt voor de vergunning. In de daarop volgende hoofdstukken wordt het plan getoetst aan het van belang zijnde en geldende beleid (hoofdstuk 3) en de omgevingsaspecten (hoofdstuk 4). De uitvoerbaarheid van het project staat aangegeven in hoofdstuk 5, waarbij wordt ingegaan op de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid, waaronder de grondexploitatie. Hoofdstuk 6 geeft de afweging en conclusies weer.

2. OMSCHRIJVING PROJECT

In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op de bestaande situatie en wordt de gewenste situatie toegelicht. De gewenste situatie is de basis voor de te verlenen vergunning, waarbij deze ruimtelijke onderbouwing hoort.

2. 1. Beschrijving huidige situatie

Het projectgebied ligt op het bedrijvenpark Drachten-Azeven. Enkele kavels zijn nog in de verkoop, maar een groot deel van het bedrijvenpark is uitgegeven. Om het projectgebied heen zijn dan ook verschillende bedrijven aanwezig. Zo is zuidelijk van het projectgebied een garage van Scania aanwezig en ligt direct noordelijk van het projectgebied de Mc Donalds met daarbij een tankstation (zonder lpg). Noordwestelijk ligt, aan de overzijde van de Bohrlaan, de carpoolparkeerplaats met een bushalte. Daarnaast is het bedrijf Wadro aanwezig, een bedrijf dat wapeningen (voor beton) fabriceert.

Het projectgebied heeft een omvang van circa 1,3 hectare. Een deel daarvan, namelijk 0,75 hectare wordt opnieuw ingericht. Zoals ook op onderstaande foto te zien is, is het ingericht als grasland (maailand). Langs de oostzijde van het projectgebied ligt open water dat onder meer aangelegd is voor de opvang van afstromend regenwater.



Figuur 3. Zichtlocatie Bohrlaan 8 en omgeving (Google, 2009)

De westzijde van het perceel grenst aan de Bohrlaan, de oostzijde aan de op- en afrit van de N381 naar de Curielaan. Het perceel ligt op een zichtlocatie vanaf die weg. Bovendien is het perceel, via de Bohrlaan en Curielaan, goed ontsloten met de N381 en de A7. Bovendien is het projectgebied voor fietsers goed te bereiken. Over het bedrijvenpark ligt een fietspad vanaf het zuiden (o.a. Ureterp en Beetsterzwaag), langs het projectgebied naar het noorden (Drachten).

2. 2. Het voorgenumen initiatief

De initiatiefnemer is van plan om het projectgebied een wegrestaurant te realiseren. Deze functie komt in een nieuw gebouw in het projectgebied.

Hoofdstructuur

De bebouwing wordt centraal op het perceel aan de Bohrlaan gerealiseerd. De oriëntatie van de nieuwe inrichting is op de Bohrlaan. Aan de oost- en westzijde van de bebouwing worden parkeerterreinen aangelegd, waardoor de centrale bebouwing verder wordt benadrukt. Aan de noordzijde is eventueel nog ruimte voor de realisatie van parkeerplaatsen. De ontsluiting op het perceel ligt ten noorden en zuiden van de bebouwing en de parkeerplaatsen. Ten zuiden van het bebouwde en verharde perceel blijft ruimte vrij voor een toegangsweg naar het oostelijk liggende perceel. In figuur 4 staat een weergave van de gewenste nieuwe inrichting.



Figuur 4. Gewenste inrichting van het projectgebied

Bebouwing

Zoals aangegeven wordt het wegrestaurant aan de zijde van de Bohrlaan gerealiseerd. Naast de originele restaurantfunctie, bestaat ook de mogelijkheid om eten met de auto af te halen (afhaaloket zoals Mc Drive). Dit is mede een reden om het restaurant nabij de Bohrlaan te realiseren. Het afhaaloket zit aan het gebouw en de auto's kunnen op een eenvoudige manier snel aan- en afrijden. Verwacht wordt dat het restaurant vooral in het weekend druk bezet is.

Het wegrestaurant krijgt één bouwlaag. Bij dit gebouw is de geschatte maximale bouwhoogte 7,00 meter vanaf het peil. De footprint van het gebouw heeft een oppervlakte van circa 2.100 m². Het bruto vloeroppervlak van het wegrestaurant is gelijk aan de footprint.

Verkeer en parkeren

Zoals aangegeven is het projectgebied op een snelle manier vanaf de N381 (en A7) bereikbaar, via de Curielaan en de Bohrlaan. Deze situatie wijzigt niet na realisatie van het wegrestaurant. Het projectgebied krijgt één toerit op de Bohrlaan. De auto's kunnen op het perceel een rondje rijden. Voor het afhaaloket wordt, door middel van bebording, de juiste rijrichting verduidelijkt. De parkeerdruk op de omgeving wordt hoger, door de komst van de nieuwe functies. Dit geeft voor de omgeving echter geen overlast. Bij het wegrestaurant wordt rekening gehouden met de realisatie van 144 nieuwe parkeerplaatsen, met de mogelijkheid voor de realisatie van nog 11 extra parkeerplaatsen ten noorden van het gebouw. In paragraaf 4.8.2 wordt de parkeerbehoefte nader toegelicht.

2. 3. Ruimtelijke en functionele inpassing

Het gebruik van een bedrijfsperceel voor een wegrestaurant is op het bedrijventerrein bij recht niet toegestaan, zoals ook in 1.2 aangegeven. Het is daarom van belang om te onderbouwen waarom de gewenste ontwikkeling wel goed past in deze omgeving.

Het wegrestaurant heeft, zoals in de vorige paragraaf genoemd, een grote bruto vloeroppervlakte. De opzet van het wegrestaurant is dan ook om veel bezoekers aan te trekken. Deze bezoekers zijn reizigers die onderweg aan doorgaande routes willen eten. De ligging nabij de (provinciale weg) N31 en de snelweg A7 is daarom wenselijk. Ook de ligging nabij de McDonalds kan hierbij een extra aantrekkingskracht hebben voor het nieuwe wegrestaurant.

Vanwege de omvang van het wegrestaurant en de grote aanstroom van bezoekers, is de ligging van een dergelijke functie op een bedrijventerrein geschikt. Het bedrijventerrein kan - qua wegenstructuur en ruimte op die wegen - de verkeersstroom voldoende herbergen.

Tot slot heeft de grote verkeersstroom ook een grote parkeerbehoefte tot gevolg (zie ook 2.2. en 4.8.2). Op het bedrijventerrein hebben de kavels voldoende omvang om een dergelijke parkeerbehoefte op te kunnen vangen. Het wegrestaurant past ruimtelijk en functioneel daarom goed op het bedrijventerrein.

3. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk wordt het voor het project relevante beleid beschreven. Daartoe komen het provinciaal en het gemeentelijk beleid aan bod. Vanwege de aard en beperkte omvang van de ontwikkeling is het rijksbeleid niet opgenomen in dit hoofdstuk. Voor dit project spelen geen rijksbelangen.

Voor de horeca in Opsterland is op internet de website <http://www.horecaloket.nl/opsterland> beschikbaar. Daarop is aangegeven aan welke wetgeving bestaande en nieuwe horecavoorzieningen - dus ook het nieuwe wegrestaurant - moet voldoen.

3. 1. Provinciaal beleid

Op 15 juni 2011 hebben Provinciale Staten de *Verordening Romte Fryslân* vastgesteld. De verordening stelt regels die ervoor moeten zorgen dat de provinciale ruimtelijke belangen doorwerken in de gemeentelijke ruimtelijke plannen. De verordening voorziet niet in nieuw beleid. Uitsluitend geldend provinciaal ruimtelijk beleid is omgezet in algemeen geldende regels. Het ruimtelijk beleid is beschreven in de (ontwerp) *Structuurvisie "Grutsk op 'e Romte"*. Deze structuurvisie vervangt het voorheen geldende Streekplan. De structuurvisie geeft een beschrijving van de kernkwaliteiten van het cultuurhistorische erfgoed en het landschap van Fryslân. Daarnaast wordt richting gegeven aan de toekomst: de provincie geeft aan wat zij met de kernkwaliteiten wil doen. In de visie geeft de provincie een top 10 van gebiedsoverschrijdend landschappelijke en cultuurhistorische structuren van provinciaal belang. Daarnaast beschrijft de visie van elf deelgebieden in Fryslân de kernkwaliteiten. Met betrekking tot de horeca stellen de visie en verordening geen specifieke regels. De gewenste ontwikkeling past binnen het provinciale beleid.

3. 2. Gemeentelijk beleid

In het *Structuurplan Opsterland 2003* is algemeen toekomstbeleid voor de gemeente Opsterland opgenomen. Dit beleid is gebaseerd op het ten tijde geldende rijks- en provinciaal beleid. Het algemene beleid is per dorp verder uitgewerkt in een ontwikkelingsprofiel. Voor het projectgebied is geen specifiek ontwikkelingsprofiel opgenomen. Het algemene beleid voor recreatie en toerisme van het Structuurplan richt zich vooral op verblijfsrecreatie in de vorm van kampeerterreinen. Specifiek beleid voor (weg)restaurants wordt in het Structuurplan niet genoemd.

In alle gevallen moet een aanvraag voor een omgevingsvergunning, waar het gaat om bouwen, voldoen aan de criteria die zijn opgenomen in de *Welstandsnota Opsterland 2009*. Voor deze gronden in het projectgebied geldt het welstandsgebied "Bedrijventerreinen". De nieuwbouw wordt bij de vergunningverlening getoetst aan de criteria van dit welstandsgebied. Daarbij wordt gelet op de specifieke voorwaarden voor plaatsing, hoofdvorm, aanzichten en opmaak. In de planvorming voor de gewenste ontwikkeling is hiermee al zo veel mogelijk rekening ge-

houden. Voor het bedrijvenpark is een *beeldkwaliteitplan* opgesteld. Dit beeldkwaliteitplan is overgenomen in de welstandscriteria van het gebiedstype "Bedrijventerreinen", zoals hiervoor behandeld.

4. OMGEVINGSASPECTEN

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de omgevingsaspecten. Deze omgevingsaspecten kunnen invloed hebben op de (on)mogelijkheid van gewenste ontwikkelingen in het projectgebied. In dit hoofdstuk volgt daarom een korte beschrijving van de aanwezige en te verwachten (negatieve) effecten van de verschillende aspecten op het projectgebied en haar functies.

4. 1. Milieuaspecten

Om inzicht te krijgen in potentiële hinder van bedrijven op het woongebied, wordt eerst gekeken naar de bedrijven en hun milieuzonering. Daarnaast en aan de hand van bedrijven en milieuzonering komen de milieuaspecten geluid, geur en bodem aan bod.

4.1.1. Bedrijven en milieuzonering

In en om het projectgebied zijn bedrijven aanwezig die mogelijk hinder veroorzaken. Een eerste indicatie van mogelijke hinder is te achterhalen door het raadplegen van de VNG publicatie "Bedrijven en milieuzonering". In deze publicatie staan richtlijnafstanden (grootste afstand) van verschillende typen bedrijven en instellingen.

Bij milieuzonering is sprake van inwaartse en uitwaartse zonering. Bij inwaartse zonering worden beschermende bufferzones rondom de milieugevoelige functie gecreëerd. De uitwaartse zonering gaat uit van de milieubelastende factor (het bedrijventerrein).

In deze situatie is de uitwaartse zonering van belang, omdat het wegrestaurant wordt toegevoegd. Daarvoor zijn de mogelijke milieucategorieën in de omgeving van belang. Het geldende plan maakt in het projectgebied en ten noorden en zuiden ervan bedrijven tot en met een milieucategorie 3 (3.2) mogelijk. Die bedrijven hebben een grootste afstand van 100 meter. Ten westen zijn bedrijven tot en met milieucategorie 4 (4.2) mogelijk. Dergelijke bedrijven hebben een grootste afstand van maximaal 300 meter. De afstanden worden vooral bepaald door geluid.

De mogelijke milieucategorieën hinderen de nieuwe functie echter niet. Het gaat bij de ontwikkeling in het projectgebied niet om milieugevoelige bebouwing (voor geluid). Bovendien is reductie van de genoemde afstanden mogelijk, omdat sprake is van een gemengd gebied. Bij een gemengd gebied horen, volgens de VNG, gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen. Dit is in het projectgebied van toepassing, omdat het langs de N381 ligt. Dit betekent dat de richtafstand van 100 meter wordt gereduceerd naar 50 meter en die van 300 meter naar 200 meter. Deze vallen nog wel over het projectgebied. Het gaat echter niet om de ontwikkeling van milieugevoelige bebouwing. Deze bedrijven hebben geen invloed op de ontwikkeling in het projectgebied.

De invloed van het wegrestaurant op de omgeving is minimaal. De functie heeft een milieucategorie 1, met een grootste afstand van 10,00 meter. De nieuwe functie in het projectgebied is niet hinderlijk voor de omgeving.

4.1.2. Geluid

Het aspect geluid is in dit projectgebied onder te verdelen in twee typen: wegverkeerslawaai en industrielawaai. Deze hebben echter geen invloed op de ontwikkeling in het projectgebied. Een wegrestaurant is wettelijk gezien geen geluidgevoelig object. Bovendien is het bedrijvenpark zelf niet geluidzoneringsplichtig. Tot slot heeft het wegrestaurant geen negatieve invloed op de omgeving, omdat deze niet geluidzoneringsplichtig is. Geluid van wegverkeer en industrie is wettelijk vastgelegd in de Wet geluidhinder.

4.1.3. Geur

In en rond het projectgebied zijn (agrarische) bedrijven aanwezig die geurhinder kunnen veroorzaken. Voor de ontwikkeling in het projectgebied wordt echter geen hinder verwacht. Het wegrestaurant is niet milieugevoelig voor het aspect geur. De wetgeving rond het aspect geur is onder meer vastgelegd in de Wet geurhinder en veehouderij.

4.1.4. Bodem

Bodem is een belangrijk toetsingskader op het moment dat nieuwe ontwikkelingen spelen. Dit aspect levert echter geen belemmeringen op voor de ontwikkeling in het projectgebied. Voor de ontwikkeling van het bedrijvenpark is in 1997 een bodemonderzoek uitgevoerd. Toen bleek dat de bodem geschikt was voor de ontwikkeling van het bedrijvenpark. Sinds 1997 hebben in het projectgebied geen activiteiten plaatsgevonden die de bodem konden vervuilen. De bodem is daarom nog steeds geschikt voor ontwikkelingen. Het aspect bodem is onder meer geregeld in de Wet bodembescherming.

4. 2. Water

Voor een nieuwe ontwikkeling is het van belang het water en overige waterhuishoudkundige aspecten in beeld te brengen. Daarbij is niet alleen kwantiteit (voldoende opvang), maar ook kwaliteit (van oppervlakte- en grondwater) van belang. Langs het open water, oostelijk van het projectgebied, moet een strook vrij blijven voor onderhoud en beheer van het water en de berm. In dit plan hoeven verder geen extra maatregelen plaats te vinden waar het gaat om het aspect water. Het terrein is voldoende opgehoogd en er zijn opvangmogelijkheden voor water aanwezig. Deze zijn al aangelegd naar aanleiding van de ontwikkeling van het bedrijvenpark. Hiervoor is in de jaren 90 van de vorige eeuw uitgebreid overleg gevoerd met het Wetterskip Fryslân.

Een aandachtspunt bij de bouw is dat gebruik wordt gemaakt van duurzaam en niet-verontreinigende materialen. Hierdoor wordt verontreiniging van het afstro-

mende regenwater van de bebouwing en verharding voorkomen en blijft voldoende kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater gegarandeerd. De wet- en regelgeving rond het aspect water is opgenomen in onder meer de Waterwet.

4. 3. Ecologie

Bij nieuwe ontwikkelingen moeten de effecten daarvan op de ecologische waarden (beschermde gebieden en soorten) in beeld worden gebracht. Bij de ontwikkeling in het projectgebied worden echter geen negatieve effecten op beschermde gebieden en soorten verwacht. Het projectgebied maakt geen deel uit van een beschermd natuurgebied. Bovendien ligt het dichtstbijzijnde beschermde natuurgebied op ruime afstand van het projectgebied.

Daarnaast maakt het projectgebied al jaren deel uit van een bedrijventerrein en is het in gebruik als grasland. Het wordt regelmatig gemaaid, zodat beschermde soorten in het projectgebied weinig kans hebben om zich te vestigen. De aanwezigheid hiervan is dan ook uit te sluiten. De wetgeving van beschermde natuurgebieden is opgenomen in de Natuurbeschermingswet. De Flora- en faunawet biedt wetgeving over beschermde plant- en diersoorten.

4. 4. Archeologie en cultuurhistorie

De omgevingsvergunning waarbij deze onderbouwing hoort maakt een nieuwe ontwikkeling mogelijk. Het is daarom van belang de effecten ervan op de bestaande archeologische en cultuurhistorische waarden te achterhalen.

4.4.1. Archeologie

Het aspect archeologie gaat over de waarden die zich in de bodem bevinden. Het gaat daarbij om te verwachten en bekende waarden. De FAMKE-kaart van de provincie Fryslân (gekoppeld aan de Verordening Romte) geeft een indicatie voor mogelijk aanwezige waarden. De FAMKE-kaart geeft daarbij aan welke onderzoeken nodig zijn voor bepaalde ontwikkelingen.

Voor de ontwikkeling in het projectgebied is geen onderzoek nodig. Het projectgebied heeft bij recht al bouwmogelijkheden en maakt daarbuiten geen extra bouwontwikkelingen mogelijk. De in de FAMKE genoemde onderzoeken kunnen daarom achterwege worden gelaten.

4.4.2. Cultuurhistorie

Het aspect cultuurhistorie gaat over de waardering van cultuurhistorische elementen in het projectgebied. Dit kan bebouwing en een cultuurhistorisch waardevolle groenstructuur (bijvoorbeeld boomsingel) zijn. In en in de directe omgeving van het projectgebied zijn dergelijke elementen niet aanwezig. De ontwikkeling in het projectgebied levert hiervoor dan ook geen belemmeringen op. De Monumentenwet is het wettelijk toetsingskader voor archeologie en cultuurhistorische waarden.

4. 5. Externe veiligheid

Het is van belang de externe veiligheidsaspecten in beeld te brengen, omdat in het projectgebied een nieuw beperkt kwetsbaar object gerealiseerd wordt. Een wegrestaurant is beperkt kwetsbaar (in plaats van kwetsbaar), wanneer hierin gedurende een groot deel van de dag geen grote aantallen personen aanwezig moeten zijn. Voor deze objecten is - rond het projectgebied - de aanwezigheid van risicovolle inrichtingen en transportroutes voor gevaarlijke stoffen van belang.

4.5.1. Risicovolle inrichtingen

In de omgeving van het projectgebied zijn geen risicovolle inrichtingen aanwezig die invloed hebben op het projectgebied. Daarnaast is het in en in de directe omgeving van het project niet mogelijk om risicovolle inrichtingen op te richten. De geldende bestemmingsplannen in de omgeving ervan sluiten dit uit. In het projectgebied zelf wordt dit ook niet gerealiseerd, zodat voor de omgeving geen risicovolle situatie ontstaat.

4.5.2. Transportroutes voor gevaarlijke stoffen

De A7 wordt gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze weg is opgenomen in het Basisnet. De N381 is daar niet in opgenomen. Voor de A7 betekent dit, dat bij een toename van de bevolking binnen de risicocontour van 200 meter langs de weg, het groepsrisico verantwoord moet worden. Voor de ontwikkeling in het projectgebied levert dit echter geen problemen op, omdat het projectgebied op ruim 900 meter van de snelweg A7 ligt. Bovendien heeft de snelweg geen veiligheidszone, waardoor er geen beperkingen zijn met betrekking tot het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6}). Tot slot is rond de A7 geen sprake van plasbrandrisico, dit vanwege de afwezigheid van een plasbrandaandachtsgebied. Langs de weg hoeft daarom ook geen zone van 30 meter vrijgehouden te worden voor nieuwe ontwikkelingen.

In en in de directe omgeving van het projectgebied vindt geen transport van gevaarlijke stoffen via buisleidingen plaats. Externe veiligheid en de daarbij horende wetgeving is onder meer vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

4. 6. Luchtkwaliteit

In het projectgebied wordt een relatief kleinschalige ontwikkeling gerealiseerd. Het is vooral een aanvulling van het gebruik voor bedrijventerrein, wat in het geldende bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Deze ontwikkeling heeft geen negatieve effecten op de luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit levert in de huidige situatie geen negatieve effecten op. Bovendien is de ontwikkeling in het projectgebied relatief kleinschalig van aard, waardoor ze onder de gevallen "niet in betekende mate" vallen. Ze voldoen aan de vereisten van de Wet milieubeheer, waarin de regelgeving over luchtkwaliteit opgenomen is.

4. 7. Kabels en leidingen

In en in de directe omgeving van het projectgebied zijn geen ruimtelijk relevante kabels en leidingen aanwezig. De kabels en leidingen die aanwezig zijn, zijn voor vooral bedoeld voor de aansluiting van omliggende bedrijven op de waterleiding, het riool, etc. Deze liggen niet in het projectgebied.

4. 8. Overige aspecten

Naast de hiervoor beschreven omgevingsaspecten zijn nog andere aspecten die een effect hebben op de ontwikkelingen in het projectgebied. Voor het projectgebied zijn dit de "Belemmeringsgebieden luchtvaart" en het "Parkeren".

4.8.1. Belemmeringsgebieden luchtvaart

Ten noorden van het knooppunt tussen de A7 en de N31/N381 ligt het vliegveld van Drachten. Dit vliegveld wordt gebruikt voor sportvliegtuigen. De vliegtuigen die stijgen en dalen hebben hiervoor een 'aanloop' nodig. Dit betekent dat een bepaalde zone rond het vliegveld een beperking kent in hoogten van bebouwing en beplanting. Bij het projectgebied is deze hoogte beperkt tot 50 meter. Dit betekent dat de bebouwing van het wegrestaurant niet hoger mag worden dan die 50 meter. Het wegrestaurant blijft ruim onder deze hoogte en past daarmee onder de maximaal toegestane hoogte.

4.8.2. Parkeren

Het is van belang dat, door de komst van het wegrestaurant, geen parkeeroverlast in de omgeving ontstaat. Daarom moet het parkeren voor de functies op eigen terrein worden opgelost. In deze paragraaf staat beschreven hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn voor het wegrestaurant en of dit inpasbaar is in het project.

Om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen bij het wegrestaurant gerealiseerd moeten worden, moet berekend worden hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn. Het CROW heeft hiervoor parkeerkcijfers gegeven, die landelijk gehanteerd kunnen worden. Deze parkeerkcijfers¹ zijn voor een restaurant in een situatie zoals in het projectgebied als volgt:

	<i>minimaal</i>	<i>maximaal</i>
<i>restaurant</i>	12,0 pp / 100 m ² bvo	14,0 pp / 100 m ² bvo

Het wegrestaurant heeft een bruto vloeroppervlak van 2.100 m². De parkeerbehoefte is daarbij als volgt:

	<i>minimale behoefte</i>	<i>maximale behoefte</i>
<i>restaurant</i>	252 pp	294 pp

¹ De parkeerkcijfers zijn gebaseerd op de categorieën 'matig stedelijk' en 'rest bebouwde kom', CROW 2012

Het hanteren van de minimale parkeerbehoefte is bij dit project niet aan de orde, omdat de meeste bezoekers met de auto komen. Het wegrestaurant is volledig hierop gericht. Bij dit project moet daarom rekening gehouden worden met de maximale behoefte.

De initiatiefnemer is echter van mening dat de genoemde parkeerkcijfers in dit specifieke geval aan de hoge kant zijn. Daarvoor zijn twee redenen. De eerste is dat het wegrestaurant dan wel een relatief grote oppervlakte heeft (2.100 m²), maar dat hierin veel opslagruimten aanwezig zijn die relatief minder parkeergelegenheid vergen. Het tweede motief is dat ook sprake is van een afhaalfunctie. Dat vraagt ook minder vaste parkeerplaatsen. Op basis van de verwachte bezoekersaantallen volstaat een aantal parkeerplaatsen dat vergelijkbaar is met 50% van het genoemde aantal in de parkeerkcijfers.

De gemeente kan afwijken van de parkeerkcijfers. De initiatiefnemer heeft daarom de gemeente gevraagd om bij dit project te kunnen volstaan met het genoemde percentage als norm voor het aantal benodigde parkeerplaatsen. De gemeente is hiermee akkoord gegaan.

De behoefte voor het wegrestaurant betreft dus circa 147 parkeerplaatsen. Het piekmoment, het moment dat alle parkeerplaatsen bezet zijn, is op vrijdagavond. Het wegrestaurant wordt in het weekend drukker bezocht dan op doordeweekse dagen. De initiatiefnemer heeft voorzien in de parkeerbehoefte door rekening te houden met 144 parkeerplaatsen op het terrein direct rond het wegrestaurant. Bovendien is rekening gehouden met een aantal overloopplaatsen direct aan de noordzijde van het gebouw. Dit zijn 11 parkeerplaatsen. Bij het restaurant worden daarom voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd.

5. UITVOERBAARHEID

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheid van een project. Wat dat betreft wordt een onderscheid gemaakt in de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid.

5. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 6.18 van het *Besluit omgevingsrecht (Bor)* wordt de ontwikkeling voorgelegd aan de betrokken overlegpartners. Daarna wordt de ontwerp-omgevingsvergunning met bijbehorende stukken gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode bestaat de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. Eenieder wordt zo in de gelegenheid gesteld om bedenkingen tegen het initiatief kenbaar te maken.

De ingekomen zienswijzen worden door de gemeente beantwoord en meegewogen in de besluitvorming over het verlenen van de omgevingsvergunning. Tegen dit besluit bestaat de mogelijkheid voor beroep en hoger beroep. De voornoemde procedure toont de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het project aan.

5. 2. Economische uitvoerbaarheid

Voor de uitvoerbaarheid van dit project is het van belang te weten of het economisch uitvoerbaar is. De economische uitvoerbaarheid wordt bepaald door de exploitatie van het plan (financiële haalbaarheid) en door de manier van kostenverhaal van de gemeente (grondexploitatie).

5.2.1. Financiële uitvoerbaarheid

Het project is financieel uitvoerbaar. De initiatiefnemer heeft aangegeven alle kosten te dragen, voor zowel de ontwikkeling in het projectgebied als daarbij horende kosten. De initiatiefnemer heeft goed lopende bedrijven en heeft voor dit initiatief financiële middelen beschikbaar. Daarnaast dekken de opbrengsten uit het restaurant in een later stadium de nodige kosten.

5.2.2. Grondexploitatie

De grondexploitatieregeling uit de Wet ruimtelijke ordening is op dit project van toepassing. De omgevingsvergunning maakt de bouw van een hoofdgebouw (het wegrestaurant) mogelijk. Bij deze vergunning is de vaststelling van een exploitatieplan echter niet noodzakelijk. Het gemeentelijke kostenverhaal is op een andere manier verzekerd. Zoals aangegeven in de vorige paragraaf heeft de initiatiefnemer de nodige financiële middelen beschikbaar en financiert hij de ontwikkeling en dit bestemmingsplan zelf. De kosten die door de gemeente gemaakt worden, verhalen zij in de verkoop(overeenkomst) van de grond en in de leges van de te verlenen vergunning.

6. AFWEGING EN CONCLUSIES

Aanleiding

Deze ruimtelijke onderbouwing dient ter afweging voor het verlenen van een omgevingsvergunning met toepassing van artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Met de vergunning wordt het wegrestaurant mogelijk gemaakt, in afwijking van het bestemmingsplan. De afwijking betreft een ander gebruik dan het toegestane bedrijventerrein.

Afweging

Met het nieuwe wegrestaurant wil de initiatiefnemer de afzetmarkt van zijn bedrijf vergroten. Door het grote bruto vloeroppervlak van en de afhaalfunctie bij het wegrestaurant is het een geschikte functie op het bedrijvenpark Drachten Azeven.

Speciaal van belang is dat bij het wegrestaurant voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Daarbij heeft de initiatiefnemer in het te vergunnen plan rekening gehouden met 144 parkeerplaatsen en 11 overloopplaatsen. Hiermee kan parkeeroverlast voor de omgeving op piekmomenten worden voorkomen.

Het project is in overeenstemming met de relevante beleidsuitgangspunten op zowel provinciaal als gemeentelijk niveau en veroorzaakt geen conflicten met de sectorale wet- en regelgeving.

Conclusie

Het verlenen van een omgevingsvergunning voor het project is niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.