

Aan het college van Burgemeester en
Wethouders van de gemeente Heerenveen
Postbus 15000
8440 GA Heerenveen

N.V. Nederlandse Gasunie

Postbus 19
9700 MA Groningen
Concourslaan 17
T (050) 521 91 11

F (050) 521 19 99

E communicatie@gasunie.nl

Handelsregister Groningen 02029700

www.gasunie.nl

Datum
21 december 2009

Doorkiesnummer
(0570) 69 64 61

Ons kenmerk
TAJO 09.B.5767

Uw kenmerk
fd-09.3005893

Onderwerp
Reactie voorontwerpbestemmingsplan 'Internationaal
Bedrijvenpark Friesland (IBF)'

09.1000000
afcd: VO / 1000000
GEMEENTE HEERENVEEN
ingekomen d.d.:
22 DEC 2009
afgehandeld d.m.v.:
paraaf: d.d.

Geacht college,

Naar aanleiding van het door u toegezonden voorontwerpbestemmingsplan 'Internationaal Bedrijvenpark Friesland (IBF)' in het kader van het vooroverleg zoals bedoeld in artikel 3.1.1. Bro, willen wij graag de volgende opmerkingen plaatsen.

Zoals ook op de verbeelding middels een dubbelbestemming is aangegeven, liggen in het gebied waarop dit plan betrekking heeft een tweetal gastransportleidingen van ons bedrijf. De ligging van bovengenoemde leidingen is echter niet geheel overeenkomstig onze gegevens weergegeven. Wij doen u hierbij de verbeelding weer toekomen waarop de ligging van de leidingen in ROOD is aangegeven. Wij verzoeken u de verbeelding dienovereenkomstig aan te passen.

Tenslotte willen wij u graag wijzen op een gelupdate versie van het leidingartikel 'Leiding - Gas'. In dit nieuwe artikel is rekening gehouden met de inwerkingtreding van de grondroedersregeling. Werkzaamheden die onder die regeling vallen zijn niet meer opgenomen onder een aanlegvergunningverplichting. Het gaat hier om de volgende activiteiten die:

- voorkomen op de beplantingslijst van de leidingbeheerder;
- mechanisch worden uitgevoerd en daarmee vallen onder de werking van de Wet Informatie Uitwisseling Ondergrondse Netwerken;
- reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
- mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning;
- worden uitgevoerd ten behoeve van de instandhouding van de leiding(en).

Wij achten het noodzakelijk dat u deze uitzonderingsbepalingen toevoegt aan artikel 9 van de regels van het bestemmingsplan. Het tekstvoorstel sturen wij mee in de bijlage, desgewenst kunt u daar gebruik van maken.

N.V. Nederlandse Gasunie

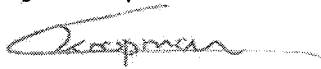
Datum: 21 december 2009

Ons kenmerk: TAJ0 09.B.5767

Onderwerp: Reactie voorontwerpbestemmingsplan 'Internationaal Bedrijvenpark Friesland (IBF)'

Mocht u nog vragen hebben naar aanleiding van deze reactie, dan verzoeken wij u contact op te nemen met ondergetekende.

Hoogachtend,



Thiadmar Koopman
Medewerker Juridische Zaken Oost

Bijlage:

- ingetekende leiding N-500-20-KR-001 en N-504-20-KR-002 t/m 005 verbeelding IBF Friesland;
- tekstvoorstel artikel leidingen.

Tekstvoorstel

Artikel XX Leidingen (eventueel dubbelbestemming)

Doeleindenomschrijving

1. De in de verbeelding als zodanig aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de aanleg en instandhouding van:
 - een ondergrondse hoge druk aardgastransportleiding met een belemmerde strook ter breedte van 4 meter (regionale transportleiding RTL) / of 5 meter (hoofdtransportleiding HTL) aan weerszijden van de hartlijn van de leiding;

Voorrangsbepaling

2. In geval van strijdigheid van bepalingen gaan de bepalingen van dit artikel vóór de bepalingen die ingevolge andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn.

Bouwvoorschriften vanwege de bestemming "Leidingen"

3. Op of in de in lid 1 bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken ten dienste van de bedoelde leiding(en) worden gebouwd. Overige gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn niet toegestaan uit oogpunt van externe veiligheid en energieleveringzekerheid.

Aanlegvoorschriften

- 4A. Het is verboden op of in de in lid 1 bedoelde gronden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van het college van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning), ter plaatse van de in lid 1 bedoelde gronden, de volgende werken of werkzaamheden uit te voeren:
 - het aanbrengen van hoogopgaand en/of diepwortelende beplanting, waaronder bijvoorbeeld rietbeplanting;
 - het wijzigen van het maaiveldniveau door ontgroning of ophoging;
 - het verrichten van grondroeractiviteiten (bijvoorbeeld het aanbrengen van rioleringen, kabels, leidingen en drainage) anders dan normaal spit- en ploegwerk;
 - diepploegen;
 - het aanbrengen van gesloten verhardingen;
 - het permanent opslaan van goederen waaronder ook begrepen het opslaan van afvalstoffen;
 - het aanleggen van waterlopen of het vergraven, verruimen of dempen van bestaande waterlopen;
 - het plaatsen van onroerende objecten zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair;
 - Het indrijven van voorwerpen in de bodem.
- 4B. Alvorens te beslissen op een aanvraag zoals bedoeld in lid 4A, wint het college van burgemeester en wethouders schriftelijk advies in bij de leidingbeheerder. Het vermelde advies betreft de belangen in verband met de veilige ligging van de leiding en het voorkomen van schade aan de leiding.

- 4C. De werken en/of werkzaamheden als bedoeld in lid 4A zijn slechts toelaatbaar indien en voor zover dit niet strijdig is met de belangen vermeld in 4B.

Uitzonderingsbepalingen

5. Het verbod als bedoeld in lid 4A is niet van toepassing op werken en/of werkzaamheden die:
- voorkomen op de beplantingslijst van de leidingbeheerder;
 - mechanisch worden uitgevoerd en daarmee vallen onder de werking van de Wet Informatie Uitwisseling Ondergrondse Netwerken;
 - reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
 - mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning;
 - worden uitgevoerd ten behoeve van de instandhouding van de leiding(en).



W E T T E R S K I P F R Y S L Â N

GEMEENTE: HEERENVEEN
nr.: 09.100.1045
afd.: VO / FD
ingetomen d.d.: kopie/v
24 DEC 2009
afgehandeld d.m.v.:
paraaf: d.d.

Gemeente Heerenveen
 Afdeling Visie en Beleid
 T.a.v. mevrouw F Driessen
 Postbus 15000
 8440 GA HEERENVEEN

Leeuwarden, 23 december 2009 Ons kenmerk: WFN0917913 Afdeling Beleid en Plannen
 Bijlage(n): Tel: (058) 292 2703/T.S. van den Brink/kb Uw kenmerk: fd-09.3005894

Onderwerp:
 Reactie op voorontwerpbestemmingsplan Internationale Bedrijvenpark Friesland (IBF) Heerenveen.

Geachte mevrouw Driessen,

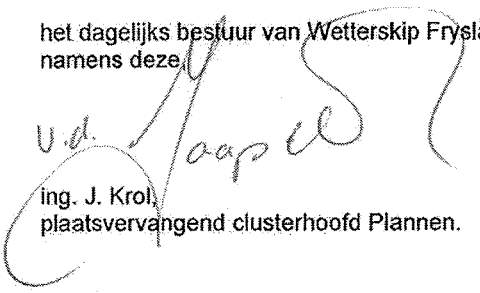
Na aanleiding van uw brief van 18 november 2009 ontvangt u hierbij onze reactie op voorontwerpbestemmingsplan internationale Bedrijvenpark Friesland (IBF) Heerenveen

Wij hebben geen op- of aanmerkingen op het voorontwerpbestemmingsplan internationale Bedrijvenpark Friesland (IBF) Heerenveen. Het wateradvies is correct overgenomen in de waterparagraaf en bijlage. Graag wil het Watterskip Fryslân op de hoogte gehouden worden van eventuele wijzigingen.

Hopende u hiermee voldoende van dienst te zijn geweest.

Hoogachtend,

het dagelijks bestuur van Watterskip Fryslân,
 namens deze,

V.d. Krol

 ing. J. Krol
 plaatsvervangend clusterhoofd Plannen.



BRANDWEER

Fryslân

GEMEENTE HEERENVEEN

nr.: 10.1000030

afd.: PU

~~1000030~~
Inkomsten d.d.:

- 6 JAN 2010

afgehandeld d.m.v.:

paraaf: d.d.

Gemeente Heerenveen
 Aan het college van Burgemeester en Wethouders
 Postbus 15000
 8440 GA HEERENVEEN

Postbus 612
 8901 BK LEEUWARDEN
 Aldlânsdyk 11
 8934 AA LEEUWARDEN
 Tel. (058) 299 66 99
 Fax (058) 299 66 90
 www.brandweefryslan.nl
 info@brandweefryslan.nl
 BTW-nummer: NL 8173.71.072.B01
 Banknummer: 28.51.28.647

Datum	4 januari 2010	Behandeld door	S. Veerbeek
Onze referentie	BRWU10/3	Doorkiesnummer	(058) 299 66 73
Uw referentie	fd-09.3005891	E-mail	s.veerbeek@brandweefryslan.nl
Uw brief van	18 november 2009	Bijlagen	1

Onderwerp Advies regionale Brandweer Fryslân m.b.t. de externe veiligheid in relatie tot het bestemmingsplan "Bedrijventerrein IBF"

Geacht College ,

Wij hebben uw adviesaanvraag d.d. 18 november jl. inzake het bestemmingsplan "Bedrijventerrein IBF" in goede orde ontvangen. Het betreft een advies in het kader van externe veiligheid op basis van het Besluit externe veiligheid inrichtingen. In de directe nabijheid van het bestemmingsplangebied zijn twee risicobronnen gelegen.

In deze brief worden onze bevindingen en ons advies in hoofdlijnen weergegeven. Een nadere onderbouwing vindt u in de bijgevoegde toelichting. In ons advies richten wij ons op het optimaliseren van de veiligheidssituatie; wij gaan niet in op de vraag of het groepsrisico aanvaardbaar is.

Conclusies

In de nabijheid van het plangebied liggen twee risicobronnen.

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

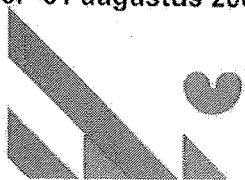
- plaatsgebonden risico
- groepsrisico
- nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen
- bestrijdbaarheid
- zelfredzaamheid

Onderstaand zijn de conclusies opgenomen.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

De brandweer signaleert voor de huidige situatie geen knelpunten ten aanzien van het externe veiligheidsrisico. Er zijn geen nieuwe ontwikkelingen gepland in dit plan. Het gaat hierbij om een bestaande planologische situatie.

Per 31 augustus 2009 is ons bezoekadres: Reviusstraat 1, Leeuwarden



Meiïnoar foarút

BRANDWEER

Fryslân



Hogedruk aardgasleidingen

De brandweer signaleert voor de huidige situatie geen knelpunten ten aanzien van het externe veiligheidsrisico. Er zijn geen nieuwe ontwikkelingen gepland in dit plan. Het gaat hierbij om een bestaande planologische situatie.

Bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid binnen plangebied

De aspecten wat betreft bestrijdbaarheid en de zelfredzaamheid zijn voldoende. Alleen de opkomsttijd voor het bedrijventerrein is hoog. Het betreft hier echter een bestaande ruimtelijke situatie, waardoor eventuele maatregelen op andere terreinen gezocht moeten worden.

Aanvullende opmerkingen bestemmingsplan

Het bestemmingsplan sluit risicovolle inrichtingen volledig uit. Dit wordt ook niet mogelijk gemaakt middels een wijzigingsbevoegdheid. Dit betekent dat er geen enkel risicovol bedrijf zich op dit bedrijventerrein kan vestigen. Wat betreft het toekomstig externe veiligheidsrisico is dit positief. Het is echter de vraag of dit wenselijk is voor zo'n bedrijventerrein.

Er wordt middels een ontheffing van de gebruiksregels (art. 4.6 sub b) de vestiging van een bedrijf met motorbrandstoffen mogelijk gemaakt. Door de uitsluiting van risicovolle bedrijven kan hierbij geen LPG worden verkocht. Ook hiervoor geldt de vraag of dit wenselijk is.

Advies

Brandweer Fryslân adviseert in relatie tot het bestemmingsplan om:

- De aspecten in het kader van bestrijdbaarheid, zoals in dit advies genoemd, op te nemen in het bestemmingsplan.
- Indien er alsnog voor gekozen wordt om op dit bedrijventerrein middels een wijzigingsbevoegdheid risicovolle bedrijven mogelijk te maken, veiligheidscriteria op te nemen in de wijzigingsbevoegdheid. Hierbij kan gedacht worden aan de hoogte van het groepsrisico, de ligging van de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} binnen het eigen terrein van het bedrijf en/of extra maatregelen ten aanzien van de bestrijdbaarheid.

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

Mocht u naar aanleiding van het bovenstaande nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met de mevrouw S. Veerbeek van de afdeling Risicobeheersing, te bereiken via 058 - 299 66 73.

Een afschrift van deze brief zenden wij ter kennisname aan de heer G. Kuntz, commandant van Brandweer Heerenveen.

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

Hoogachtend,
namens het dagelijks bestuur van de Hulpverleningsdienst Fryslân,

Ing. P.H. Lodder
Waarnemend hoofd Risicobeheersing



Meiïnoar foarút

**Toelichting op het advies van
Brandweer Fryslân**
met betrekking tot de externe veiligheid in
relatie tot het bestemmingsplan Internationaal
Bedrijvenpark Friesland (IBF)

Ing. S. Veerbeek

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	2
1.1.	De achtergrond.....	2
1.2.	De aanvraag.....	2
1.3.	De opbouw van het advies.....	2
2.	Toetsingskader.....	4
2.1.	Ongevalsscenario's risicobronnen.....	4
2.1.1	Vervoer gevaarlijke stoffen.....	4
2.1.2	Hogedruk aardgastransportleidingen.....	5
2.2.	Bestrijdbaarheid.....	6
2.2.1	Incident met gevaarlijke stoffen op de weg.....	7
2.2.2	Incident bij de buisleiding.....	8
2.3.	Zelfredzaamheid.....	8
2.4.	Verantwoordingsplicht.....	10
3.	De risicobronnen.....	11
3.1.	Transport gevaarlijke stoffen.....	11
3.2.	Hogedruk aardgasleidingen.....	13
3.3.	Opmerkingen bestemmingsplan.....	13
4.	Conclusies en advies.....	14
4.1.	Conclusies.....	14
4.1.1	Vervoer van gevaarlijke stoffen.....	14
4.1.2	Hogedruk aardgasleidingen.....	14
4.1.3	Bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid binnen plangebied.....	14
4.1.4	Aanvullende opmerkingen bestemmingsplan.....	14
4.2.	Advies.....	15
4.3.	Restrisico.....	15

1. Inleiding

Het onderhavige document betreft een advies in relatie tot het groepsrisico en de externe veiligheid. Het gaat in dit geval over de externe veiligheid in relatie tot het bestemmingsplan "Internationaal Bedrijvenpark Friesland (IBF)" te Heerenveen. Door het plangebied en in de nabijheid van het plangebied lopen 2 buisleidingen die invloed hebben op de ruimtelijke ontwikkelingen in het bestemmingsplan. Daarnaast vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats over de A32 en de A7.

1.1. De achtergrond

Met de vaststelling van het Bevi ('Besluit externe veiligheid inrichtingen') is het bevoegd gezag verplicht gesteld het bestuur van de regionale brandweer als adviseur te betrekken bij ruimtelijke besluiten op grond van artikel 13, lid 3. In het nieuwe Bevi is opgenomen dat o.a. bij ruimtelijke procedures binnen het 1% letaliteitgebied (invloedsgebied) verplicht advies aan de brandweer gevraagd moet worden. Per 1 augustus 2008 is de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRVgs) gewijzigd. In deze wijziging is opgenomen, dat de regionale brandweer in de gelegenheid dient te worden gesteld advies uit te brengen over het groepsrisico, de zelfredzaamheid en de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval.

De adviestaak voor de regionale brandweer is tot stand gekomen vanwege haar expertise op het gebied van fysieke veiligheidsrisico's en haar rol in de rampenbestrijding. De rampenbestrijding is een multidisciplinaire aangelegenheid waarbij van alle betrokken partners wordt verwacht dat ze zich zo goed mogelijk voorbereiden op zware ongevallen en rampen. In de wet is vastgelegd dat de regionale brandweer de voorbereiding op de rampenbestrijding coördineert. Om goed toegerust te zijn op deze taak is een sterke proactieve, preventieve en preparatieve adviesfunctie van de brandweer noodzakelijk. Op deze wijze komt het advies van de regionale brandweer de kwaliteit en volledigheid van de onderbouwing en afweging van een bestuurlijk besluit nadrukkelijk ten goede.

1.2. De aanvraag

Brandweer Fryslân is gevraagd een advies te geven over het groepsrisico, de zelfredzaamheid van personen en de bestrijdbaarheid van mogelijke incidenten met gevaarlijke stoffen in verband met het ruimtelijk plan.

1.3. De opbouw van het advies

De regionale brandweer adviseert over het groepsrisico, de mogelijkheden tot risicovermindering, de mogelijkheden om de omvang en de effecten van de ramp te bestrijden en ten aanzien van zelfredzaamheid.

Om hierover te adviseren wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de ongevalsscenario's en de mogelijkheden van de brandweer in de verschillende scenario's. Daarna zal in hoofdstuk 3 ingegaan worden op het risico ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen en buisleidingen. Daarbij komen het plaatsgebonden risico, het groepsrisico, de zelfredzaamheid en de bestrijdbaarheid aan de orde. Ook wordt ingegaan op de risico-ontvangers, waarbij gekeken wordt naar de veranderingen door het onderhavige ruimtelijke besluit waarop dit advies betrekking heeft. In hoofdstuk 4 worden de conclusies getrokken en advies gegeven.

2. Toetsingskader

2.1. Ongevalseenario's risicobronnen

In deze paragraaf wordt dieper ingegaan op de ongevalsscenario's bij de voorkomende risicobronnen binnen of in de nabijheid van dit bestemmingsplan. Per risicobron wordt een beschrijving van de ongevalsscenario's gegeven.

2.1.1 Vervoer gevaarlijke stoffen

Significante risico's ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg beperken zich tot het bulkvervoer van stoffen. Het vervoer van stukgoed (vaten, gasflessen) wordt niet beschouwd. Ten gevolge van het bulkvervoer van gevaarlijke stoffen ontstaan externe veiligheidsrisico's waarvoor verschillende ongevalsscenario's mogelijk zijn. Deze scenario's zijn afhankelijk van de stofcategorie. De verschillende stofcategorieën zijn

- o brandbare vloeistoffen
- o brandbare gassen
- o giftige gassen en vloeistoffen.

Voor elk van deze stoffen wordt hieronder ingegaan op de effecten van een ongeluk met één van deze gevaarlijke stoffen.

Effecten van ongelukken met brandbare vloeistoffen

Het effect dat optreedt bij een ongeval met deze groep stoffen is vooral warmtestraling ten gevolge van brand. De effectafstand kan circa 25 meter bedragen, uitgaande van een calamiteit waarbij de hele wageninhoud vrijkomt¹.

Effecten van ongelukken met brandbare gassen

Het belangrijkste effect dat optreedt bij een ongeval met een tankwagen gevuld met een brandbaar gas, is een BLEVE. De kans op een BLEVE is bijzonder klein maar het effect is groot. De indicatieve waarde voor de effectafstand (1% letaliteitgebied) bij een grote calamiteit waarbij de gehele wageninhoud vrijkomt is circa 300 meter. De BLEVE geeft zowel een drukgolf als een intense warmtestraling. Binnen een straal van 150 meter van de bron geldt voor onbeschermde personen een letaliteit van 100% door warmtestraling. Op een afstand van 150 meter of meer geldt dat de mensen binnenshuis (niet achter glas) in principe voldoende beschermd zijn tegen de effecten van een BLEVE. Buitenshuis biedt in dit gebied de meeste kleding voldoende bescherming tegen letale effecten. Door glasbreuk kunnen echter ook buiten de 150 meter nog dodelijke slachtoffers vallen. Niet-dodelijke effecten buiten de 150 meter zijn: de kans op brandwonden en glasschade, dat tot verwonding kan leiden.

Effecten van ongelukken met giftige gassen en vloeistoffen

Bij (zeer) giftige vloeistoffen is het scenario dat ten gevolge van een ongeval de tankwagen lek raakt en een vloeistofplas vormt.

Vervolgens verdampen deze giftige vloeistoffen waardoor een gaswolk ontstaat (met dezelfde gevolgen als een gaswolk van giftig gas).

¹ Inclusief een plasbrand met een straal van 14 meter. De afstand tussen deze plas en de 10kW-contour bedraagt dan circa 20 tot 25 meter.

Voor een toxische gaswolk geldt dat door blootstelling bij een bepaald percentage aanwezige personen letaal letsel zal optreden door de gaswolk. Bij de toxische scenario's zit er enige tijd tussen het ontstaan van het ongeval en het optreden van letsel bij aanwezigen. Daarbij is ook de duur van de blootstelling van invloed op de ernst van het letsel. Snel reageren, naar binnen vluchten en ramen en deuren sluiten is bij dit scenario dus van belang.

Kans versus effect

De normstelling op het gebied van de externe veiligheid geschiedt op basis van risico. Het risico bestaat uit de kans dat een calamiteit optreedt maal het effect van die calamiteit. De kans op een BLEVE is bijzonder klein maar het effect is groot. Uit dit onderzoek blijkt dat situatie voldoet aan de landelijke normen voor het plaatsgebonden risico.

2.1.2 Hogedruk aardgastransportleidingen

Het huidige externe veiligheidsbeleid voor transport van aardgas door hogedruk aardgasleidingen is omschreven in de Circulaire "Zonering langs hoge druk aardgasleidingen" uit 1984. Formeel gezien dienen ruimtelijke ontwikkelingen aan dit beleid getoetst te worden. Op dit moment is het beleid voor hogedruk aardgasleidingen sterk in beweging. In een brief naar de Tweede Kamer is bekendgemaakt dat het Rijk voornemens is het beleid voor deze buisleidingen te laten aansluiten bij de systematiek zoals deze thans geldt voor het Besluit externe veiligheid inrichtingen en de Circulaire risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen. In deze nieuwe systematiek (AMvB buisleidingen) wordt ook uitgegaan van een plaatsgebonden risico (PR) en een groepsrisico (GR). Vooruitlopend op het nieuwe beleid kan de Gasunie reeds PR en GR risicoberekeningen uitvoeren op basis van de nieuwe systematiek.

Ondergrondse hogedruk aardgasleidingen brengen een risico met zich mee in het kader van externe veiligheid. De mogelijke gevaren voor gasleidingincidenten zijn incidenten ten gevolge van de ontbranding van een brandbaar gas: brand, explosie en de hitte veroorzaakt door een brand.

Een groot deel van de buisleidingincidenten in Nederland wordt veroorzaakt door graaf-, drainage- en heiwerkzaamheden van derden. De schade aan de buisleiding wordt in het algemeen onderverdeeld in:

- pinhole crack (ponsgat, tot ca. 10 mm): ontstaat vaak bij corrosie.
- hole (gat, tot ca. 20 mm.): veelal het gevolg van ongecontroleerde graafwerkzaamheden.
- guillotinebreuk: veelal het gevolg van lasfouten en als gevolg van explosies.

Met de aard van het schademechanisme hangt veelal ook het verloop van de lekkage samen. Afhankelijk van de beschadiging kan de gevaarlijke stof (na inblokken van de betreffende buisleidingsectie) snel (instantaan) of langzaam (continu) vrijkomen.

De grootte van de lekkage heeft invloed op de tijdsduur van de ontdekking. Hoe groter het gat, des te sneller zal een lekkage worden opgemerkt. De ontdekking van een lekkage veroorzaakt door bijvoorbeeld een pinhole crack kan enige tijd (soms dagen, maanden of zelfs jaren) duren.

De reden voor het langer duren van het waarnemen van een klein lek is dat de druk in het buisleidingensysteem niet noemenswaardig zal veranderen, met als gevolg dat zowel de leidingbeheerder als de afnemer niets significant opmerken.

Indien een dergelijke lekkage ook nog eens plaatsvindt in een omgeving waar zich weinig mensen ophouden, kan de lekkage gedurende ruime tijd onopgemerkt blijven.

	kortdurende blootstelling	langdurende blootstelling	4"	8"	12"	16"	24"	36"	48"
10 kW/m ²	PBM	secundaire branden	50			100	200	300	400
3 kW/m ²	veilig	PBM	50			200	400	550	800
1 kW/m ²	veilig	veilig	100			350	650	950	1300

Tabel 1: Indicatieve afstanden bij leidingbreuk (in meters), Gasunie (september 2008), Kaart: Incidenten gasinfrastructuur.

Uitleg bij tabel 1:

- 10 kW/m² heeft als effecten: secundaire branden, 1% overlijdenskans bij onbeschermd blootstelling gedurende 20 seconden, 100% overlijdenskans bij meer dan 2,5 minuten blootstelling.
- 3 kW/m² heeft als effecten: grens voor brandoverslag bij langdurige aanstraling, 90% kans op tweedegraads brandwonden bij 5 minuten blootstelling. Tussen de 3 en 10 kW/m² contour kunnen gewonden vallen (m.n. brandwonden). Personen binnen deze afstanden dienen te worden gealarmeerd en worden verzocht binnen te blijven of naar binnen te gaan om te schuilen.
- De contour van de 1 kW/m² warmtestraling is de minimale afstand voor onbeschermd hulpverleners en omstanders.

Om die risico's te beperken kunnen (hoofdzakelijk door leidingbeheerders) maatregelen genomen worden. Voorbeelden hiervan zijn:

- Een intrinsiek veilig ontwerp van de buisleidingen (wanddiktetoeslag, toeslag op diepteliggingen).
- De toepassing en handhaving van zoneringscriteria. In het zogeheten Structuurschema Buisleidingen en in een tweetal circulaires is in de wet- en regelgeving bepaald hoe de zonering langs de ondergrondse hoge drukleidingen is vastgesteld.
- Fysiek-ruimtelijk aangeven van de ligging van de buisleiding ter verlaging van de kans op een calamiteit.

2.2. Bestrijdbaarheid

Hoe beter de bestrijdbaarheid, hoe lager het restrisico, hoe minder omvangrijk de bestuurlijk te accepteren onveiligheid. Het is hierbij een gegeven dat 100% veiligheid nooit geboden zal kunnen worden. Ondanks alle veiligheidsvoorzieningen blijft altijd een kans bestaan dat een ongewenst voorval met gevaarlijke stoffen zich voordoet.

Indien onverhoopt toch een incident met gevaarlijke stoffen plaatsvindt, kunnen de nadelige gevolgen worden beperkt door de inzet van de brandweer.

Onder bestrijdbaarheid (dreigende) calamiteit vallen alle maatregelen die invloed hebben op de bestrijdbaarheid van een calamiteit ten gevolge van een risicovolle activiteit. Hiervoor zijn een aantal aspecten van belang:

- Bereikbaarheid van calamiteit/inrichting in relatie tot aanrijroutes.
- Opstelplaatsen.
- Bluswater: primair, secundair en tertiair.
- Opkomsttijd en slagkracht brandweer.

- Aanvalsplan of bereikbaarheidskaart.

Voor het opstellen van het advies heeft ten aanzien van de bestrijdbaarheid afstemming plaatsgevonden met de heer H. Edens van brandweer Heerenveen.

Om een vergelijkbaar kwaliteitsniveau van brandweezorg in elke regio te krijgen, worden de bandbreedten voor opkomsttijden voor de brandweer vastgelegd in het bij de Wet Veiligheidsregio's behorende Besluit Veiligheidsregio's.

In het onderstaande overzicht zijn de opkomsttijden weergegeven, zoals opgenomen in het ontwerpbesluit Veiligheidsregio en aangepast in de nota naar aanleiding van het nader verslag. Dit betreft de opkomsttijd van de eerste basisbrandweereenheid.

Tijdschijf	Normtijd	Gebruiksfuncties als bedoeld in het Bouwbesluit 2003
A	5 minuten	Winkelfunctie met een gesloten constructie
		Woonfunctie boven een winkelfunctie
		Celfunctie
B	6 minuten	Woonfunctie portiekwoningen/ portieklats en verminderd zelfredzamen
C	8 minuten	Overige woonfuncties
		Winkelfunctie
		Gezondheidszorgfunctie
		Onderwijsfunctie
		Logiesfunctie
		Kinderdagverblijf
D	10 minuten	Kantoorfunctie
		Industriefunctie
		Sportfunctie
		Overige bijeenkomstfuncties
		Overige gebruiksfunctie
E	18 minuten	Maximale opkomsttijd

Tabel 2: Normtijden.

Het is aan het bestuur om een verantwoorde afweging te maken over het verzorgingsniveau, waarbij de genoemde normen als referentiepunt dienen te fungeren. Afwijkingen van de in het besluit vastgelegde opkomsttijden zullen door het bestuur moeten worden gemotiveerd en gecommuniceerd.

2.2.1 Incident met gevaarlijke stoffen op de weg

Langs wegen zijn vaak geen bluswatervoorzieningen aanwezig. De brandweer is in eerste instantie afhankelijk van de 1500 liter bluswater in de tankautospuiter. Hiermee kan een personenauto geblust worden. Een vrachtwagen/bus of een tankwagen met gevaarlijke stoffen zal een groot probleem zijn. Dit probleem geldt voor alle wegen met vervoer van gevaarlijke stoffen in Fryslân (en daarbuiten). In Fryslân heeft de brandweer de beschikking over een schuimblushaakarmbak (SBH) en een watertransporthaakarmbak (WTH). Een SBH heeft een tankinhoud van 5.000 liter water. In het DLS-systeem (drukluchtschuim) zit 150l A-schuim en 150l B-schuim. De mogelijkheden worden onderzocht om alcoholbestendig schuim aan te schaffen als regio om meerdere stoffen efficiënter te kunnen blussen.

Wanneer stoffen op alcoholbasis in aanraking komen met gewoon schuim, dan wordt het water uit het schuim onttrokken waardoor het snel afgebroken wordt. Voor deze stoffen kan er zogenaamd "alcoholbestendig" schuim gebruikt.

2.2.2 Incident bij de buisleiding

In tabel 1 (§ 2.1.2) zijn de minimale afstanden (in meters) gegeven voor volledig beschermde brandweermensen met ademlucht (3 kW/m^2) en onbeschermde hulpverleners en omstanders (1 kW/m^2). Daarnaast is de 10 kW/m^2 -contour gegeven, omdat binnen die contour rekening gehouden moet worden met het ontstaan van secundaire branden. De waarden voor beschermde brandweermensen en voor onbeschermde hulpverleners en omstanders (3 , respectievelijk 1 kW/m^2), zijn gebaseerd op een onderzoek van TNO (TNO-DV3 2006 C024).

De brandweer heeft als taken bij het bestrijden van buisleidingincidenten (handreiking buisleidingincidenten, versie 1.0.0):

- redden;
- bronbestrijding;
- effectbestrijding (bijvoorbeeld opmengen, indammen, afdekken of neerslaan van het product);
- waarschuwen van de bevolking;
- waarnemen en meten;
- ontsmetten van mens en dier;
- ontsmetten van voertuigen en infrastructuur;
- toegankelijk maken en opruimen;
- het deelnemen aan het overleg in het COPI.

Doorgaans beperkt de brandweer zich tot het veiligstellen van de omgeving. Het onder controle brengen van de situatie kan pas na en in overleg met de leidingbeheerder. De brandweer heeft de operationele leiding over de incidentbestrijding totdat een stabiele situatie ter afhandeling aan derden overgedragen kan worden.

2.3. Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpdiensten. Dit kan door schuilen en indien nog mogelijk, vluchten uit het bedreigde gebied (zie ook tabel 3). Het optimaliseren van de mogelijkheden voor schuilen stelt eisen aan de ligging en bouw van gebouwen. Voor het vluchten uit het plangebied is de inrichting van de (openbare) ruimte van groot belang voor het faciliteren van de zelfredzaamheid.

De zelfredzaamheid moet in het kader van de verantwoordingsplicht worden beoordeeld.

Situatie	Karakterisering	Geadviseerde maatregel	Slachtofferverwachting
1	Met zekerheid geen effect	Geen maatregel	Geen
2	Met zekerheid geen effect of mogelijk irritatie e.d.	Advies binnen blijven	Geen
3	Geen zekerheid op geen effect; voldoende tijd beschikbaar	Ontruimen/evacuatie	Geen
4	Tijd beschikbaar voor ontruiming kort; reële verwachting op slachtoffers bij binnen blijven	Snel ontruimen	Mogelijk
5	Tijd beschikbaar voor ontruimen kort; binnen blijven biedt naar verwachting afdoende bescherming	Alarm binnen blijven	Mogelijk
6	Tijd beschikbaar te kort voor enige ontruiming; geen zekerheid op effect	Alarm binnen blijven	Mogelijk/waarschijnlijk

Tabel 3: Onderscheiden situaties

Mogelijkheden voor zelfredzaamheid

Het beoordelen van de mogelijkheden tot zelfredzaamheid is complex omdat er nog geen generiek beoordelingskader beschikbaar is. Toch zijn wel vier factoren vanuit de externe veiligheid te benoemen die inzicht kunnen verschaffen in de mogelijkheden tot zelfredzaamheid. Deze zijn:

- Functie-indeling; is hoogbouw mogelijk, worden minder zelfredzame personen voorzien?
- Infrastructuur; indien tot evacuatie over wordt gegaan, is de infrastructuur daar dan op ingericht?
- Eisen aan gebouwen: luchtdichte afsluiting is mogelijk.
- De waarschuwings- of alarmeringsvoorzieningen.

Ruimtelijke inrichting	
Functie-indeling	Bebouwing met personen met lage zelfredzaamheid? Is er hoogbouw aanwezig?
Infrastructuur	Zijn er voldoende vluchtwegen?
	Is de capaciteit van de aanwezige vluchtwegen voldoende?
	Hebben de vluchtwegen een juiste oriëntatie?
Bebouwing	Voldoet de bebouwing aan het bouwbesluit?
	Zijn de aanwezige vluchtwegen tegengesteld aan de risicobron? Luchtdicht afsluiten i.v.m. toxische wolk?
Dekking WAS	Is de dekking van het waarschuwings- en alarmeringssysteem voldoende?

2.4. Verantwoordingsplicht

In het Bevi, de cRVgs en de nog te publiceren nieuwe AMvB buisleidingen is de verantwoordingsplicht opgenomen. Deze verantwoordingsplicht houdt in dat, conform de gespecificeerde kaders in de wetgeving, het groepsrisico onderbouwd én verantwoord moet worden door het bevoegd gezag. Deze verplichting geldt in het kader van het Bevi voor elk ruimtelijk besluit. Onder een ruimtelijke besluit valt de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan (inclusief de conserverende bestemmingsplannen) en wijzigingen en ontheffingen van het bestemmingsplan.

De essentie van de verantwoordingsplicht is dat een bevoegd gezag zich uitspreekt over de aanvaardbaarheid van het restrisico. Daartoe moet in de afweging van het bevoegd gezag, naast de rekenkundige hoogte van het GR (en de ontwikkeling ten opzichte van de oriëntatiewaarde), tevens rekening worden gehouden met een aantal kwalitatieve aspecten. Hiertoe behoren met name de aspecten 'zelfredzaamheid' (ruimtelijke ordening) en 'bestrijdbaarheid' (hulpverlening). Met de verantwoordingsplicht wordt beoogd een situatie te creëren waarbij zoveel als mogelijk de risico's integraal zijn afgewogen en is geanticipeerd op de mogelijke gevolgen van een incident.

3. De risicobronnen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de risicobronnen die van invloed zijn op het plan voor het IBF te Heerenveen. Voor de beschouwing van de risicobronnen wordt een onderscheid gemaakt in:

- Vervoer van gevaarlijke stoffen
- Buisleidingen

Risicovolle inrichtingen zijn niet van invloed op het plangebied.

Hieronder is een uitsnede van de professionele risicokaart opgenomen.



Uitsnede 8-12-2009 uit de risicokaart betreffende risicovolle activiteiten in het plangebied (Uitsnede afkomstig uit de Risicokaart)

3.1. Transport gevaarlijke stoffen

Voor het bestemmingsplan is de A7 en A32 van belang. Door het Fries Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid (FUEV) is het rapport: *Knelpunten en aandachtspunten vervoer van gevaarlijke stoffen door Fryslân*; FUEV februari 2007 opgesteld. Uit dit rapport blijkt dat het plaatsgebonden risico langs de beoordeelde transportroute kleiner is dan de grenswaarde van 10^{-6} /jaar en voldoet aan de geldende normering. Ook in het toekomstige Basisnet zal voor deze transportroute geen veiligheidszone gelden. Wel moet bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen het groepsrisico worden verantwoord. In dit geval betreft het een bestaande

planologische situatie. Voor wat betreft het groepsrisico blijkt uit het bovenstaande rapport dat er langs deze wegen geen knelpunten zijn geconstateerd.

(Nieuwe) bestemmingen binnen het PR/GR

Dit bestemmingsplan maakt geen nieuwe ruimtelijke ontwikkeling (bestaande planologische situatie) binnen het invloedsgebied van de weg mogelijk.

Bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid binnen plangebied

In dit geval is een (dreigende) BLEVE het maatgevende scenario. Bij een dreiging hiervan zal het gebied moeten worden geëvacueerd en de tankwagens worden gekoeld (indien nog mogelijk). Bij een daadwerkelijke BLEVE moeten in het plangebied ook secundaire branden worden geblust. Hieronder worden ook adviezen gegeven die voor de verdere planontwikkeling in het kader van de bestrijdbaarheid van andere incidenten belangrijk zijn.

Waterwinning

De waterwinning is voldoende. Primaire bluswatervoorzieningen worden aangelegd bij de ontwikkeling van het gebied.

Daarnaast zijn er voldoende secundaire/ tertiaire bluswatervoorzieningen aanwezig in of in de nabijheid van het plangebied.

Ligging/zorgnorm

Het bedrijventerrein heeft een opkomsttijd voor de eerste brandweereenheid tussen de 11.59 en de 15.17 minuten (afhankelijk van de locatie op het terrein).

Bereikbaarheid

Er moet voorkomen worden, dat er maar één toegangsweg is. Het plangebied is niet bereikbaar voor hulpdiensten indien deze weg door een incident niet te gebruiken is. Tevens kan het plangebied in zo'n geval niet op tijd worden geëvacueerd. Daarnaast is bij een incident in het plangebied de evacuateroute gelijk aan de hulpverleningsroute. Voor het plangebied geldt dat deze onafhankelijk vanaf twee of meerdere zijden bereikbaar moet zijn voor hulpverleningsdiensten. Voor dit plangebied geldt dat het plangebied op meerdere plaatsen is ontsloten.

Zelfredzaamheid

De functies in het plangebied zijn alleen bestemd voor zelfredzame personen. Daarnaast worden er geen grote publieksfuncties mogelijk gemaakt.

Bestrijdbaarheid incident tankwagens op A7/ A32

Langs veel doorgaande wegen zijn geen bluswatervoorzieningen aanwezig. De brandweer is in eerste instantie afhankelijk van wat er in de tankautospuiter zit (1500 liter water). Hiermee kan een personenauto geblust worden. Een vrachtwagen/bus of een tankwagen met gevaarlijke stoffen zal een groot probleem zijn. Dit probleem geldt voor alle snel- c.q. autowegen in Fryslân en daarbuiten. In Fryslân hebben we de beschikking over een schuimblushaakarmbak (SBH) en een watertransporthaakarmbak (WTH). In het DLS-systeem (drukluftschiem) zit 150l A-schuim en 150l B-schuim. De mogelijkheden worden onderzocht om alcoholbestendig schuim aan te schaffen als regio om meerdere stoffen efficiënter te kunnen blussen.

Wanneer stoffen op alcoholbasis in aanraking komen met gewoon schuim, dan wordt het water uit het schuim onttrokken waardoor het snel afgebroken wordt. Voor deze stoffen kan er zogenaamd "alcoholbestendig" schuim gebruikt.

3.2. Hogedruk aardgasleidingen

Nabij en in het plangebied liggen 2 hogedruk aardgasleidingen (8 inch en 12 inch, 40 bar).

Vooruitlopend op het nieuwe beleid kunnen onderhand zowel het plaatsgebonden risico als groepsrisico berekeningen uitgevoerd worden. De Gasunie heeft voor deze leidingen de plaatsgebonden risicocontour en het groepsrisico berekend. De PR 10^{-6} contour is 0. Het opnemen van de 10^{-6} contour op de plankaart is dan ook niet aan de orde. De 1% letaliteitgrens van de 12 inch leiding ligt op 140 meter. Uit de groepsrisicoberekening blijkt dat er geen overschrijding is van de oriëntatiewaarde.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moet volgens het nieuwe beleid het groepsrisico worden verantwoord. In dit geval betreft het een bestaande planologische situatie. Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe kwetsbare bestemmingen en nieuwe beperkt kwetsbare bestemmingen mogelijk binnen het invloedsgebied van de buisleidingen. Hierdoor zal het groepsrisico in dit gebied toenemen.

Bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid

Hiervoor gelden dezelfde aspecten zoals genoemd onder paragraaf 3.1 "transport gevaarlijke stoffen".

3.3. Opmerkingen bestemmingsplan

Het bestemmingsplan sluit risicovolle inrichtingen volledig uit. Dit wordt ook niet mogelijk gemaakt middels een wijzigingsbevoegdheid. Dit betekent dat er geen enkel risicovol bedrijf zich op dit bedrijventerrein kan vestigen. Wat betreft het toekomstig externe veiligheidsrisico is dit positief. Het is echter de vraag of dit wenselijk is voor zo'n bedrijventerrein.

Er wordt middels een ontheffing van de gebruiksregels (art. 4.6 sub b) de vestiging van een bedrijf met motorbrandstoffen mogelijk gemaakt. Door de uitsluiting van risicovolle bedrijven kan hierbij geen LPG worden verkocht. Ook hiervoor geldt de vraag of dit wenselijk is.

Indien er alsnog voor gekozen wordt om op dit bedrijventerrein middels een wijzigingsbevoegdheid risicovolle bedrijven mogelijk te maken, moeten hiervoor wel criteria worden opgesteld in de wijzigingsbevoegdheid.

Hierbij kan gedacht worden aan de hoogte van het groepsrisico, de ligging van de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} binnen het eigen terrein van het bedrijf, extra maatregelen bestrijdbaarheid.

4. Conclusies en advies

4.1. Conclusies

Dit brandweeraadvies betreft het bestemmingsplan "Internationaal Bedrijvenpark Friesland (IBF)" in de gemeente Heerenveen. Binnen en in de nabijheid van dit plan liggen een aantal risicobronnen. Deze risicobronnen zijn te onderscheiden in de volgende de twee categorieën:

- vervoer van gevaarlijke stoffen
- hogedruk aardgasleidingen

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

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

Onderstaand zijn per categorie de conclusies opgenomen.

4.1.1 Vervoer van gevaarlijke stoffen

De brandweer signaleert voor de huidige situatie geen knelpunten ten aanzien van het externe veiligheidsrisico. Er zijn geen nieuwe ontwikkelingen gepland in dit plan. Het gaat hierbij om een bestaande planologische situatie.

4.1.2 Hogedruk aardgasleidingen

De brandweer signaleert voor de huidige situatie geen knelpunten ten aanzien van het externe veiligheidsrisico. Er zijn geen nieuwe ontwikkelingen gepland in dit plan. Het gaat hierbij om een bestaande planologische situatie.

4.1.3 Bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid binnen plangebied

De aspecten wat betreft bestrijdbaarheid en de zelfredzaamheid zijn voldoende. Alleen de opkomsttijd voor het bedrijventerrein is hoog. Het betreft hier echter een bestaande ruimtelijke situatie, waardoor eventuele maatregelen op andere terreinen gezocht moet worden.

4.1.4 Aanvullende opmerkingen bestemmingsplan

Het bestemmingsplan sluit risicovolle inrichtingen volledig uit. Dit wordt ook niet mogelijk gemaakt middels een wijzigingsbevoegdheid. Dit betekent dat er geen enkel risicovol bedrijf zich op dit bedrijventerrein kan vestigen. Wat betreft het toekomstig externe veiligheidsrisico is dit positief. Het is echter de vraag of dit wenselijk is voor zo'n bedrijventerrein.

Er wordt middels een ontheffing van de gebruiksregels (art. 4.6 sub b) de vestiging van een bedrijf met motorbrandstoffen mogelijk gemaakt. Door de uitsluiting van

risicovolle bedrijven kan hierbij geen LPG worden verkocht. Ook hiervoor geldt de vraag of dit wenselijk is.

4.2. Advies

Brandweer Fryslân adviseert in relatie tot het plan om:

- De aspecten in het kader van bestrijdbaarheid, zoals in dit advies genoemd, op te nemen in het bestemmingsplan.
- Indien er alsnog voor gekozen wordt om op dit bedrijventerrein middels een wijzigingsbevoegdheid risicovolle bedrijven mogelijk te maken, veiligheidscriteria op te nemen in de wijzigingsbevoegdheid. Hierbij kan gedacht worden aan de hoogte van het groepsrisico, de ligging van de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} binnen het eigen terrein van het bedrijf en/of extra maatregelen ten aanzien van de bestrijdbaarheid.

4.3. Restriscico

Ondanks de maatregelen ter verhoging van de veiligheid kunnen risico's nooit voor 100% weggenomen worden. Ook na het nemen van veiligheidsverhogende maatregelen zal een restriscico blijven bestaan. Het bestuur van de gemeente dient verantwoording te nemen voor dit restriscico.

Het gemeentebestuur maakt deze afweging voor het restriscico d.m.v. de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico bij dit bestemmingsplan en dit brandweeradvies. De essentie is dat een bevoegd gezag zich uitspreekt over de aanvaardbaarheid van het restriscico. Daartoe moet in de afweging van het bevoegd gezag, naast de rekenkundige hoogte van het GR (en de ontwikkeling ten opzichte van de oriëntatiewaarde), tevens rekening worden gehouden met een aantal kwalitatieve aspecten. Hiertoe behoren met name de aspecten 'zelfredzaamheid' (ruimtelijke ordening) en 'bestrijdbaarheid' (hulpverlening).

Het is aan het bevoegd gezag (B&W) om op basis van de verantwoordingsplicht en het brandweeradvies een integrale afweging te maken van tussen ruimtelijke, economische en sociale aspecten t.o.v. beperkingen en mogelijkheden vanuit de externe veiligheid.



VROM-Inspectie
Ministerie van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

> Retouradres Postbus 30020 9700 RM Groningen

Het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Heerenveen
Postbus 15000
8440 GA Heerenveen

GEMEENTE HEERENVEEN	
nr.: 10.1000034	
afd.: Na / #P	
Ingekomen d.d.:	
- 6 JAN 2010	
afgehandeld d.m.v.:	
.....	
paraaf:	d.d.

VROM-Inspectie
Directie Uitvoering
Regionale afdeling Noord
Cascadeplein 10
Postbus 30020
9700 RM Groningen
www.vrom.nl

Contactpersoon
drs. V.K. van der Bijl
T 050-5992700
F 050-5992699
vin-ruimtelijkeplannen
@minvrom.nl

Kenmerk
2010.0000542-VBIJ-N

VERZONDEN - 5 JAN. 2010

Datum

Betreft Bestemmingsplan Internationaal Bedrijvenpark Friesland (IBF)

Geacht college,

Op 26 november 2009 heb ik uw verzoek ontvangen om advies op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening over het voorontwerpbestemmingsplan "Internationaal Bedrijvenpark Friesland (IBF)".

In de brief van 26 mei 2009 aan alle colleges van burgemeester en wethouders heeft de minister van VROM aangegeven over welke nationale belangen uit de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (RNRB, TK 2007-2008, 31500 nr. 1) gemeenten altijd overleg moeten voeren met het Rijk. Gemeenten verzoeken zelf de afzonderlijke rijksdiensten om advies. De VROM-Inspectie coördineert de rijksreactie over voorontwerpbestemmingsplannen, -projectbesluiten en -structuurvisies.

Het bovengenoemde plan geeft de betrokken rijksdiensten geen aanleiding tot het maken van opmerkingen, gelet op de nationale belangen in de RNRB.

Een afschrift van deze brief heb ik gezonden aan het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân.

Hoogachtend,
de directeur-inspecteur regio Noord,

[Handwritten signature]

mr. ir. N.K. Tilstra

5

GEMEENTE HEERENVEEN	
nr.: 10.1000.177	
afd.: VO FD	provinsje fryslân provincie fryslân
ingekomen d.d.:	
14 JAN 2010	
afgehandeld d.m.v.:	postbus 20120 8900 hm Leeuwarden snekertrekweg 1
	telefoon: (058) 292 59 25
	telefax: (058) 292 51 25
parcelf:	www.fryslan.nl
	e-mail: provincie@fryslan.nl

Collegie van burgemeester en wethouders
van de gemeente Heerenveen
Postbus 15000
8440 GA HEERENVEEN

provinsje fryslân

Leeuwarden, 12 januari 2010

Verzonden,

13 JAN 2010

Ons kenmerk : 00868024
Afdeling : Ruimte
Behandeld door : F. Jilderda / (058) 292 52 43 of f.jilderda@fryslan.nl
Uw kenmerk : fd-09.3005889
Bijlage(n) : -

Onderwerp : Voorontwerpbestemmingsplan 'IBF (heerenveen)'.

Geacht college,

Op 20 november 2009 is bovengenoemd plan ter advisering ontvangen.

De provinciale belangen in het plan geven aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen.

Reclamemasten (categorie 1)

In het plan is een ontheffingsmogelijkheid opgenomen voor het toestaan van in totaal drie niet-bedrijfsgebonden reclamemasten van maximaal 20 meter hoog en 9 meter breed. Door de ligging van het bedrijventerrein aan autosnelwegen ziet u in de toekomst in ieder geval ruimte voor het plaatsen van een reclamemast op een strategische zichtlocatie nabij de afrit naar de A7.

Over het plaatsen van niet bedrijfsgebonden reclamemasten aan autosnelwegen is eerder discussie gevoerd. Mede naar aanleiding hiervan is door een amendement van PS is in het Streekplan Fryslân 2007 opgenomen dat reclame-uitingen beperkt blijven en niet grootschalig zijn. Een algemeen beeld van verstedelijking langs autosnelwegen is niet gewenst. Niet grootschalige reclamemasten zijn mogelijk wanneer de beeldregie van reclamemasten in de welstandsnota wordt geregeld.

Conform de strekking van het amendement in relatie tot het ontwerp-streekplan zijn reclamemasten hoger dan 6 meter als grootschalig aan te merken. De door u opgenomen ontheffingsmogelijkheid voor het plaatsen van reclamemasten van maximaal 20 meter hoog achten wij derhalve niet in overeenstemming met de uitgangspunten van het Streekplan Fryslân 2007. Wij verwachten van u dat u de ontheffingsmogelijkheid uit het plan schrapt dan wel de maximale hoogte van reclamemasten beperkt tot 6 meter. Indien u kiest voor het laatste zal een goede beeldregie van de reclame-uitingen in uw welstands-

nota opgenomen dienen te worden en zal een nadere onderbouwing van het aantal toegestane reclamemasten onderdeel uit moeten maken van het plan.

Het plan geeft overigens aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Milieuzonering (categorie 3)

In het plangebied zijn bedrijven tot milieucategorie 4.1 toegestaan. Alhoewel in de Mer beoogredenen worden genoemd waarom bedrijven met een hogere milieucategorie niet zijn toegestaan, wordt in de toelichting van het voorliggende voorontwerp niet nader ingegaan op milieuzonering. Wij adviseren u nader toe te lichten in hoeverre de geadviseerde afstanden, zoals deze in de VNG-brochure worden genoemd, in acht worden genomen in het plan.

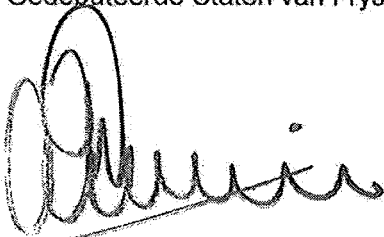
Functiewijziging (categorie 4)

Binnen de bestemming 'Agrarisch – Bedrijf' is een wijzigingsbevoegdheid naar wonen opgenomen. In de wijzigingsregels is niet bepaald dat de woning binnen de bestaande boerderij gerealiseerd moet worden. Geadviseerd wordt deze voorwaarde alsnog aan de wijzigingsbevoegdheid te koppelen.

Wanneer het ontwerpplan ter inzage wordt gelegd, achten wij toezending van het plan noodzakelijk.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Fryslân,



J.A. Jorritsma, voorzitter



dr. G.P.F. van den Boorn, secretaris a.i.



6

> Retouradres Postadres: Postbus 2301 8901 JH Leeuwarden

College van burgemeester en wethouders van
Heerenveen
postbus 15000
8440 GA Heerenveen

GEMEENTE HEERENVEEN
nr.: 10.1000760
ald.: VO / 10
ingekomen d.d.:
- 5 FEB 2010
afgehandeld d.m.
Rijkswaterstaat
Noord-Nederland

Bezoekadres: Zulderalgel 4
Leeuwarden
Postadres: Postbus 2301
8901 JH Leeuwarden
T (058) 234 43 44
F (058) 234 41 23
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon
mw. drs. M.J. Jansma
T 201

Ons kenmerk
DNN2010/653

Uw kenmerk

Bijlage(n)

Datum 1 februari 2010

Onderwerp voorontwerp bestemmingsplan IBF Heerenveen

Geacht college,

Momenteel ligt het voorontwerp bestemmingsplan "Internationaal Bedrijvenpark Friesland" ter inzage.

In de brief van 26 mei 2009 aan alle colleges van burgemeester en wethouders heeft de minister van VROM aangegeven over welke nationale belangen uit de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (RNRB, TK 2007-2008, 31500 nr. 1) gemeenten altijd overleg moeten voeren met het Rijk. Gemeenten verzoeken zelf de afzonderlijke rijksdiensten om advies. De VROM-Inspectie coördineert de rijksreactie over voorontwerpbestemmingsplannen, -projectbesluiten en -structuurvisies. Door de verlenging van de termijn van de ter inzage legging van het voorliggend bestemmingsplan is de Rijkswaterstaat reactie op dit plan niet tijdig naar VROM gezonden. Met VROM is vervolgens afgesproken dat mijn dienst rechtstreeks naar uw gemeente zal reageren. VROM kent de inhoud van deze reactie.

Voorliggend bestemmingsplan betreft de actualisatie van de planologische regeling voor het bedrijventerrein oostelijk van het snelwegknooppunt A7/A32. Het plan geeft mij aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen, gelet op de nationale belangen zoals die zijn verwoord in de RNRB.

Nationaal belang 02: basiskwaliteit hoofdinfrastructuur

Aangegeven wordt in het bestemmingsplan dat de invulling van het IBF - terrein "nieuwe stijl" leidt tot twee nieuwe knelpunten bij de aansluiting op de A7 oost en de aansluiting op de A32 en dat oplossingsrichtingen voor de afwikkelingsproblemen worden gezocht in maatregelen op de betreffende lokale wegen. Voor de Saturnus wordt gedacht aan capaciteitsverruimende maatregelen in de vorm van de aanleg van een dubbelstrooksrotonde of ombouw tot een geregelde T splitsing. Voor de Mercurius wordt gedacht aan het opnieuw inregelen van de verkeersregelinstanties.

Het is mij niet duidelijk in hoeverre deze maatregelen probleemoplossend zijn. In het MER IBF Heerenveen is aangegeven dat de in het MER genoemde knelpunten beheersbaar dienen te zijn, dat dit een lokale verantwoordelijkheid betreft, maar

dat hiervoor een nadere verkeersstudie zal worden verricht. Als wegbeheerder van de A32 en de A7 ontbreekt het mij voornamelijk aan een concreet inzicht in hoe de gemeente de verkeersafwikkeling van IBF "nieuwe stijl" beheersbaar denkt te houden. Ik verzoek de gemeente dit inzicht te bieden, met name voor de periode totdat er meer structurele oplossingen genomen kunnen worden als gevolg van het RSP project "Convenant Bereikbaarheid Heerenveen", mede omdat daarover nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden. Daarbij verzoek ik de gemeente nadrukkelijk ook naar maatregelen op het onderliggend wegennet te kijken die de gemeentelijke ringstructuur beter laten functioneren. Op deze wijze wordt de kwetsbaarheid van de bereikbaarheid en ontsluiting van Heerenveen verminderd. Dit ondersteunt ook de opmerkingen in het MER dat de benoemde knelpunten ook lokaal dienen te worden opgelost.

Rijkswaterstaat
Noord-Nederland

Datum
1 februari 2010

Ops kenmerk

Reclamemast

Middels ontheffing kunnen in het plangebied reclamemasten met een maximale bouwhoogte van 20,00 meter worden opgericht. In de toelichting wordt aangegeven dat er (in de toekomst) een reclamemast in de buurt van de afrit van de A7 naar het IBF zal worden geplaatst. In de richtlijnen van mijn ministerie (Richtlijnen bewegwijzering 2005, paragraaf 2.3.12) staat dat "buiten de bebouwde kom geldt dat verwijzingen zonder verkeersbelang, zoals reclameborden, niet zijn toegestaan binnen het beheersgebied van de weg omdat deze de weggebruiker onnodig afleiden waardoor de verkeersveiligheid afneemt". Voor borden buiten het beheersgebied van Rijkswaterstaat geldt dat deze niet tot verkeersgevaarlijke situaties mogen leiden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
Namens deze,
het hoofd van de afdeling Planvorming en Advies (Wegen en Verkeer),

b. a.

drs. C.H. Oostinga





7

GEMEENTE HEERENVEEN	
GRIFFIE	
Ingekomen n.d.:	
- 5 FEB 2010	
nr.:	GF10-10011
afgeleverd door:	
paraaf:	Rijkswaterstaat Noord-Nederland
Bezoekadres: Zuldensingel 4 Leeuwarden	

> Retouradres Postadres: Postbus 2301 8901 JH Leeuwarden

Gemeenteraad van Heerenveen
Postbus 15000
8440 GA Heerenveen

Postadres: Postbus 2301
8901 JH Leeuwarden
T (058) 234 43 44
F (058) 234 41 23
www.rijkswaterstaat.nl
Contactpersoon
mw. drs. M.J. Jansma
T 201

Ors kenmerk
DNN 2010/656

Uw kenmerk

Bijlage(n)

Datum 4 februari 2010
Onderwerp MER-bedrijventerrein IBF

Geachte Raad,

Momenteel ligt het MER bedrijventerrein IBF van uw gemeente ter inzage. Deze MER geeft mij aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen.

Nationaal belang Basiskwaliteit hoofdinfrastructuur

In het MER wordt op blz. 86 geconcludeerd dat de ontwikkeling van het IBF volgens het nieuwe bestemmingsplan (IBF "nieuwe stijl") leidt tot extra afwikkelingsknoelpunten op de lokale wegen bij de aansluiting op de A7 west en de A32 Oost en daarmee de bereikbaarheid op negatieve wijze beïnvloedt.

In het MER wordt aangegeven dat de in dit MER genoemde knoelpunten beheersbaar dienen te zijn. Aangegeven wordt dat dit een lokale verantwoordelijkheid betreft en dat hiervoor een nadere verkeersstudie zal worden verricht, deze moet leiden tot de aanpak van de knoelpunten. De verkeersstudie is momenteel niet afgerond. In het MER wordt een aantal mogelijke maatregelen op het onderliggend wegennet ter verlichting van de afwikkelingsproblemen genoemd (capaciteitsverruimende maatregelen zoals realisatie en/of aanpassing van verkeersregelinstallaties en verruiming van rotondes (dubbelstrooks), optimaliseren verkeersregelinstallaties). Hierover het volgende.

- Er wordt gesproken van "de verkeersstudie". Het is mij niet duidelijk over welke verkeersstudie wordt gesproken. Ik verzoek de gemeente daarin inzicht te bieden.
- Doordat deze verkeersstudie nog niet is afgerond is mij als wegbeheerder van de A32 en A7 op dit moment niet duidelijk welke maatregelen genomen zullen worden en op welke termijn. Daardoor is het onduidelijk of de verkeersafwikkeling van het IBF "nieuwe stijl" beheersbaar zal zijn. Ik verzoek de gemeente daarin inzicht te geven met name voor de periode totdat er meer structurele oplossingen genomen zullen worden als gevolg van het RSP project "Convenant Bereikbaarheid Heerenveen, mede omdat besluitvorming daarover nog niet heeft plaatsgevonden.

- De in het MER genoemde mogelijke maatregelen richten zich op de aansluitingen op het hoofdwegennet. Ik verzoek de gemeente nadrukkelijk daarbij ook naar maatregelen op het onderliggend wegennet te kijken die de gemeentelijke ringstructuur beter laten functioneren. Op deze wijze wordt de kwetsbaarheid van de bereikbaarheid en ontsluiting van Heerenveen verminderd. Dit ondersteunt ook de opmerking op blz. 19 en 86 dat benoemde knelpunten ook lokaal dienen te worden opgelost.
- IBF "nieuwe stijl" maakt detailhandel mogelijk. Mij is niet duidelijk of er in de berekeningen rekening is gehouden met het aantal bezoekers en het extra aantal verplaatsingen dat dit zal genereren.

Rijkswaterstaat
Noord-Nederland

Datum
1 februari 2010

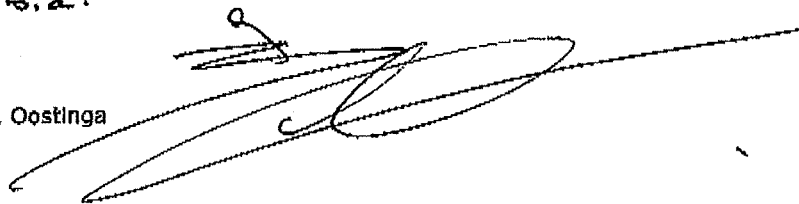
Ons kenmerk
.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
Namens deze,
het hoofd van de afdeling Planvorming en Advies (Wegen en Verkeer),

b.a.

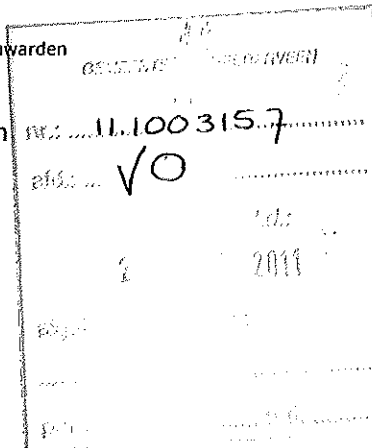
drs. C.H. Oostinga





> Retouradres Postadres: Postbus 2301 8901 JH Leeuwarden

Gemeente Heerenveen
t.a.v. dhr. F. Cuperus en mevr. Driessen
Postbus 15000
8440GA HEERENVEEN



Rijkswaterstaat Noord-
Nederland
Wegendistrict Friesland

Bezoekadres: "De Homele"
Oedsmawel 32
Grou
Postadres: Postbus 2301
8901 JH Leeuwarden
T (0566) 62 53 25
F (0566) 62 42 70
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon
Mr. S.A. Scholten

T 0566-625339
suzanne.scholten@rws.nl

Datum 13 mei 2011

Onderwerp Verkeersmaatregelen n.a.v. bestemmingsplan IBF

Ons kenmerk
DNN 2011/1940

Uw kenmerk
-

Bijlage(n)
-

Geachte heer Cuperus, mevrouw Driessen,

Op 1 en 4 februari 2010 heeft mijn dienst gereageerd op het voorontwerp-
bestemmingsplan "IBF" (kenmerk DNN 2010/653) en op het Milieu Effect Rapport.
Naar aanleiding daarvan heeft overleg met uw gemeente plaatsgevonden waarbij
onze aandachtspunten zijn besproken.

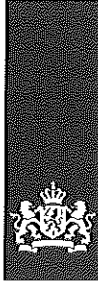
In deze gesprekken heeft Rijkswaterstaat aangegeven de informatie in de
Antwoordnota "Voorontwerp-bestemmingsplan Internationaal Bedrijvenpark
Friesland" op een aantal punten onvoldoende concreet te vinden en heeft zij de
gemeente verzocht op een aantal punten nadere informatie te geven. In deze
brief ga ik in op onze reactie (brief kenmerk DNN 2010/653), de reactie van B&W
(antwoordnota) en de uitkomsten van het overleg met de gemeente. Met deze
brief wil ik de met de gemeente gemaakte en te maken afspraken formaliseren.

1. Basiskwaliteit hoofdinfrastructuur

Reactie RWS op voorontwerp: *In het bestemmingsplan wordt aangegeven dat de
nieuwe invulling van het IBF leidt tot twee nieuwe knelpunten bij de aansluiting
op de A7 oost en de aansluiting op de A32 en dat de oplossingen voor deze
afwikkelingsproblemen worden gezocht in maatregelen op de betreffende lokale
wegen.*

*Niet duidelijk is in hoeverre deze maatregelen probleemoplossend zijn. Verzocht
wordt concreet inzicht te bieden hoe de gemeente de verkeersafwikkeling van het
IBF beheersbaar denkt te houden. Dit met name voor de periode totdat er meer
structurele oplossingen genomen kunnen worden als gevolg van het RSP project
"Convenant Bereikbaarheid Heerenveen". Daarbij wordt verzocht ook naar
maatregelen op het onderliggend wegennet te kijken die de gemeentelijke
ringstructuur beter laten functioneren.*

Reactie B&W in antwoordnota: In de verkeersstudie wordt onderzocht hoe
Heerenveen bereikbaar blijft op basis van de autonome verkeersgroei en de
beoogde ruimtelijke ontwikkelingen. Hierbij is overigens de invloed van het IBF
"nieuwe stijl" op de totale verkeersproblematiek buiten het plangebied beperkt.
De verkeersafwikkeling van het IBF wordt gemonitord door verkeerstellingen.



De gemeente geeft in het voorontwerp aan dat de invulling van het IBF-terrein nieuwe stijl tot twee nieuwe knelpunten leidt bij de aansluiting Tjalleberd op de A7 en de aansluiting Heerenveen-centrum op de A32. In het overleg is afgesproken dat het knelpunt bij de aansluiting op de A32 meegenomen kan worden in de RSP-studie "Bereikbaarheid Heerenveen". Rijkswaterstaat heeft gevraagd de voorgestelde maatregelen bij de aansluiting Tjalleberd concreet te beschrijven en inzicht te geven in de effecten van deze maatregelen zijn, c.q. in hoeverre deze bijdrage leveren in het beheersbaar houden van de verkeersafwikkeling.

Rijkswaterstaat Noord-Nederland
Wegendistrict Friesland

Datum
13 mei 2011

Ons kenmerk
DNN 2011/1940

1.1. Maatregelen

De gemeente heeft aangegeven dat de volgende infrastructurele maatregelen getroffen zullen worden:

- Aanleg rotonde op de huidige T-aansluiting Saturnus-Zestienroeden
- Aanpassing van de bestaande rotonde op de Zestienroeden bij de oprit richting Groningen naar een dubbelstrooksrotonde
- Verdubbeling van de rijstroken op de wegvakken op de Saturnus tussen de hierboven genoemde rotondes

De gemeente heeft aangegeven deze maatregelen in het bestemmingsplan te zullen opnemen en aangegeven dat er in de grondexploitatie voldoende financiële ruimte voor de realisatie van deze infrastructurele maatregelen is opgenomen.

De gemeente heeft daarnaast inzicht geboden in de effecten van de invulling IBF-nieuwe stijl t.o.v. IBF-huidige stijl, en in de effecten van de bovengenoemde maatregelen op zowel hoofdwegennet als onderliggend wegennet. Hieruit blijkt dat IBF-nieuwe stijl t.o.v. IBF-autonoom op gebied van verkeersintensiteit een aanzienlijke stijging in I/C- verhouding geeft. In de ochtendspits is er op het meest kritieke wegvak (tussen rotonde Zestienroeden en de Saturnus) bij invulling van IBF-nieuwe stijl sprake van een I/C-verhouding van 1,07. In de avondspits is er op het meest kritieke wegvak sprake van I/C-verhouding van 1,03. In de situatie IBF-autonoom 2020 is dit aanzienlijk lager (0,14 resp. 0,11).

De door de gemeente te nemen maatregelen leiden in de ochtendspits tot een betere afwikkeling van het verkeer tussen de rotonde bij de oprit A7 richting Groningen en de T-aansluiting Saturnus-Zestienroeden. Verwacht mag worden dat dit zal leiden tot betere afwikkeling van het verkeer vanaf de aansluiting A7. Ook in de avondspits is sprake van verlaging van de I/C-verhouding op de wegvakken op de Saturnus. Overigens kan dit er wel toe leiden dat de oprit A7 richting Groningen een grotere verkeersstroom te verwerken krijgt en dat daar in de toekomst mogelijk aanvullende maatregelen nodig zullen zijn. Hierbij kan gedacht worden aan toeritdosering. Indien deze situatie zich voordoet, treden gemeente en RWS in overleg over eventuele oplossingsrichtingen. Evenals bij de in deze brief reeds opgenomen infrastructurele maatregelen zullen te treffen maatregelen op en nabij de oprit voortvarend worden genomen.

1.2. Monitoring

In de gevoerde gesprekken is besproken dat eens in de een of twee jaar een verkeersmonitor plaats zal vinden. Omdat het IBF-terrein naar verwachting gefaseerd bebouwd zal gaan worden, lijkt dit een goede manier om de vinger aan de pols te houden in de ontwikkelingen van de verkeersstromen en -intensiteit.



Met de gemeente is afgesproken dat Rijkswaterstaat de uitkomsten van deze monitoring zal ontvangen.

Rijkswaterstaat stelt voor deze monitoring eens per jaar plaats te laten vinden; een dergelijke tijdsperiode lijkt een goede periode om tijdig maatregelen te kunnen treffen, mede omdat implementatie van te nemen maatregelen altijd enige tijd zal vergen.

Rijkswaterstaat stelt voor dat concrete meetwaarden worden vastgesteld op basis waarvan de door u te maatregelen dienen te worden getroffen. Indien de verkeersintensiteit bij de aansluiting Tjalleberd van rijksweg A7 op het gedeelte Saturnus-Zestienroeden de waarde 0,85 overstijgt, dient uw gemeente de maatregelen te nemen die voor het betreffende grensoverstijgende weggedeelte effectief zijn in het kader van de verkeersafwikkeling.

2. Reclamemast

Reactie RWS: Middels een ontheffing kunnen in het plangebied reclamemasten met een maximale bouwhoogte van 20.00 meter worden opgericht. In de toelichting wordt aangegeven dat er (in de toekomst) een reclamemast in de buurt van de afrit van de A7 naar het IBF zal worden geplaatst. In de richtlijnen van het ministerie staat dat verwijzingen zonder verkeersbelang (zoals reclameborden) niet zijn toegestaan binnen het beheersgebied van de weg omdat deze weggebruikers onnodig afleiden waardoor de verkeersveiligheid afneemt. Voor borden buiten het beheersgebied van Rijkswaterstaat geldt dat deze niet tot verkeersgevaarlijke situaties mogen leiden.

Reactie B&W: In de toelichting staat ten onrechte dat in de toekomst een (niet bedrijfsgebonden) reclamemast zal worden opgericht in de buurt van de afrit van de A7 naar het IBF. In de toelichting wordt verwezen naar een ontheffing welke niet in de regels is opgenomen. Op dit moment zijn er geen concrete plannen voor het oprichten van een niet-bedrijfsgebonden reclamemast. De toelichting wordt hierop aangepast.

Het oprichten van de drie reclamemasten met een maximale bouwhoogte van 20 meter is op grond van het bestemmingsplan niet mogelijk binnen het beheersgebied van Rijkswaterstaat. Zoals hiervoor aangegeven worden de regels voor de betreffende reclamemasten aangepast. Het oprichten van een bedrijfsgebonden reclamemast zal niet worden toegestaan ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van bedrijventerrein - representatieve zone".

Op dit punt is voldoende tegemoet gekomen aan onze reactie; dit vereist geen nadere uitwerking.

3. Verkeersstudie

Reactie RWS: In het MER wordt gesproken over een "de verkeersstudie". Het is niet duidelijk over welke verkeersstudie wordt gesproken.

Reactie B&W: Hier wordt verwezen naar de verkeersstudie welke wordt uitgevoerd in kader van het RSP project "Bereikbaarheid Gebiedsontwikkeling Heerenveen". Momenteel wordt deze studie door de gezamenlijke overheden (Rijkswaterstaat Noord-Nederland, gemeente Heerenveen en provincie Fryslân) uitgevoerd.

Rijkswaterstaat Noord-Nederland
Wegendistrict Friesland

Datum
13 mei 2011

Ons kenmerk
DNN 2011/1940



Op dit punt is voldoende helderheid geboden; dit punt vereist geen nadere uitwerking anders dan hetgeen onder punt 1) en 5) wordt aangedragen.

Rijkswaterstaat Noord-Nederland
Wegendistrict Friesland

4. Verkeersafwikkeling

Datum
13 mei 2011

Reactie RWS: Verzocht wordt inzicht te geven hoe de verkeersafwikkeling van het IBF beheersbaar wordt gemaakt. Met name voor de periode totdat er meer structurele oplossingen genomen zullen worden als gevolg van het RSP project "Convenant Bereikbaarheid Heerenveen", mede omdat besluitvorming hierover nog niet heeft plaatsgevonden.

Ons kenmerk
DNN 2011/1940

Reactie B&W: In de verkeersstudie wordt onderzocht hoe Heerenveen bereikbaar blijft op basis van de autonome verkeersgroei en de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen. Hierbij is overigens de invloed van het IBF "nieuwe stijl" op de totale verkeersproblematiek buiten het plangebied beperkt. De verkeersafwikkeling van het IBF wordt gemonitord door verkeerstellingen.

Voor dit punt wil ik verwijzen naar de afspraken onder punt 1).

5. Verkeersmaatregelen

Reactie RWS : Verzocht wordt nadrukkelijk naar verkeersmaatregelen op het onderliggende wegennet te kijken die de gemeentelijke ringstructuur beter laten functioneren.

Reactie B&W: De noodzakelijke verkeersmaatregelen op het gehele wegennetwerk in en rond Heerenveen worden meegenomen bij de verdere verdieping van de oplossingsstrategieën uit de verkeersstudie.

In de gevoerde gesprekken is met name gefocust op verkeersmaatregelen ten behoeve van de knelpunten bij de A7 aansluiting Tjalleberd (zie punt 1). Ten aanzien van het knelpunt bij de aansluiting op de A32 (Heerenveen-centrum), de andere plek waar het IBF wordt ontsloten, is afgesproken dat deze meegenomen kan worden in de verkeersstudie RSP Bereikbaarheid Heerenveen. In die studie worden ook maatregelen op het onderliggende wegennet meegenomen. Dit punt behoeft daarom geen nadere uitwerking.

Ondanks het feit dat de te treffen verkeersmaatregelen op en langs rijksweg A32 in het traject van de RSP-bereikbaarheidsstudie worden meegenomen, wil ik hierbij nog wel aantekenen dat de verkeersregelinstallatie al maximaal staat afgeregeld en dat hierin dus weinig tot geen effectiviteit in termen van verkeersafwikkeling valt te behalen.

6. Detailhandel

Reactie RWS: Het nieuwe IBF maakt detailhandel mogelijk. Het is niet duidelijk of er in de berekeningen rekening is gehouden met het aantal bezoekers en het extra aantal verplaatsingen dat dit zal genereren.

Reactie B&W: In de berekening is rekening gehouden met het extra aantal verkeersbewegingen welke wordt gegenereerd door het mogelijk maken van perifere-detailhandel op het IBF. In de verkeersberekeningen gerekend met de



kengetallen uit de CROW publicatie 256. Hierbij is uitgegaan van een oppervlakte voor perifere-detailhandel van 22,5 hectare.

Op dit punt is voldoende tegemoet gekomen aan de reactie; dit punt vereist geen nadere uitwerking.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

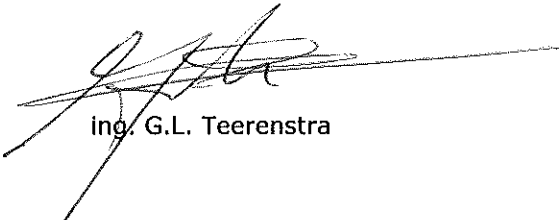
Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
Namens deze,
het hoofd van het Wegendistrict Friesland,

**Rijkswaterstaat Noord-
Nederland**
Wegendistrict Friesland

Datum
13 mei 2011

Ons kenmerk
DNN 2011/1940



Ing. G.L. Teerenstra