

# **RUIMTELIJKE ONDERBOUWING**

ten behoeve van

## **OMGEVINGSVERGUNNING IN AFWIJKING VAN HET BESTEMMINGSPLAN**

op grond van artikel 2.12, eerste lid onder a onder 3°  
van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

**McDonald's Restaurant Sneek  
Locatie De Hemmen/A7**

15 mei 2015



# INHOUDSOPGAVE

|                                                  |           |
|--------------------------------------------------|-----------|
| <b>INHOUDSOPGAVE.....</b>                        | <b>3</b>  |
| <b>1 INLEIDING .....</b>                         | <b>1</b>  |
| 1.1 Aanleiding .....                             | 1         |
| 1.2 Ligging projectgebied .....                  | 1         |
| 1.3 Het vigerende bestemmingsplan .....          | 3         |
| 1.4 Leeswijzer .....                             | 4         |
| <b>2 BESTAANDE SITUATIE/NIEUWE SITUATIE.....</b> | <b>5</b>  |
| 2.1 Huidige situatie.....                        | 5         |
| 2.2 Projectbeschrijving .....                    | 5         |
| <b>3 BELEIDSKADER .....</b>                      | <b>8</b>  |
| 3.1 Planologische kaders .....                   | 8         |
| 3.2 Rijksbeleid .....                            | 8         |
| 3.3 Provinciaal beleid .....                     | 8         |
| 3.4 Gemeentelijk beleid.....                     | 9         |
| 3.5 Conclusie .....                              | 10        |
| <b>4 MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN .....</b>      | <b>11</b> |
| 4.1 Milieuonderzoek .....                        | 11        |
| 4.2 Verkeer en parkeren .....                    | 13        |
| 4.3 Waterhuishouding .....                       | 13        |
| 4.4 Flora en fauna .....                         | 14        |
| 4.5 Archeologie en cultuurhistorie .....         | 14        |
| 4.6 Kabels en leidingen .....                    | 14        |
| 4.7 Regionale behoefte .....                     | 14        |
| 4.8 Milieueffect rapportage.....                 | 15        |
| <b>5 JURIDISCHE ASPECTEN .....</b>               | <b>16</b> |
| 5.1 Inleiding .....                              | 16        |
| 5.2 Uitgangspunten .....                         | 16        |
| <b>6 HAALBAARHEID .....</b>                      | <b>17</b> |
| 6.1 Economische haalbaarheid .....               | 17        |
| 6.2 Maatschappelijke haalbaarheid .....          | 17        |
| 6.3 Conclusie .....                              | 17        |

## Bijlagen:

1. Notitie geluid, Cauberg-Huygen (13 mei 2015)
2. Verkeersonderzoek, Royal HaskoningDHV (27 oktober 2014)
3. Externe veiligheid, AVIV (26 augustus 2014)
4. Watertoets en akkoord Wetterskip Fryslân (4 mei 2015)



# 1 INLEIDING

## 1.1 Aanleiding

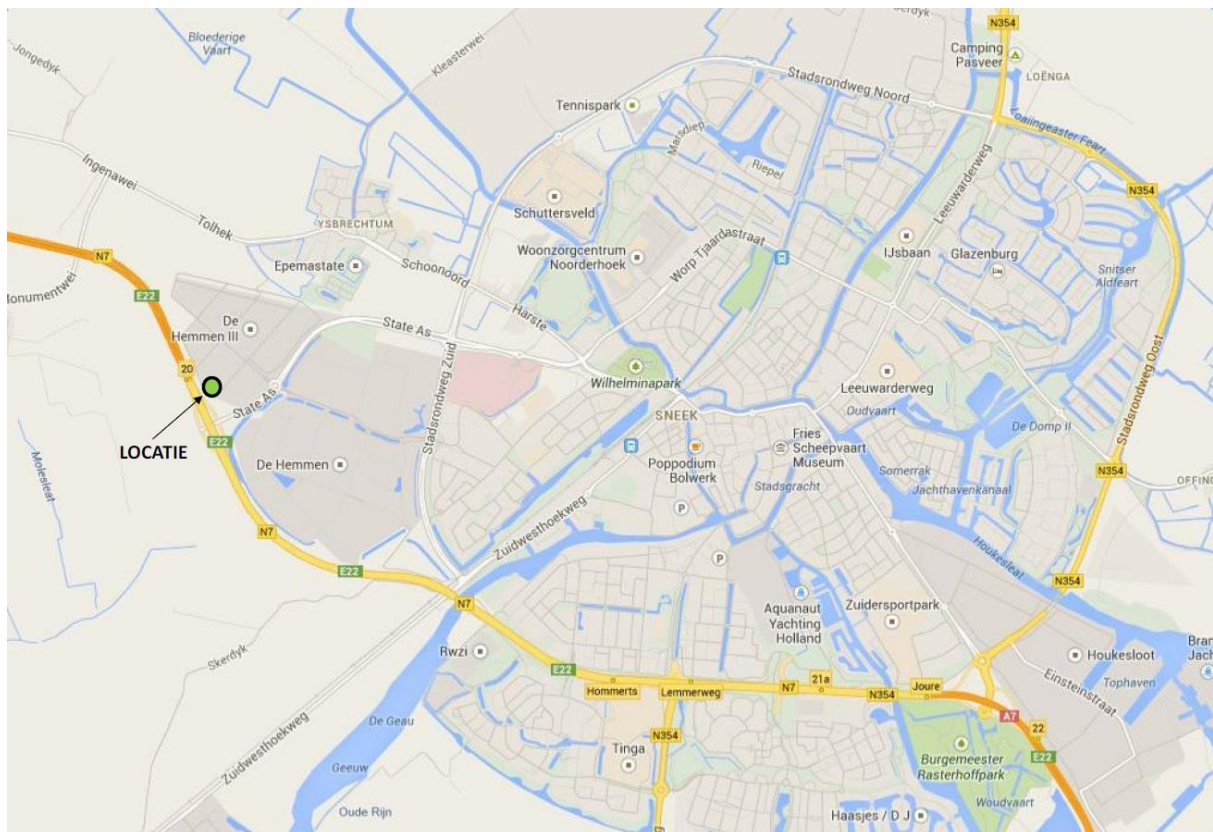
McDonald's Nederland B.V. is voornemens om op het bedrijventerrein De Hemmen, aan de westrand van Sneek, aan de A7 een nieuwe vestiging in een nieuw gebouw te realiseren. De vestiging bestaat uit de volgende onderdelen:

1. een nieuw gebouw voor het restaurant: circa 520 m<sup>2</sup> bvo;
2. een terras ten behoeve van het restaurant;
3. drive-in functie;
4. 53 parkeerplaatsen;
5. drie vlaggenmasten voor het logo van McDonald's;
6. bijbehorende voorzieningen en 'signage', zoals prullenbakken, menuborden etc.

De realisatie van een restaurant met drive-in en bijbehorende voorzieningen is strijdig met het geldende bestemmingsplan. Op het principeverzoek van 1 juli 2013 heeft de gemeente positief gereageerd. De gemeente Súdwest-Fryslân is voornemens om de aangevraagde omgevingsvergunning te verlenen in afwijking van het geldende bestemmingsplan. Artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht biedt daarvoor de mogelijkheid. Het voorliggende document vormt de daarvoor benodigde ruimtelijke onderbouwing.

## 1.2 Ligging projectgebied

Het bouwplan bevindt zich op het bedrijventerrein De Hemmen aan de westrand van Sneek. In onderstaande afbeelding is de locatie in de omgeving aangegeven.



Afbeelding: Ligging projectlocatie (omcirkeld)

Het nieuwe McDonald's restaurant is geprojecteerd op kavel 10 aan de zuidkant van het nieuwe deel van het bedrijventerrein De Hemmen (De Hemmen III). De locatie ligt ten noorden van de State-as en ten oosten van de snelweg A7 aan de Wolkammerstraat. Op korte afstand bevindt zich afrit 20 van de snelweg.



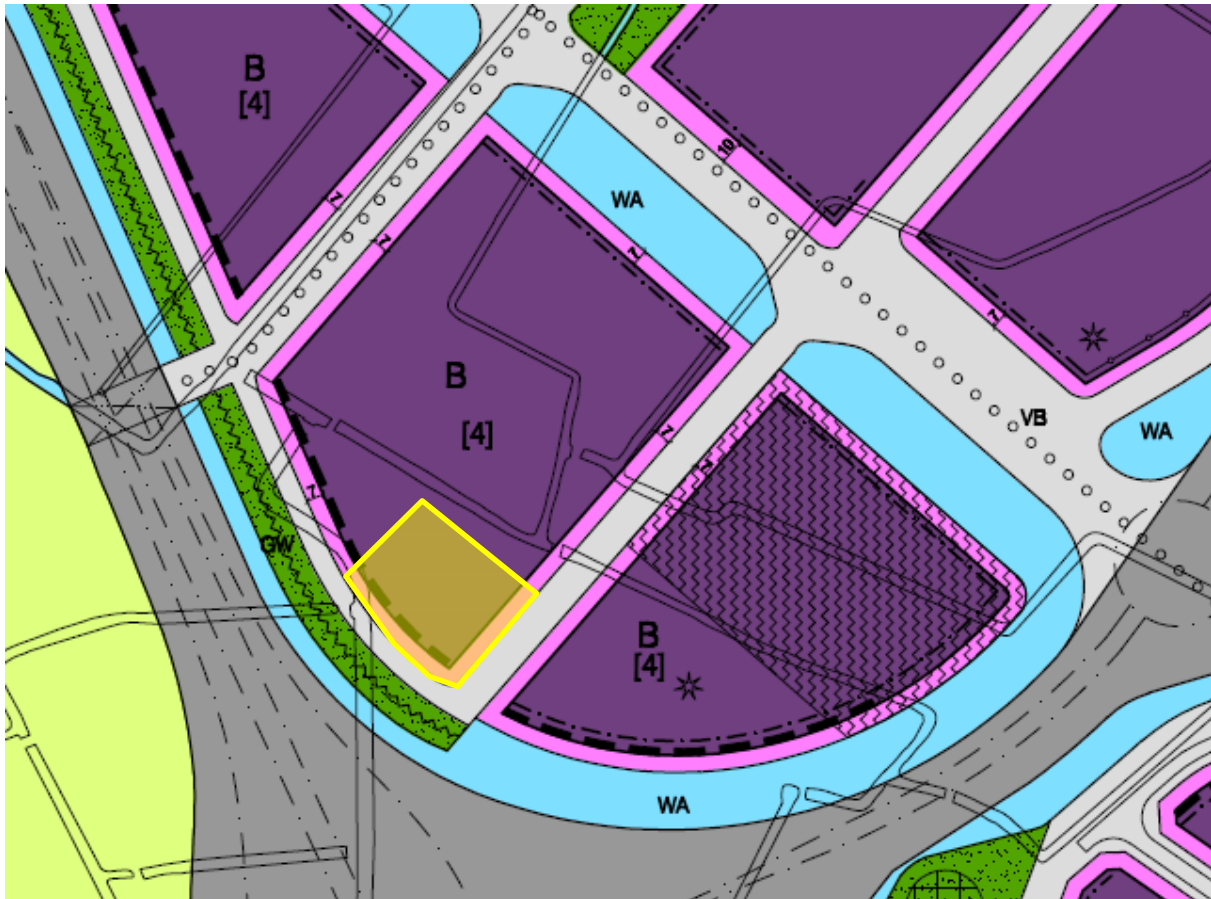
*Afbeelding: projectlocatie (rood)*



*Afbeelding: Impressie nieuwe vestiging*

### 1.3 Het vigerende bestemmingsplan

Ter plaatse van de projectlocatie geldt het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark De Hemmen A7', dat sinds 21 oktober 2008 onherroepelijk is. De onderhavige projectlocatie is aangewezen voor 'Bedrijfsdoeleinden'. Binnen deze bestemming zijn bedrijven tot en met milieucategorie 4 van de als bijlage bij de regels gevoegde Staat van Bedrijfsactiviteiten (met uitzondering van detailhandel en Bevi-inrichtingen) toegestaan. Daarnaast zijn de gronden bestemd voor nutsdoeleinden, infrastructurele voorzieningen, groenvoorzieningen en water. Horecavestigingen zijn toegestaan, mits bestaand op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan. Onder voorwaarden kan medewerking worden verleend aan de vestiging van nieuwe kleinschalige horeca-inrichtingen.



Afbeelding: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan De Hemmen A7 (projectlocatie geel)

Het onderhavige project wijkt af van het geldende bestemmingsplan, omdat een fastfoodrestaurant met drive-in functie niet is toegestaan. De afmetingen van de beoogde bebouwing zijn in overeenstemming met de bouwmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. De 8 meter hoge vlaggenmasten buiten het bouwvlak zijn echter hoger dan toegestaan.

Op 3 juli 2014 is voor het gebied een voorbereidingsbesluit genomen. Op basis van nieuwe beleidsuitgangspunten moet het bestemmingsplan Bedrijvenpark De Hemmen A7 geactualiseerd worden. Dit voorbereidingsbesluit is expliciet bedoeld om te voorkomen dat detailhandel op ongewenste plekken op het bedrijventerrein moet worden toegestaan. Doelstelling is dat andere ontwikkelingen zoveel mogelijk onbelemmerd doorgang kunnen vinden.

## **1.4 Leeswijzer**

Na dit inleidende hoofdstuk wordt eerst een beschrijving gegeven van de bestaande situatie en van de nieuwe situatie. Daarna volgt de uiteenzetting van de beleidskaders van het Rijk, de provincie en de gemeente.

Hierna wordt aandacht besteed aan de verschillende sectorale aspecten, zoals geluid, luchtkwaliteit, flora en fauna en archeologie.

Dan volgt een hoofdstuk met een juridische beschrijving van de omgevingsvergunning. Tenslotte wordt aandacht besteed aan de haalbaarheid en de procedures, die de onderhavige omgevingsvergunning doorloopt of doorlopen heeft.

## 2 BESTAANDE SITUATIE/NIEUWE SITUATIE

### 2.1 Huidige situatie

In de huidige situatie is de onderhavige projectlocatie onbebouwd en bouwrijp. De locatie is onverhard en bestaat uit een grasveld. Er bevinden zich geen bomen, bosschages e.d. op het perceel.



### 2.2 Projectbeschrijving

#### Locatiekeuze en doelgroep

Reeds 13 jaar is McDonald's vertegenwoordigd in het centrum van Sneek. Gedurende die periode hebben binnen de gemeente infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen plaatsgevonden, waardoor McDonald's graag uit zou willen breiden met een restaurant met McDrive op bedrijventerrein De Hemmen.

Een restaurant met een auto-afhaaloket heeft een ruimtebeslag van ongeveer 520 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak. Uitgangspunt is verder dat alle activiteiten die verband houden met het restaurantbezoek, met inbegrip van de verkeersafwikkeling, op eigen terrein moeten worden afgewerkt. Dit betekent dat er een terreinbehoefte is van circa 3.500 m<sup>2</sup>. Kavel 10 op bedrijventerrein Hemmen A7 heeft een oppervlakte van circa 4.000 m<sup>2</sup> en is hierdoor geschikt voor het initiatief.

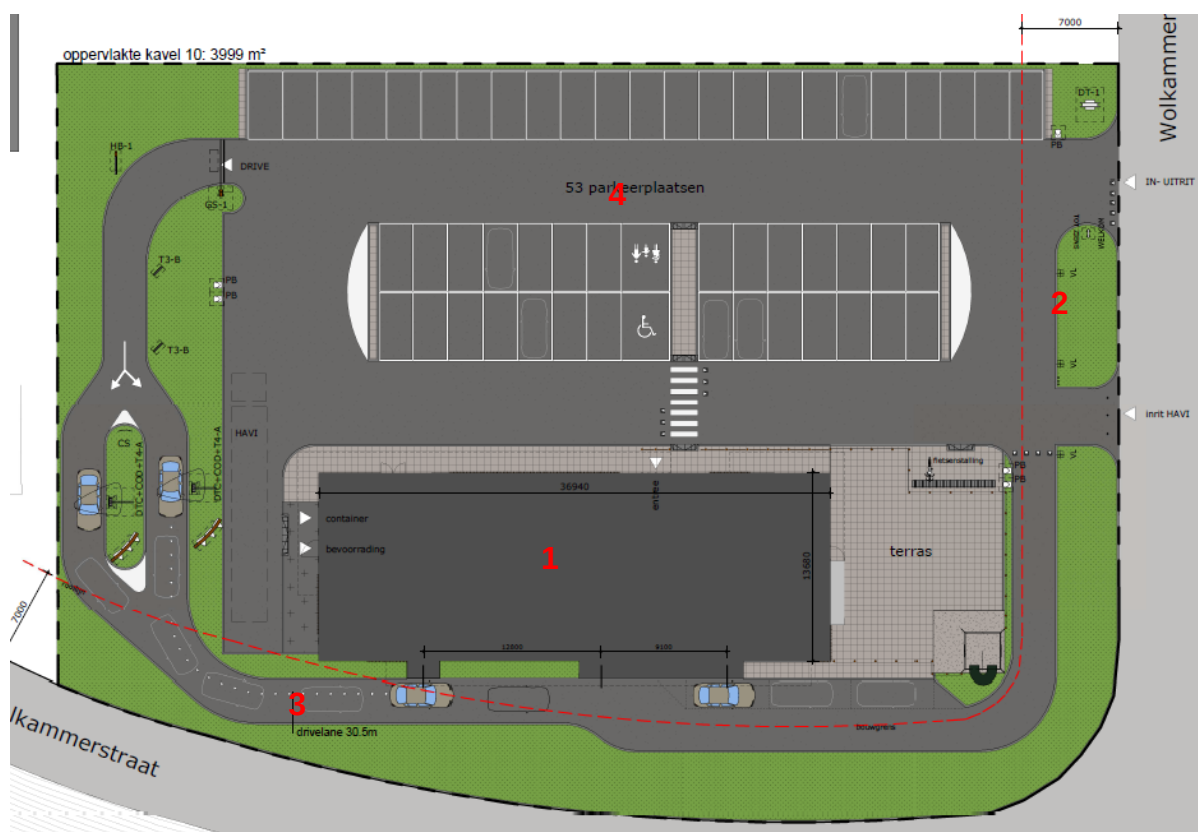
Voor een McDonald's vestiging is een goede bereikbaarheid en zichtbaarheid vanuit de omgeving van essentieel belang. De locatie is gelegen aan de snelweg A7 en is vanuit de A7 ook goed zichtbaar. De A7 is een bovenregionale/nationale verkeersroute. Op korte afstand bevindt zich de afrit 20, waardoor de locatie goed bereikbaar is voor passerende reizigers. Daarnaast bevinden zich in de directe omgeving veel bedrijven en perifere detailhandel. De locatie is daarmee ideaal voor een McDonald's vestiging.

Gezien het voorafgaande, gaat het bij de toekomstige klanten van McDonald's om lokale inwoners en bezoekers van de bedrijven in de omgeving. Aangezien de goede zichtbaarheid vanaf de snelweg, ligt het voor de hand dat een groot deel van de toekomstige gasten passerende reizigers zijn die vanaf de A7 naar dit restaurant gaan komen.

#### Het bouwplan

Het bouwplan bestaat uit de volgende onderdelen:

1. een nieuw gebouw voor het restaurant: circa 520 m<sup>2</sup> bvo;
2. een terras ten behoeve van het restaurant;
3. drive-in functie;
4. 53 parkeerplaatsen;
5. drie vlaggenmasten voor het logo van McDonald's;
6. bijbehorende voorzieningen en 'signage', zoals prullenbakken, menuborden etc.



Afbeelding: Inrichting projectlocatie

Aan de zuidrand van de projectlocatie wordt het gebouw voor het restaurant gerealiseerd (zie nr. 1, bovenstaande afbeelding). Het grootste deel van het gebouw bestaat uit één bouwlaag. De bouwhoogte varieert tussen circa 4 en 6 meter. In het centrale gedeelte wordt een 'toren' gerealiseerd met daarin ruimte voor diverse installaties. De bouwhoogte hiervan bedraagt maximaal 15 meter. Het restaurant heeft een bruto vloeroppervlak van circa 520 m<sup>2</sup>.

De vlaggenmasten met het McDonald's logo zijn direct bij de in- en uitrit gelegen (zie nr. 2 bovenstaande plattegrond).



Afbeelding: Impressie McDonald's restaurant vanuit het parkeerterrein



Afbeelding: Impressie McDonald's restaurant met 'drivelane'

De situering van het gebouw scheidt de 'drivelane' voor de drive-in functie (zie nr. 3, afbeelding blz. 5) van het parkeerterrein (zie nr. 4, afbeelding blz. 5), waardoor een optimale circulatie ontstaat. De entree van het restaurant is gericht op het parkeerterrein. Voor de consument is dit eenvoudig te begrijpen. Men komt het terrein op, men parkeert of maakt gebruik van de drive-in functie. De routing op het terrein is duidelijk. Er is een centrale entree, met duidelijke rondrij-bewegingen, met zo min mogelijk kruisende verkeersbewegingen.

#### Verkeer en parkeren

De 'drivelane' loopt achter het gebouw (zie nr. 3, afbeelding blz. 5) en is voorzien van bijbehorende 'signage'. Op het bestaande parkeerterrein bevinden zich voldoende parkeerplaatsen om aan de parkeerbehoefte van McDonald's te kunnen voldoen (zie nr. 4, afbeelding blz. 5). De in- en uitrit en de aansluiting op de openbare weg bevindt zich aan de Wolkammersstraat.

#### Werkgelegenheid

Het restaurant zal voor extra werkgelegenheid in Sneek zorgen. Het gaat hierbij met name om arbeidsplaatsen voor laaggeschoolde werknemers. In totaal worden circa 90-100 nieuwe banen gecreëerd. Het gaat hierbij veelal om parttime banen. Omgerekend naar het *fulltime-equivalent (fte)* bedraagt dat 25-30.

#### Zwerfvuil

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

### **3 BELEIDSKADER**

#### **3.1 Planologische kaders**

Bij ieder plan of project vindt inkadering binnen het beleid van de overheid plaats. Door een toetsing aan rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid ontstaat een duidelijk beeld van de marges waarbinnen deze ruimtelijke onderbouwing wordt opgezet. De beleidsinkadering dient een compleet beeld te geven van de ruimtelijke overwegingen en het relevante planologisch beleid.

Gemeenten zijn niet geheel vrij in het voeren van hun eigen beleid. Rijk en provincies geven met het door hen gevoerde en vastgelegde beleid de kaders aan waarbinnen gemeenten kunnen opereren. De belangrijkste kaders van Rijk en de provincie worden in het kort weergegeven, omdat deze zoals gezegd mede randvoorwaarden voor het lokale maatwerk voor de onderhavige vergunning zullen zijn.

#### **3.2 Rijksbeleid**

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

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 in werking getreden. Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden, welke op 1 oktober 2012 is aangevuld. In de Structuurvisie zijn de hoofddoelstellingen van het nationaal ruimtelijk beleid weergegeven, die zien op het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur, het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat en het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, zijn daarom geborgd in de Amvb Ruimte. Deze Amvb wordt aangeduid als het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van de nationale ruimtelijke belangen, zoals de grote rivieren, Waddenzee en ecologische hoofdstructuur. Geen van de in het Barro geregelde onderwerpen heeft invloed op de voorliggende ontwikkeling.

##### Nationaal Waterplan

Op 22 december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 – 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen. In het kader van deze omgevingsvergunning vindt conform het bepaalde in artikel 3.1.1 Bro overleg plaats met het hoogheemraadschap. In hoofdstuk 4.3 wordt hier nader op ingegaan.

#### **3.3 Provinciaal beleid**

Op 25 juni 2014 hebben Provinciale Staten de Verordening Romte Fryslân 2014 vastgesteld. De Verordening Romte Fryslân 2014 is in werking getreden per 1 augustus 2014.

De verordening stelt regels die ervoor moeten zorgen dat de provinciale ruimtelijke belangen doorwerken in de gemeentelijke ruimtelijke plannen. Uitgangspunt is dat de verordening niet meer regelt dan noodzakelijk is. Wat elders al goed geregeld is (in de AMvB Ruimte of in andere wet- en regelgeving) hoeft niet over te worden gedaan. Verder is bij de wijze van regeling rekening gehouden met de verantwoordelijkheid van gemeenten. Binnen randvoorwaarden is ruimte voor lokaal maatwerk.

De onderhavige projectlocatie valt binnen het in de verordening aangewezen 'Bestaand stedelijk gebied'. De realisatie van een nieuwe horecavestiging is hier op grond van de verordening mogelijk.

### 3.4 Gemeentelijk beleid

#### Ontwikkelvisie gemeente Súdwest - Fryslân 2011-2021 (2012)

De "Ontwikkelvisie gemeente Súdwest-Fryslân" is op 22 maart 2012 vastgesteld. In deze visie staan de gemeentelijke ambities betreffende sociale, ruimtelijke en economische ontwikkelingen beschreven. De visie vormt een belangrijke basis voor nieuw beleid en ruimtelijke plannen. De visie maakt duidelijk hoe de gemeente zich naar de toekomst toe wil positioneren, wat de belangrijkste speerpunten zijn en op welke aandachtsgebieden wordt ingezet. De ontwikkelvisie beslaat een periode van tien jaar.

In de gemeente worden vijf landelijke clusters en één stedelijk cluster rondom Bolsward en Sneek onderscheiden. De ontwikkelvisie rust op zes pijlers waar een visie op is geformuleerd en waar een koers per landelijk of stedelijke cluster voor is uitgezet. Deze pijlers betreffen:

1. Verscheidenheid in kernen.
2. Weidsheid van het landschap.
3. Economische verscheidenheid.
4. Grote sociale verbondenheid.
5. Grote rijkdom aan cultuur en erfgoed.
6. Sterke aantrekkingskracht voor toeristen.

Voor het onderhavige project zijn vooral de eerste en de derde pijler van belang. De steden Sneek en Bolsward worden in de visie zeer belangrijk geacht voor de economische ontwikkeling van de gemeente omdat zij zorgen voor 65% van de werkgelegenheid. Ten aanzien van verscheidenheid in kernen wordt gezegd, dat het voor alle kernen in de gemeente van belang is dat de gemeente zich in totaliteit sterk ontwikkelt. Ook op het gebied van de ruimtelijk economische ontwikkeling maken de gemeente keuzes waar welke ontwikkeling gestimuleerd wordt en waar niet. Een gebiedsgerichte aanpak via de indeling in clusters vormt hierbij de leidraad van de gemeente.

Volgens de ontwikkelingsvisie horen de meer grootschalige bedrijfslocaties thuis in de stedelijke kernen Sneek en Bolsward als onderdeel van het stedelijk netwerk langs de A7. Daar wordt ruimte voor nieuwe bedrijventerreinen, zoals op de Hemmen III in Sneek, geboden. Hier kunnen bedrijven profiteren van elkaar, van de stedelijke voorzieningen en van de uitstekende infrastructuur. Bij stedelijke voorzieningen horen ook horecagelegenheden. Voor het stedelijke cluster Sneek- Bolsward geldt dat men het hoog voorzieningenniveau op peil wil houden en uit wil breiden. De gemeente wil dat het hoge bovenlokale en bovenregionale voorzieningenniveau in dit cluster zowel kwantitatief als kwalitatief op een hoog peil blijft en wordt uitgebreid. Het streven is ook om de fysieke en digitale bereikbaarheid van de voorzieningen in deze stedelijke zone te verbeteren.

#### Horecabeleid 2007

In het horecabeleid van de voormalige gemeente Sneek wordt als uitgangspunt aangegeven dat het beleid is gericht op het versterken van de aantrekkelijkheid van de binnenstad. Dit houdt in dat het zwaartepunt van de horeca in de binnenstad moet (blijven) liggen. Een groei van het aantal horeca vestigingen buiten de binnenstad past niet in dit beleid. Buiten de binnenstad is het beleid gericht op consolideren van het aantal vestigingen. Als uitzondering hierop is aangegeven dat zich een initiatief kan aandienen dat qua aard en schaal niet past in de binnenstad, maar op zich wel een verrijking kan zijn van het totale aanbod. Dergelijke aanvragen worden van geval tot geval beoordeeld, waarbij de bescherming van het woon- en leefklimaat uitermate van belang is.

### **3.5 Conclusie**

De beoogde realisatie van het restaurant met drive-in en parkeerterrein past binnen de vigerende beleidslijnen van rijk, provincie en gemeente. De projectlocatie is gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied, zoals bedoeld in de Provinciale verordening. Daarnaast draagt het bij aan een versterking van de economische positie van Sneek (creëren van arbeidsplaatsen, verhogen van het voorzieningenniveau), zoals beoogd in de ontwikkelvisie van de gemeente. Met betrekking tot het horecabeleid kan in dit geval gesteld worden dat qua aard en schaal een McDonald's restaurant met een drive-in functie past op een industrieterrein, mede vanwege de uitstekende ligging en ontsluiting op de A7. Daarbij trekt een fastfoodketen een publiek dat normaal gesproken niet voor een snelle lunch/diner de binnenstad van Sneek zou inrijden. Gesteld kan worden dat er dan ook sprake is van een verrijking van het totale aanbod en dat er op de regel dat horeca in de binnenstad van Sneek moet worden geconcentreerd kan worden afgeweken.

## 4 MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

### 4.1 Milieuonderzoek

In het kader van de milieuwetgeving zijn diverse wetten van toepassing op het gebruik van de gronden en de bouw mogelijkheden. Het betreft hier veelal zones die van belang zijn of milieuvorwaarden waaraan voldaan moet worden.

#### Bodem

In de 'Wet bodembescherming' zijn bepalingen opgenomen ter behoud en verbetering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. Wanneer (graaf-) werkzaamheden worden uitgevoerd is een (verkennd) bodemonderzoek aan de orde om te bepalen of het nodig is om eventuele vervuilde grond te saneren. De gronden worden bouwrijp opgeleverd. Hierdoor kan verwacht worden dat de milieuhygiënische kwaliteit van de grond geen belemmering vormt voor de realisatie van een fastfoodrestaurant. Nader bodemonderzoek is dan ook niet nodig.

#### Geluid

In de Wet geluidhinder zijn geluidsnormen voor wegverkeerslawaaai, railverkeerslawaaai en industrielawaaai opgenomen. Wanneer er een nieuwe geluidsgevoelige bestemming wordt gerealiseerd op een locatie waar momenteel geen geluidsgevoelige functie aanwezig is en deze locatie binnen de geluidszones van industrie, rail- of wegverkeer valt moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. De voorliggende omgevingsvergunning voorziet niet in een nieuwe geluidsgevoelige bestemming. De realisatie van het restaurant vindt echter plaats op een gezoned industrie terrein. De gezamenlijke bedrijven op het industrie terrein mogen op de zone niet meer geluid dan 50 dB(A) etmaalwaarde produceren. Het bedrijf is krachtens de Wet milieubeheer een inrichting, de inrichting valt onder de werking van het Activiteitenbesluit milieubeheer. Conform het Activiteitenbesluit moet het bedrijf voldoen aan een langtijdgemiddelde beoordelingsniveau van 50 dB(A) etmaalwaarde op een afstand van 50 m van de inrichting.

Uit een door onderzoeksbureau Cauberg-Huygen (bijlage 1) uitgevoerde quickscan is gebleken dat aan de normstelling van het Activiteitenbesluit wordt voldaan.

#### Luchtkwaliteit

In Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer worden normen gesteld aan de luchtkwaliteit wat betreft een zestal stoffen. Voor de normen voor zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood geldt dat overschrijding daarvan in Nederland nauwelijks valt te verwachten. De norm voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) wordt in Nederland met name in de directe omgeving van drukke (snel)wegen overschreden. De norm voor fijn stof (PM<sub>10</sub>) wordt eveneens op diverse locaties overschreden.

In de Wet milieubeheer is een koppeling gelegd met ruimtelijke plannen. Deze koppeling houdt in dat bij het voorbereiden van ruimtelijke plannen, waaronder een bestemmingsplan, de gevolgen voor de luchtkwaliteit moeten worden onderzocht. De gevolgen hangen direct samen met de eventuele verkeersaantrekkende werking van het plan ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan. Bij de start van een project moet onderzocht worden of het effect relevant is voor de luchtkwaliteit. Hierbij moet aannemelijk gemaakt worden, dat luchtkwaliteit 'niet in betekende mate' aangetast wordt. Daartoe is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate' (Besluit NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels zijn vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. 'Niet in betekende mate' is sinds de inwerkingtreding van het nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL) gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>.

In de "Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)" wordt aangegeven op welke manier snel kan worden vastgesteld of de bijdrage van een nieuwbouwproject op de luchtkwaliteit valt onder de term 'niet in betekende mate'. De bijlage geeft een harde omschrijving van een aantal gevallen. Voor woningbouw geldt bij één ontsluitingsweg een aantal van 1.500 nieuwe woningen netto, bij twee ontsluitingswegen geldt een aantal van 3.000 woningen. Voor de bouw van kantoren

geldt bij één ontsluitingsweg een bedrijfsvloeroppervlak van 100.000 m<sup>2</sup> en bij twee ontsluitingswegen geldt een bedrijfsvloeroppervlak van 200.000 m<sup>2</sup>.

De vastgestelde grenzen voor woningen en kantoren komen beiden overeen met een maximale concentratietoename van 1,2 microgram/m<sup>3</sup>. Op basis daarvan kan worden bepaald of een plan dat zowel woningen als kantoren omvat, niet in betekenende mate bijdraagt.

Het grootste deel van de klanten zijn passerende automobilisten op de A 7 of bezoekers van het bedrijventerrein. De zelfstandige verkeersaantrekkende kracht van het project is daardoor gering, veel geringer dan wat de verkeersaantrekkende werking van 1.500 woningen is (7.500 tot 9.000 verkeersbewegingen per etmaal) of 100.000 m<sup>2</sup> kantoren. De bijdrage aan de luchtkwaliteit ten gevolge van het nu voorliggende ruimtelijke besluit is gering.

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

### Externe veiligheid

#### *Inrichtingen*

Op 28 oktober 2004 is het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi) van kracht geworden. In het besluit zijn richtlijnen opgenomen voor het bouwen en handhaven van gevoelige in de buurt van inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd en/of opgeslagen. In het besluit zijn normen opgenomen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. In de nabijheid van het projectgebied zijn geen inrichtingen die onder het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen vallen. De grenswaarde voor het plaatsgebonden risico en de oriënterende waarde voor het groepsrisico worden ter plaatse dus niet overschreden.

#### *Transport*

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het water en het spoor is de "Circulaire Risiconormering Vervoer gevaarlijke stoffen" kader. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is een AMvB in voorbereiding. In de circulaire is voor het plaatsgebonden risico de grenswaarde bepaald op 10<sup>-6</sup>. Voor groepsrisico is bepaald dat binnen een zone van 200 meter rond de route beperkingen ten aanzien van functies kunnen optreden.

Het projectgebied ligt vlakbij de snelweg A7, een transportroute voor gevaarlijke stoffen. Het is daarom nodig om het effect van het project op de externe veiligheid te onderzoeken. In augustus 2014 heeft onderzoeksbureau AVIV het benodigde onderzoek verricht (bijlage 1).

Uit het onderzoek is gebleken dat de projectlocatie buiten de veiligheidszone van de A7 ligt. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor de nieuwbouw.

Met betrekking tot het groepsrisico is gebleken dat voor de kilometer met het hoogste groepsrisico voor het traject van hectometer 1179 tot 1199 voor de A7 kleiner is dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde. Realisatie van de McDonald's leidt wél tot een toename van het groepsrisico, maar het groepsrisico blijft kleiner dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde. Gelet op de grootte van het groepsrisico is er op grond van artikel 8 lid 2 van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) geen verdere verantwoording nodig.

#### *Buisleidingen*

De projectlocatie ligt niet binnen het invloedsgebied van hoofdtransportleidingen die op grond van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) zijn gezoneerd.

### Milieuzonering

#### *Milieuhindercontourenonderzoek*

In principe dienen alle geurgevoelige objecten te worden beschermd tegen geuroverlast. Het restaurant betreft geen milieugevoelig object. Het restaurant kan wel zelf geurhinder veroorzaken. Op grond van de VNG publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' geldt voor restaurants een indicatieve

afstand tot nabijgelegen woningen van 10 meter voor wat betreft de aspecten geur en geluid. Er bevinden zich geen woningen nabij de projectlocatie, die vallen binnen deze contouren. Nader onderzoek is dan ook niet nodig.

## **4.2 Verkeer en parkeren**

### Verkeer

Door Royal HaskoningDHV is in oktober 2014 een verkeersnotitie opgesteld, waarin onderzocht is of de verkeersproductie van de nieuwe vestiging van McDonald's zal leiden tot knelpunten in de verkeersafwikkeling op het omliggende wegennet. Uit het onderzoek is gebleken dat de realisatie van een McDonald's op het bedrijventerrein 'De Hemmen 2' niet zal leiden tot nieuwe knelpunten in de verkeersafwikkeling. De knelpunten die naar voren komen, zijn ook al geconstateerd in de studie naar de effecten van de realisatie van bedrijventerrein 'De Hemmen 3', maar staan los van zowel de ontwikkeling van 'De Hemmen 3' en de komst van McDonald's.

Zowel het knelpunt bij de rotonde State-as als bij de afrit A7 Bolsward blijven aandachtspunten en leiden als gevolg van de komst van de McDonald's niet tot nieuwe conclusies en adviezen.

Dit betekent dat ter verbetering van de doorstroming wordt geadviseerd de mogelijkheden voor realisatie van een volledige turborotonde op het kruispunt State-as – Wagenmakersstraat – Tingjetersstraat verder te onderzoeken. De realisatie van een turborotonde dient daarbij in samenhang met de verkeersafwikkeling op de aansluiting met de A7 te worden beoordeeld. Een betere doorstroming op de rotonde State-as kan namelijk tot nieuwe of een vergroting van de problemen op de aansluiting State-as – A7 leiden. Met het nemen van deze maatregelen wordt de doorstroming op zowel de State-As als de Wagenmakersstraat verbeterd wat ten goede komt aan de bereikbaarheid van het gebied De Hemmen en daarmee ook de toekomstige McDonald's.

### Parkeren

Het project voorziet in 53 parkeerplaatsen op eigen terrein. Bij toepassing van een parkeernorm van 10 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> resulteert dat in een parkeerbehoefte van 52 parkeerplaatsen (op grond van een restaurant met een bvo van 520m<sup>2</sup>). Hierbij moet opgemerkt worden dat geen rekening is gehouden met gebruik van de McDrive. Door de aanwezigheid van de McDrive zal een deel van de bezoekers na het ontvangen van de producten direct doorrijden en niet parkeren. Dit betekent dat in werkelijkheid minder bezoekers van McDonald's ook daadwerkelijk parkeren (inschatting McDonalds 45%).

Met het aantal voorziene parkeerplaatsen wordt dus ruim voldaan aan de behoefte van het restaurant.

## **4.3 Waterhuishouding**

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de startovereenkomst Waterbeheer 21<sup>ste</sup> eeuw ondertekend. Deze startovereenkomst is in 2003 omgezet in het Nationaal Bestuursakkoord Water dat is geactualiseerd in juni 2008. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommitteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is voorts bepaald dat waterbeheerders dienen te worden geraadpleegd bij het opstellen van bestemmingsplannen.

De watertoets is een instrument om bij alle ruimtelijke plannen en besluiten waarin waterhuishoudkundige aspecten voorkomen te toetsen of in voldoende mate rekening wordt gehouden met die aspecten. Het gaat daarbij vooral om aandacht voor de waterkwantiteit (ruimte voor water, berging, infiltratie, aan- en afvoer), aandacht voor effecten op de waterkwaliteit en aandacht voor de veiligheid (overstroming).

### Watertoets

In het kader van het ter plaatse geldende bestemmingsplan heeft overleg plaatsgevonden met het waterschap Wetterskip Fryslân. In het overleg is de huidige en toekomstige waterhuishoudkundige situatie van het gehele bestemmingsplangebied besproken. Voor het waterschap was vooral de koers "Duurzaamheid water" uit het Waterplan van Sneek van belang. Voor het bedrijventerrein adviseerde

het Waterschap een verbeterd gescheiden rioolstelsel aan te leggen. Dit systeem voorziet in een speciale klep die het regenwater dat aan het begin van een bui het systeem instroomt, afgeleid wordt naar de zuivering, waardoor de meeste vervuiling (bijvoorbeeld: straatvuil) er uit wordt gefilterd en er alleen nog relatief schoon regenwater direct op het oppervlaktewater wordt geloosd. Dit in tegenstelling tot een gescheiden rioolstelsel. Het voordeel van dit verbeterde systeem is dat bij grote buien de piek van de afvoer niet in het droogweersysteem terecht komt waardoor de piekbelasting van de rioolwaterzuivering aanzienlijk lager wordt.

In het kader van dit project heeft nogmaals overleg met het waterschap plaatsgevonden en is een watertoets uitgevoerd (zie bijlage 4). Het waterschap heeft aangegeven akkoord te gaan met de realisatie van een nieuw McDonald's restaurant, zoals nu gepland.

#### *Waterkering*

Er bevindt zich geen waterkering in het projectgebied.

#### *Waterberging*

Het onderhavige project wijkt niet af op de in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte bebouwings- en verhardingsmogelijkheden. Hierdoor neemt de verharding ten opzichte van in het bestemmingsplan mogelijke niet toe. Compensatie conform de regels van de Keur is daardoor niet aan de orde.

### **4.4 Flora en fauna**

Op grond van de Flora- en faunawet (2002) is het verboden beschermde planten te vernielen of te beschadigen, beschermde dieren te verstoren, verwonden of te doden. Daarnaast is het verboden rust- en verblijfplaatsen van beschermde diersoorten te beschadigen, weg te nemen of te vernielen.

Het perceel is reeds bouwrijp gemaakt. Er bevinden zich dan ook geen beschermde soorten dieren en planten in het gebied. De ontwikkeling van het restaurant leidt niet tot de vernietiging van (verblijfplaatsen van) beschermde planten of dieren, zodat een ontheffing van de flora en faunawet niet nodig is.

### **4.5 Archeologie en cultuurhistorie**

Met de nieuwe Wet op Archeologische Monumentenzorg (WAMZ) is het verplicht om bij alle ruimtelijke besluiten het archeologisch belang een volwaardige plaats toe te kennen. De wet vraagt de gemeenten om in de voorbereidingsfase van een nieuw bestemmingsplan inventariserend archeologisch onderzoek te laten uitvoeren.

In het kader van het vigerend bestemmingsplan is dit aspect voldoende onderzocht. Een aantal locaties is in het bestemmingsplan aangewezen als waardevolle gebieden. Onderhavige locatie is niet zodanig aangewezen. Er bevinden zich geen monumenten op de projectlocatie. Nader onderzoek is niet nodig.

Wel geldt, conform de Monumentenwet, een meldingsplicht in geval tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden archeologische sporen en of vondsten worden aangetroffen. Dit houdt in dat de aanwezigheid van bodemvondsten ouder dan 50 jaar bij bouwwerkzaamheden aan de gemeentelijke archeoloog gemeld wordt zodat in gezamenlijk overleg met de uitvoerder maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

### **4.6 Kabels en leidingen**

Er bevinden zich geen ruimtelijk relevante hoofdkabels en leidingen in het gebied die van betekenis zijn voor het project.

### **4.7 Regionale behoefte**

Op 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening aangepast. Teneinde een zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren dient bij het mogelijk maken van een nieuwe stedelijke ontwikkeling gemotiveerd te worden dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. De motivatie dient te gebeuren aan de hand van een drietal treden: (1) actuele regionale

behoefte, (2) benutting van beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied en (3) mogelijkheden om locatie passend te ontsluiten in geval van realisatie buiten bestaand stedelijk gebied. Omdat de projectlocatie is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied zijn alleen de eerste twee treden aan de orde. Er dient daarbij te worden aangetoond dat er een actuele (regionale) behoefte bestaat aan de realisatie van een fastfoodrestaurant en dat hiervoor beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied kunnen worden benut.

Het restaurant wordt gerealiseerd op een bedrijventerrein. De gronden zijn reeds bouwrijp gemaakt. De projectlocatie bevindt zich in bestaand stedelijk gebied. Er is daarmee volop sprake van het benutten van beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied. Bij McDonald's restaurant gaat het om een professionele partij die al jaren in Sneek gevestigd is. Door de uitbreiding van het bedrijventerrein De Hemmen en het nieuwe tracé van de A7 is er behoefte aan nieuwe horeca in het gebied. Gezien de locatie eigenschappen (op een bedrijventerrein, langs een snelweg) ligt een fastfoodrestaurant met een drive-in functie voor de hand.

#### **4.8 Milieueffect rapportage**

Op 1 april 2011 is het Besluit milieueffectrapportage gewijzigd. In het besluit wordt onderscheid gemaakt in m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten en m.e.r.-plichtige activiteiten. Het aantal situaties waarvoor een m.e.r. verplicht moet worden uitgevoerd is verminderd. Er zijn nu meer situaties waar eerst beoordeeld kan worden of een m.e.r. moet worden uitgevoerd. Het komt er op neer dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D -lijst die beneden de drempelwaarden vallen een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets, die dus een nieuw element is in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term vormvrije MER-beoordeling gehanteerd.

Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

1. belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
2. belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r.

De diepgang van de vormvrije m.e.r.-beoordeling hangt af van:

1. de aard van de voorgenomen activiteit;
2. de (gevoeligheid van de) omgeving waarin de activiteit is gesitueerd;
3. de maatschappelijke aandacht voor de activiteit;
4. mate van beschikbaarheid van informatie, bijvoorbeeld over de gevoeligheid van gebieden.

Voor de nieuwe vestiging van McDonald's wordt uitgegaan van nieuwbouw binnen de bebouwingskaders van het geldende bestemmingsplan. De functie wijzigt van bedrijf naar horeca. De locatie bevindt zich op een bedrijventerrein. Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu (waaronder luchtkwaliteit, flora en fauna, waterhuishouding) worden niet verwacht. Het opstellen van een Milieu effect rapportage is daarom niet nodig.

## **5 JURIDISCHE ASPECTEN**

### **5.1 Inleiding**

De voorliggende omgevingsvergunning kan worden gebruikt als het bestemmingsplan een ontwikkeling of een project niet toestaat en de gemeente de activiteit toch mogelijk wil maken, zonder meteen het bestemmingsplan aan te passen. In deze paragraaf wordt het juridische deel van de omgevingsvergunning nader toegelicht.

### **5.2 Uitgangspunten**

#### Wettelijk kader

Burgemeester en wethouders kunnen ten behoeve van de verwezenlijking van een project een omgevingsvergunning verlenen in strijd met het bestemmingsplan. Het wettelijk kader wordt sinds 1 oktober 2010 gevormd door de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° is hiervoor van toepassing.

#### Vereisten op grond van de Wabo

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) bevat bepalingen omtrent een omgevingsvergunning in strijd met het bestemmingsplan. Aangegeven wordt dat de omgevingsvergunning moet zijn voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing. In artikel 5.20 Besluit omgevingsrecht (Bor) is geregeld waaraan een goede ruimtelijke onderbouwing moet voldoen. Voorliggende onderbouwing voldoet aan deze eisen.

De bevoegdheid tot het verlenen van de vergunning ligt bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Súdwest-Fryslân. Op de voorbereiding van de vergunningverlening is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing met daarbij vermeld een aantal afwijkende voorwaarden.

## 6 HAALBAARHEID

### 6.1 Economische haalbaarheid

De ontwikkellocatie is eigendom van de gemeente. Kostenverhaal vindt daarom plaats door gronduitgifte. Alle kosten voor dit project worden gedragen door de initiatiefnemer McDonald's. Er wordt daarom geen exploitatieplan vastgesteld.

### 6.2 Maatschappelijke haalbaarheid

In het kader van de te voeren procedure is het ontwerp van de omgevingsvergunning met deze ruimtelijke onderbouwing ter inzage gelegd. Er zijn **wellgeen** zienswijzen ingediend.

### 6.3 Conclusie

Deze ontwikkeling is dusdanig concreet en uitgewerkt dat hiervoor een omgevingsvergunning kan worden verleend. Het project is getoetst aan het beleid op alle overheidsniveaus. De ontwikkeling is ook aan alle milieuaspecten getoetst. Uit de onderzoeken is gebleken dat geen aantasting van het milieu of een overschrijding van wettelijk voorgeschreven normen plaats zal vinden. Het project zal een belangrijke bijdrage leveren aan de lokale werkgelegenheid. De afwijking van het vigerend bestemmingsplan zijn aanvaardbaar en de ontwikkeling is wenselijk.

## MEMO

T.a.v. De heer F. Abendroth  
Van ing. F.P. van Dorresteyn

Gatwickstraat 11  
1043 GL AMSTERDAM  
Postbus 9396  
1006 AJ AMSTERDAM

T +31 (0)20-6967181  
F +31 (0)20-6634962  
E amsterdam.ch@dpa.nl  
www.chri.nl

K.v.K 58792562  
IBAN NL71 RABO 0112 075584

|             |             |                            |                       |
|-------------|-------------|----------------------------|-----------------------|
| Datum       | Referentie  | E-mail                     | Behandeld door        |
| 13 mei 2015 | 20150674-01 | frank.vandorresteyn@dpa.nl | F. van Dorresteyn/Tvd |

Betreft **McDonald's vestiging De Hemmen Sneek; indicatieve berekening bedrijfsgeluid**

McDonald's Nederland B.V. is voornemens om op het bedrijventerrein De Hemmen in Sneek een nieuwe vestiging te realiseren. De realisatie van het restaurant zal plaatsvinden op een gezoneerd industrieterrein. De gezamenlijke bedrijven op het industrieterrein mogen op de zone niet meer geluid dan 50 dB(A) etmaalwaarde produceren. Inzicht is gewenst van de geluidemissie van het bedrijf.

Het bedrijf is krachtens de Wet milieubeheer een inrichting, de inrichting valt onder de werking van het Activiteitenbesluit milieubeheer. Conform het Activiteitenbesluit moet het bedrijf voldoen aan een langtijd-gemiddelde beoordelingsniveau van 50 dB(A) etmaalwaarde op een afstand van 50 m van de inrichting. Een volledig akoestisch onderzoek is daartoe niet nodig, een quickscan is voldoende.

Uit onze berekeningen is gebleken dat aan de normstelling van het Activiteitenbesluit wordt voldaan. In de voorliggende memo wordt de uitgevoerde beoordeling aan de normstelling van het Activiteitenbesluit omschreven. De berekeningen van de geluidniveaus zijn uitgevoerd conform de methode II.8 "Overdrachtsmodel" (bron: Handleiding meten en rekenen industrielawaai, versie 1999 van het vroegere Ministerie van VROM./ huidige Ministerie van I&M).

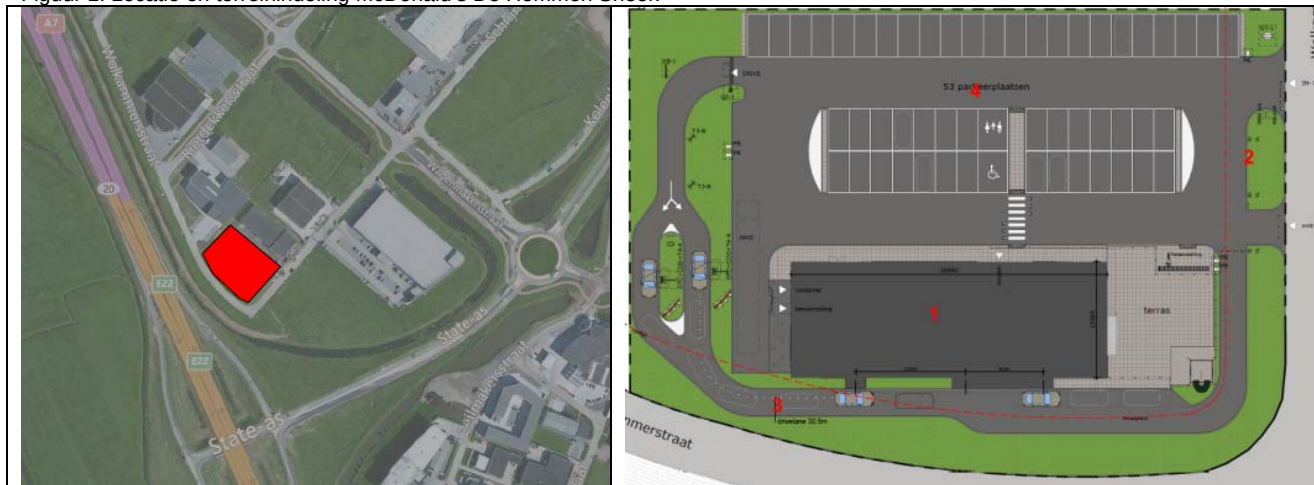
#### Omschrijving geluidrelevante activiteiten

De locatie en de terreininrichting van de nieuwe vestiging zijn in figuur 1 op de volgende pagina weergegeven. De nieuwe vestiging is geopend van 10 uur tot en met 23 uur.

De geluidrelevante activiteiten op het terrein van McDonald's zijn:

- Vervoersbewegingen van parkerende bezoekers en bezoekers van de drive-in functie.
- Vervoersbewegingen vrachtwagens voor bevoorrading en ophalen van vuilnis.
- Luchttoe- en luchtafvoervoorzieningen lobby en keuken.

Figuur 1. Locatie en terreinindeling McDonald's De Hemmen Sneek



## Vervoersbewegingen

De prognoses ten aanzien van vervoersbewegingen zijn als volgt (beknopt samengevat):

- Aantal voertuigen per week : 3.942, waarvan:
  - parkeren : 2.168 (55%)
  - McDrive : 1.774 (45%)
- Maatgevende dagen : zaterdag en zondag, per dag 985 vervoersbewegingen:
  - Parkeren overdag (7-19 u) : 416 (55%)
  - McDrive overdag (7-19 u) : 340 (45%)
  - Parkeren 's avonds (19-23 u) : 126 (55%)
  - McDrive 's avonds (19-23 u) : 103 (45%)

Daarnaast wordt vijf keer per week met één vrachtauto bevoorrad en één keer per week vuilnis opgehaald.

De volgende gegevens zijn in het geluidinvoermodel ingevoerd:

- Vervoerbeweging bezoekersauto:
  - Bronvermogeniveau  $L_{Wr,A}$  : 89 dB(A) (bron: memo “Kentallen bronvermogens” van Omgevingsdienst Haaglanden)
  - Rijsnelheid gemiddeld 15 km/u
- Stationaire motor (stilstaande auto bezoekers McDrive, bronnen Br05 en Br06 in figuur 2 op pagina 3):
  - Bronvermogeniveau  $L_{Wr,A}$  : 79 dB(A)
  - Stoptijd : 1,5 minuut voor bestelling (Br05), 1,0 minuut voor betaling (Br06).
- Vervoerbeweging vrachtauto (één keer per dag):
  - Bronvermogeniveau  $L_{Wr,A}$  : 103 dB(A) (bron: memo Kentallen bronvermogens van Omgevingsdienst Haaglanden)
  - Rijsnelheid gemiddeld 15 km/u

## Luchttoe- en luchtafvoervoorzieningen lobby en keuken

De volgende bronvermogensniveaus zijn ingevoerd (bron: opgave dienst Werktuigbouw & Electra McDonald's Nederland B.V.):

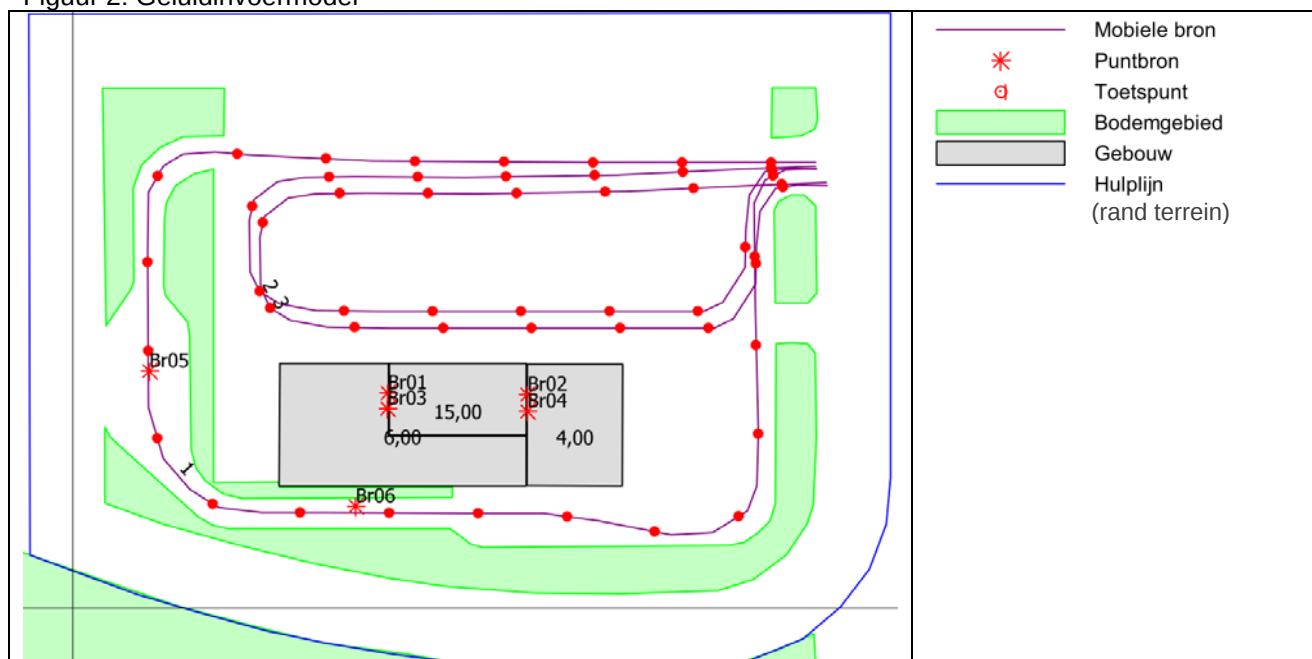
- $L_{Wr,A}$  Luchttoevoervoorziening lobby (Br01, zie fig. 2): 85 dB(A)
- $L_{Wr,A}$  Luchtafvoervoorziening lobby (Br02) : 80 dB(A)
- $L_{Wr,A}$  Luchttoevoervoorziening keuken (Br03) : 86 dB(A)
- $L_{Wr,A}$  Luchtafvoervoorziening keuken (Br04) : 89 dB(A)

## **Geluidinvoermodel en resultaten berekeningen**

Figuur 2 geeft een overzicht van het invoermodel. De ingevoerde bodemgebieden (ter plaatse van het terrein en gebieden ten zuiden van de Hemmen) hebben een bodemfactor van 1 (akoestisch zacht), buiten de ingevoerde bodemgebieden een bodemfactor van 0 (akoestisch hard).

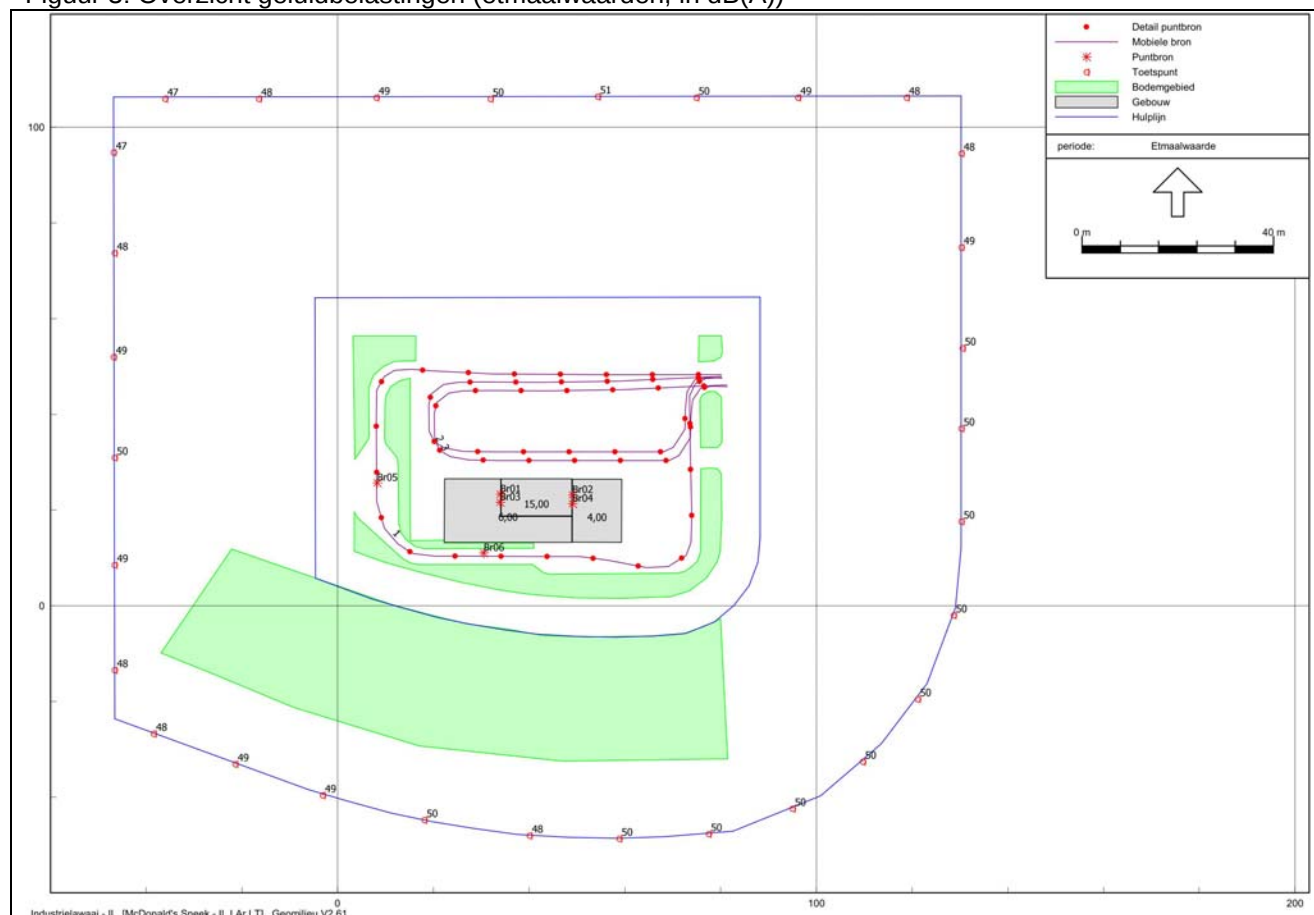
Ontvangerpunten zijn op een hoogte van 5 m geplaatst.

Figuur 2: Geluidinvoermodel



Op 50 m afstand van de rand van het inrichtingsterrein is een geluidbelasting etmaalwaarde van maximaal 50 dB(A) berekend, zie figuur 3. Er wordt voldaan aan de geluidgrenswaarde van het Activiteitenbesluit.

Figuur 3: Overzicht geluidbelastingen (etmaalwaarden, in dB(A))



## MEMO

Aan : Erik Abbenhues, McDonald's Nederland B.V. en Danny van Beusekom, Goudappel  
Coffeng  
Van : Sjoerd Hoekstra en Gilbert Mulder  
Kopie : archief  
Dossier : BA4777  
Project : Verkeerskundige effecten McDonald's De Hemmen 2  
Betreft : Analyse verkeerskundige effecten

Ons kenmerk : BA4777\_N001\_D1.0  
Datum : 27 oktober 2014  
Classificatie : Klant vertrouwelijk

Momenteel wordt nagedacht over de vestiging van een nieuw fastfood restaurant (McDonald's) op De Hemmen 2 in Sneek. Omdat wordt verwacht dat een dergelijke ontwikkeling veel verkeersbewegingen genereert is inzicht nodig in de te verwachten verkeerseffecten voor het omliggende wegennet.

McDonald's heeft Royal HaskoningDHV gevraagd een modelmatige analyse uit te voeren waarmee inzicht wordt gegeven in de verkeerskundige effecten van een McDonald's op de Hemmen 2. Specifiek is gevraagd dit te doen met behulp van dezelfde dynamische simulatie die ook is gebruikt bij het beoordelen van de verkeerskundige effecten van realisatie van De Hemmen 3 in Sneek.

### *Resultaten verkeerskundige effecten De Hemmen 3*

Begin 2014 is aan de gemeente Súdwest-Fryslân door Royal HaskoningDHV met behulp van een dynamische simulatie inzicht gegeven in de verkeerskundige effecten van de ontwikkeling van De Hemmen 3. Uit dit onderzoek kwamen de volgende knelpunten met de verkeersafwikkeling naar voren:

- **Rotonde State-as – Wagenmakersstraat – Tingietersstraat**
  - Wachtrijvorming op State-as voor verkeer vanuit Sneek. Verliestijd bedraagt minder dan een halve minuut;
  - Wachtrijvorming op Wagenmakersstraat. Verliestijd bedraagt maximaal circa 40 seconden;
  - Colonnevorming op Tingietersstraat door halterende openbaar vervoerdiensten. De colonnes zorgen voor afwikkelingsproblemen op de rotonde door het, kortstondig, ontbreken van hiaten in de verkeersstromen.
- **Aansluiting State-as A7**
  - Wachtrijvorming op afrit A7 vanuit Bolsward. Gemiddelde vertraging bedraagt minder dan 40 seconden waarbij de wachtrij niet terugslaat op de hoofdrijbaan van de A7.

De gemeente Súdwest-Fryslân is geadviseerd te onderzoeken of realisatie van een volledige turborotonde op de aansluiting State-as – Wagenmakersstraat – Tingietersstraat mogelijk is. De verwachting is dat een turborotonde op deze aansluiting de genoemde knelpunten voorkomt. Neveneffect is dat de doorstroming van verkeer richting de aansluiting met de A7 verbetert, met mogelijk nieuwe knelpunten en ingrepen op deze aansluiting tot gevolg. De toename van verkeer als gevolg van de ontwikkeling van De Hemmen 3 heeft overigens geen invloed op het ontstaan van deze knelpunten. Ook zonder de ontwikkeling van De Hemmen 3 ontstaan de genoemde knelpunten. Verkeer van en naar De Hemmen 3 zorgt voor extra druk in het wegennetwerk, waardoor de knelpunten eerder ontstaan.

In dit memo hebben we onze werkwijze voor het uitvoeren van de analyse verkeerskundige effecten van een McDonald's op de Hemmen 2 beschreven, alsmede de resultaten van deze analyse.

## Werkwijze

Voor het uitvoeren van de verkeerskundige analyse hebben we de volgende stappen doorlopen:

1. Bepalen verkeersgeneratie fastfood restaurant;
2. Berekenen verkeerseffecten met het statisch verkeersmodel gemeente Súdwest-Fryslân;
3. Uitvoeren verkeerskundige analyse met microsimulatie (Aimsun).

In onderstaande paragrafen is per stap een toelichting gegeven op de uitgevoerde werkzaamheden en behaalde resultaten.

### Stap 1 Bepalen verkeersgeneratie fastfood restaurant

De verkeersgeneratie voor de McDonald's op De Hemmen 2 is aangeleverd door Goudappel Coffeng, gebaseerd op de prognose van McDonald's voor dit restaurant. Omdat de avondspits gezien de verkeersafwikkeling de maatgevende spitsperiode is, is besloten de verkeerskundige effecten enkel voor de avondspits te beoordelen.

Voor de avondspits is door Goudappel Coffeng de volgende verkeersprognose doorgegeven:

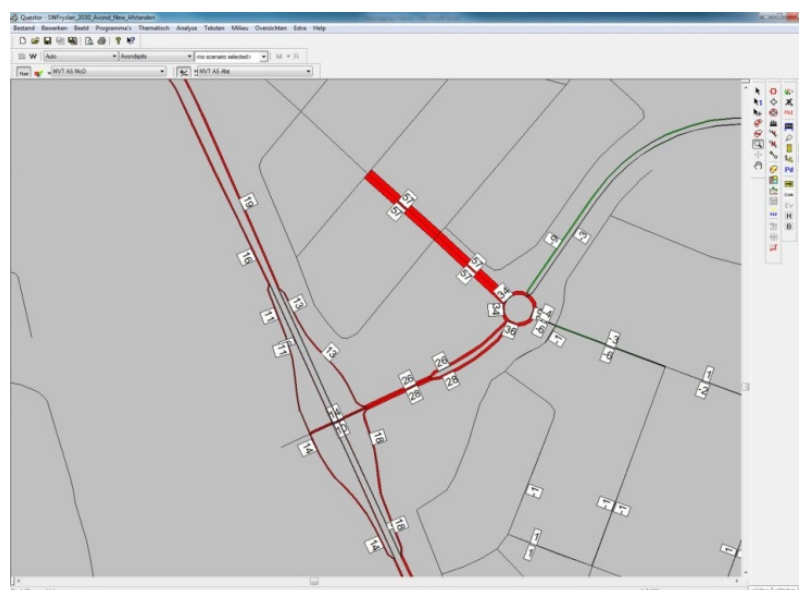
- Relatie McDonald's – A7/N7
  - 47 motorvoertuigen per uur naar de McDonald's vanaf de aansluiting A7/N7
  - 47 motorvoertuigen per uur vanaf de McDonald's naar de aansluiting A7/N7
- Relatie McDonald's – State-as noordzijde
  - 10 motorvoertuigen per uur naar de McDonald's vanaf de State-as noordzijde
  - 10 motorvoertuigen per uur vanaf de McDonald's naar de State-as noordzijde

Op basis van deze informatie zijn in stap 2 de verkeerseffecten bepaald.

### Stap 2 Berekenen verkeerseffecten met verkeersmodel gemeente Súdwest-Fryslân

Op basis van de verkeersgeneratie is de zone voor De Hemmen 2 in het verkeersmodel Súdwest-Fryslân aangepast. De aankomsten en vertrekken zijn toegevoegd waarbij de verdeling van verkeer over de bestemmingszones in overeenstemming met die van de oorspronkelijke zone is.

Met het verkeersmodel zijn de verkeerseffecten op netwerkniveau inzichtelijk gemaakt. In onderstaande afbeelding is dit gevisualiseerd.



De komst van de McDonald's heeft vooral effect op de relatie tussen De Hemmen 2 en de A7/N7. Hier is een lichte toename van verkeer te zien. Richting het noordoosten valt een lichte afname van verkeer te zien.

### **Stap 3 Verkeerskundige analyse met microsimulatie**

Op basis van de berekeningen met het verkeersmodel van de gemeente Súdwest-Fryslân is voor het studiegebied (zie afbeelding 1) een herkomst- en bestemmingsmatrix (zie bijlage 1) opgesteld voor de avondspits in 2030. Op basis van deze HB-matrix is de dynamische simulatie, met behulp van het softwarepakket Aimsun, uitgevoerd. In de herkomst- en bestemmingsmatrix is rekening gehouden met de realisatie van De Hemmen 3.



Afbeelding 1 Studiegebied dynamische simulatie

### **Resultaten dynamische simulatie verkeerskundige effecten realisatie McDonald's**

De geconstateerde knelpunten met de verkeersafwikkeling in de studie naar de verkeerskundige effecten van De Hemmen 3, blijven ook bestaan wanneer rekening wordt gehouden met de verkeersgeneratie van de McDonald's in De Hemmen 2. De zwaarte van de knelpunten is hierbij ongeveer gelijk. De verkeersgeneratie van en naar de McDonald's zorgt niet voor nieuwe knelpunten in de verkeersafwikkeling.

In zijn totaliteit zorgt de komst van de McDonald's voor meer verkeer binnen het netwerk ten opzichte van de situatie zonder McDonald's. De afname van verkeer (verdrijving door de komst van de McDonald's) is lager dan de verwachte toename. Op basis van de aangeleverde informatie met betrekking tot de verkeersgeneratie kan worden gesteld dat gemiddeld twee motorvoertuigen per minuut extra in het netwerk rijden van en/of naar de McDonald's. Deze extra hoeveelheid verkeer zorgt niet voor substantiële verschillen in de verkeersafwikkeling.

Net als bij realisatie van De Hemmen 3 zorgt de komst van de McDonald's voor een (lichte) verhoging van de verkeersdruk op het wegennetwerk. Dit kan er toe leiden dat de, in de vorige studie, geconstateerde knelpunten eerder op treden. Het verkeer komt echter nergens volledig vast te staan als gevolg van een te lage afwikkelingscapaciteit.

### **Conclusie en advies**

Op basis van de aangeleverde informatie met betrekking tot de verkeersgeneratie van de McDonald's kan worden gesteld dat de realisatie van een McDonald's op De Hemmen 2 niet leidt tot nieuwe knelpunten met de verkeersafwikkeling. De knelpunten die naar voren komen, zijn ook al geconstateerd in de studie naar de effecten van de realisatie van De Hemmen 3, maar staan los van zowel de ontwikkeling van De Hemmen 3 en de komst van de McDonald's.

Zowel het knelpunt bij de rotonde State-as als de afrit A7 Bolsward blijft een aandachtspunt en leidt als gevolg van de komst van de McDonald's niet tot nieuwe conclusies en adviezen. Dit betekent dat ter verbetering van de doorstroming wordt geadviseerd de mogelijkheden voor realisatie van een volledige turborotonde op het kruispunt State-as – Wagenmakersstraat – Tingietersstraat verder te onderzoeken. De realisatie van een turborotonde dient daarbij in samenhang met de verkeersafwikkeling op de aansluiting met de A7 te worden beoordeeld. Een betere doorstroming op de rotonde State-as kan namelijk tot nieuwe of een vergroting van de problemen op de aansluiting State-as – A7 leiden.

Met het nemen van deze maatregelen wordt de doorstroming op zowel de State-As als de Wagenmakersstraat verbeterd wat ten goede komt aan de bereikbaarheid van het gebied De Hemmen en daarmee ook de toekomstige McDonald's.

**Bijlage 1: Herkomst- en bestemmingsmatrix dynamische simulatie**

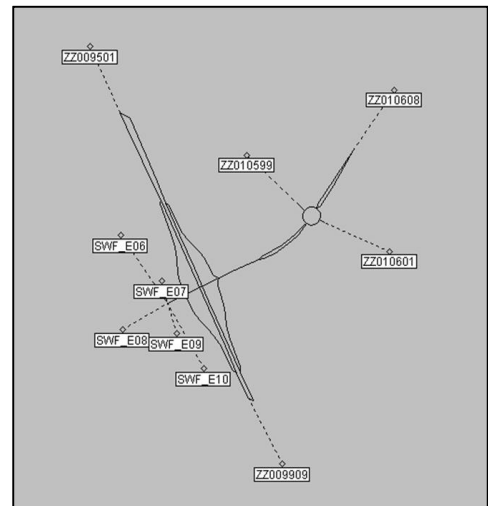
In deze bijlage zijn de verkeerscijfers voor 2030 opgenomen. Verkeerscijfers betreffen een gemiddeld spitsuur.

| Verkeersgegevens Ochtendspits |         |         |         |         |         |          |          |          |          |          |        |
|-------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|--------|
| AUTO                          | SWF_E06 | SWF_E07 | SWF_E08 | SWF_E09 | SWF_E10 | ZZ009501 | ZZ009909 | ZZ010599 | ZZ010601 | ZZ010608 | Totaal |
| SWF_E06                       |         | 0       | 0       | 0       | 0       | 2        | 4        | 0        | 1        | 3        | 10     |
| SWF_E07                       | 0       |         | 0       | 0       | 0       | 2        | 3        | 0        | 0        | 2        | 7      |
| SWF_E08                       | 0       | 0       |         | 0       | 0       | 1        | 2        | 0        | 0        | 1        | 5      |
| SWF_E09                       | 0       | 0       | 0       |         | 0       | 3        | 6        | 0        | 1        | 3        | 13     |
| SWF_E10                       | 0       | 0       | 0       | 0       |         | 1        | 2        | 0        | 0        | 1        | 5      |
| ZZ009501                      | 23      | 16      | 11      | 29      | 11      |          | 739      | 21       | 189      | 254      | 1.293  |
| ZZ009909                      | 25      | 17      | 13      | 32      | 13      | 730      |          | 30       | 235      | 68       | 1.162  |
| ZZ010599                      | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 14       | 23       |          | 3        | 18       | 57     |
| ZZ010601                      | 1       | 1       | 1       | 1       | 1       | 68       | 100      | 4        |          | 2        | 178    |
| ZZ010608                      | 19      | 13      | 10      | 24      | 9       | 246      | 39       | 69       | 14       |          | 442    |
| Totaal                        | 68      | 47      | 34      | 86      | 34      | 1.066    | 918      | 124      | 444      | 352      | 3.173  |

| VRACHT   | SWF_E06 | SWF_E07 | SWF_E08 | SWF_E09 | SWF_E10 | ZZ009501 | ZZ009909 | ZZ010599 | ZZ010601 | ZZ010608 | Totaal |
|----------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|--------|
| SWF_E06  |         | 0       | 0       | 0       | 0       | 1        | 3        | 0        | 1        | 2        | 7      |
| SWF_E07  | 0       |         | 0       | 0       | 0       | 1        | 2        | 0        | 0        | 1        | 5      |
| SWF_E08  | 0       | 0       |         | 0       | 0       | 1        | 2        | 0        | 0        | 1        | 3      |
| SWF_E09  | 0       | 0       | 0       |         | 0       | 2        | 4        | 0        | 0        | 2        | 8      |
| SWF_E10  | 0       | 0       | 0       | 0       |         | 1        | 1        | 0        | 0        | 1        | 3      |
| ZZ009501 | 1       | 1       | 1       | 2       | 1       |          | 73       | 4        | 24       | 14       | 121    |
| ZZ009909 | 3       | 2       | 1       | 4       | 1       | 101      |          | 10       | 36       | 10       | 169    |
| ZZ010599 | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 4        | 4        |          | 0        | 2        | 10     |
| ZZ010601 | 1       | 0       | 0       | 0       | 0       | 13       | 21       | 0        |          | 0        | 36     |
| ZZ010608 | 2       | 1       | 1       | 2       | 1       | 14       | 9        | 4        | 1        |          | 36     |
| Totaal   | 7       | 5       | 3       | 8       | 3       | 137      | 120      | 18       | 63       | 33       | 399    |

| Verkeersgegevens Avondspits |         |         |         |         |         |          |          |          |          |          |        |
|-----------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|--------|
| AUTO                        | SWF_E06 | SWF_E07 | SWF_E08 | SWF_E09 | SWF_E10 | ZZ009501 | ZZ009909 | ZZ010599 | ZZ010601 | ZZ010608 | Totaal |
| SWF_E06                     |         | 0       | 0       | 0       | 0       | 17       | 23       | 0        | 2        | 15       | 57     |
| SWF_E07                     | 0       |         | 0       | 0       | 0       | 12       | 16       | 0        | 1        | 10       | 39     |
| SWF_E08                     | 0       | 0       |         | 0       | 0       | 9        | 11       | 0        | 1        | 7        | 28     |
| SWF_E09                     | 0       | 0       | 0       |         | 0       | 22       | 29       | 0        | 2        | 19       | 71     |
| SWF_E10                     | 0       | 0       | 0       | 0       |         | 8        | 11       | 0        | 1        | 7        | 28     |
| ZZ009501                    | 4       | 3       | 2       | 5       | 2       |          | 932      | 45       | 130      | 246      | 1.369  |
| ZZ009909                    | 6       | 4       | 3       | 8       | 3       | 963      |          | 52       | 138      | 40       | 1.217  |
| ZZ010599                    | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 55       | 59       |          | 8        | 86       | 208    |
| ZZ010601                    | 1       | 1       | 1       | 1       | 1       | 236      | 195      | 6        |          | 9        | 450    |
| ZZ010608                    | 4       | 2       | 2       | 4       | 2       | 280      | 65       | 47       | 0        |          | 405    |
| Totaal                      | 15      | 10      | 7       | 19      | 7       | 1.601    | 1.341    | 150      | 282      | 439      | 3.872  |

| VRACHT   | SWF_E06 | SWF_E07 | SWF_E08 | SWF_E09 | SWF_E10 | ZZ009501 | ZZ009909 | ZZ010599 | ZZ010601 | ZZ010608 | Totaal |
|----------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|--------|
| SWF_E06  |         | 0       | 0       | 0       | 0       | 1        | 3        | 0        | 1        | 2        | 6      |
| SWF_E07  | 0       |         | 0       | 0       | 0       | 1        | 2        | 0        | 0        | 1        | 4      |
| SWF_E08  | 0       | 0       |         | 0       | 0       | 1        | 1        | 0        | 0        | 1        | 3      |
| SWF_E09  | 0       | 0       | 0       |         | 0       | 2        | 4        | 0        | 0        | 2        | 8      |
| SWF_E10  | 0       | 0       | 0       | 0       |         | 1        | 1        | 0        | 0        | 1        | 3      |
| ZZ009501 | 2       | 1       | 1       | 2       | 1       |          | 81       | 5        | 20       | 15       | 127    |
| ZZ009909 | 3       | 2       | 1       | 4       | 1       | 67       |          | 9        | 24       | 8        | 120    |
| ZZ010599 | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       | 4        | 8        |          | 1        | 7        | 21     |
| ZZ010601 | 1       | 0       | 0       | 0       | 0       | 31       | 33       | 1        |          | 1        | 66     |
| ZZ010608 | 1       | 1       | 1       | 2       | 1       | 18       | 9        | 4        | 0        |          | 36     |
| Totaal   | 6       | 4       | 3       | 8       | 3       | 125      | 141      | 18       | 46       | 38       | 393    |





Adviesgroep AVIV BV  
Langestraat 11  
7511 HA Enschede

## **Externe veiligheid A7 McDonald's Sneek**

Project : 142751  
Datum : 26 augustus 2014  
Auteur : ir. G.A.M. Golbach

Opdrachtgever:  
McDonald's Nederland BV  
t.a.v. E. Abbenhues  
Postbus 22753  
1100 DG Amsterdam

## Inhoudsopgave

|                                                                  |           |
|------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Inleiding .....</b>                                        | <b>2</b>  |
| <b>2. Normstelling externe veiligheid transport .....</b>        | <b>3</b>  |
| 2.1. Risicobenadering.....                                       | 3         |
| 2.2. Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen..... | 4         |
| 2.2.1. Plaatsgebonden risico .....                               | 4         |
| 2.2.2. Groepsrisico.....                                         | 6         |
| 2.2.3. Ontwikkelingen in het beleid.....                         | 8         |
| <b>3. Uitgangspunten risicoberekening.....</b>                   | <b>10</b> |
| 3.1. Plangebied .....                                            | 10        |
| 3.2. RBM II .....                                                | 10        |
| 3.3. Wegtraject .....                                            | 11        |
| 3.4. Transportintensiteit.....                                   | 11        |
| 3.5. Bebouwing.....                                              | 11        |
| <b>4. Resultaten risicoberekening.....</b>                       | <b>13</b> |
| 4.1. Veiligheidszone .....                                       | 13        |
| 4.2. Groepsrisico .....                                          | 13        |
| 4.3. Plasbrandaandachtsgebied.....                               | 15        |
| <b>5. Conclusie .....</b>                                        | <b>16</b> |
| <b>Referenties .....</b>                                         | <b>17</b> |
| <b>Bijlage 1. RBM II versie 2.3 .....</b>                        | <b>18</b> |

## 1. Inleiding

Voor de ruimtelijke onderbouwing van de nieuwbouw van een McDonald's gelegen op het bedrijventerrein De Hemmen in Sneek (gemeente Súdwest-Fryslân) dienen de externe veiligheidsrisico's te worden beoordeeld. Een berekening van de toename van het groepsrisico is nodig voor het transport van gevaarlijke stoffen over de basisnetroute A7. Uit de professionele risicokaart blijkt dat het plangebied niet is gelegen binnen het invloedsgebied van Bevi-inrichtingen of buisleidingen. In deze rapportage worden de resultaten van de risicoberekeningen voor de A7 gepresenteerd.

In hoofdstuk 2 wordt de normstelling externe veiligheid voor transportroutes samengevat. In hoofdstuk 3 worden de uitgangspunten van de risicoberekening beschreven. Hoofdstuk 4 bevat het resultaat van de risicoberekening. Hoofdstuk 5 bevat de conclusie.

## 2. Normstelling externe veiligheid transport

### 2.1. Risicobenadering

Het transport van gevaarlijke stoffen brengt risico's met zich mee door de mogelijkheid dat bij een ongeval gevaarlijke stoffen kunnen vrijkomen. Het risico voor personen die verblijven in de omgeving wordt gevat onder het begrip externe veiligheid. Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het binnenwater is een risiconormering vastgesteld [1].

Een combinatie van verschillende aspecten is bepalend voor het risiconiveau voor specifieke trajecten van transportroutes:

- de omvang van de vervoersstroom, die mede bepalend is voor de kans op ongevallen met effecten op de omgeving;
- de veiligheid van de transportroute, die eveneens bepalend is voor de kans op ongevallen;
- de soort gevaarlijke stoffen, die bepalend is voor de effecten op de omgeving;
- het aantal mensen langs de route, dat bepalend is voor het mogelijk aantal doden.

De risicobenadering externe veiligheid kent twee begrippen om het risiconiveau voor activiteiten met gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving aan te geven. Deze begrippen zijn het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een transportroute bevindt, overlijdt door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen op die route. Plaatsen met een gelijk risico kunnen door zogenaamde risicocontouren op een kaart worden weergegeven. Het PR leent zich daarmee goed voor het vaststellen van een veiligheidszone tussen een route en kwetsbare bestemmingen, zoals woonwijken. Het GR geeft aan wat de kans is op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde activiteit. Het aantal personen dat in de omgeving van de route verblijft, bepaalt daardoor mede de hoogte van het GR. Het GR wordt weergegeven in een zogenaamde fN-curve, op de verticale as staat de cumulatieve kans per jaar  $f$  op een ongeval met  $N$  of meer slachtoffers en op de horizontale as het aantal slachtoffers. Het GR wordt bijvoorbeeld gebruikt om vast te stellen of de woningdichtheid in een bepaald gebied nog kan worden vergroot.

Beide begrippen vullen elkaar aan: ze maken het mogelijk om vanuit verschillende invalshoeken situaties op risico te beoordelen. Met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de activiteit en kwetsbare functies, zoals woonbebouwing, in de omgeving. Met het GR wordt geëvalueerd of gegeven deze afstand tussen de activiteit en kwetsbare functies er als gevolg van een ongeval een groot aantal slachtoffers kan vallen, doordat er een grote groep personen blootgesteld wordt.

## 2.2. Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

### 2.2.1. Plaatsgebonden risico

In het kader van de risicobenadering moet de vraag worden beantwoord of er sprake is van een relatief hoog risico voor de individuele burger. Afhankelijk van de omvang van de vervoersstromen en de specifieke gevaren voor de omgeving, kan een zekere scheiding tussen transportroutes en werk- en woongebieden gewenst zijn. Bij deze vraagstelling worden de risiconormen gehanteerd, die door de rijksoverheid zijn vastgesteld [1]. In de volgende tabel wordt weergegeven welke normen voor het plaatsgebonden risico op de verschillende situaties van toepassing zijn.

| Situatie |                            | Vervoersbesluit                                       | Omgevingsbesluit                                      |
|----------|----------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Bestaand |                            | Grenswaarde PR $10^{-5}$<br>Streven naar PR $10^{-6}$ | Grenswaarde PR $10^{-5}$<br>Streven naar PR $10^{-6}$ |
| Nieuw    | Kwetsbare objecten         | Grenswaarde PR $10^{-6}$                              | Grenswaarde PR $10^{-6}$                              |
|          | Beperkt kwetsbare objecten | Richtwaarde PR $10^{-6}$                              | Richtwaarde PR $10^{-6}$                              |

Voor nieuwe situaties (een nieuwe route, een significante verandering in de transportstroom, nieuwe kwetsbare bestemmingen) geldt de PR-norm als grenswaarde. Voor bijzondere situaties wordt de mogelijkheid open gehouden om op basis van een integrale belangenafweging van deze grenswaarde af te wijken. De beslissing van het bevoegd gezag om af te wijken dient ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de betrokken ministeries. Voor bestaande situaties met een PR hoger dan  $10^{-6}$  wordt er naar gestreefd om aan de grens van kwetsbare bestemmingen het PR te verlagen tot het gestelde normniveau. Voor dergelijke situaties geldt het stand-still beginsel voor nieuwe ontwikkelingen. Veelal is sprake van een gegroeide situatie en is het niet altijd mogelijk om aan de norm voor nieuwe situaties te voldoen. Mogelijkheden om hogere risico's te reduceren kunnen zich bijvoorbeeld voordoen bij infrastructurele aanpassingen, die om andere redenen worden voorzien. Er wordt niet een op zichzelf staand saneringsbeleid gevoerd. Voor bestaande situaties is eerst van dringende sanering sprake indien kwetsbare bestemmingen binnen een gebied liggen met een PR hoger dan  $10^{-5}$ .

In de circulaire is een (niet limitatieve) lijst van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten (respectievelijk categorie I en II) opgenomen:

#### I Kwetsbaar object:

- a. woningen, niet zijnde woningen als bedoeld in categorie II onder a;
- b. gebouwen bestemd voor het verblijf, al dan niet gedurende een gedeelte van de dag, van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten, zoals:
  - 1°. Ziekenhuizen, bejaardenhuizen en verpleeghuizen;
  - 2°. Scholen;
  - 3°. Gebouwen of gedeelten daarvan, bestemd voor dagopvang van minderjarigen;
- c. gebouwen waarin grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, zoals:

- 1°. Kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1500 m<sup>2</sup> per object;
- 2°. Complexen waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk bruto vloeroppervlak meer dan 1000 m<sup>2</sup> bedraagt en winkels met een totaal bruto vloeroppervlak van meer dan 2000 m<sup>2</sup> per object, voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd;
- d. kampeer- en andere recreatieterreinen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen;

## II Beperkt kwetsbaar object:

- a. 1°. Verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare;
- 2°. Dienst- en bedrijfswoningen van derden;
- 3°. Lintbebouwing, voor zover deze loodrecht of nagenoeg loodrecht is gelegen op de contouren van het plaatsgebonden risico van een route of tracé;
- b. kantoorgebouwen, voor zover zij niet in categorie I onder c vallen;
- c. hotels en restaurants, voor zover zij niet in categorie I onder c vallen;
- d. winkels, voor zover zij niet in categorie I onder c vallen;
- e. sporthallen, zwembaden en speeltuinen;
- f. sport- en kampeerterreinen en terreinen bestemd voor recreatieve doeleinden, voor zover zij niet in categorie I onder d vallen;
- g. bedrijfsgebouwen, voor zover zij niet in categorie I onder c vallen;
- h. objecten die met de onder a tot en met e en g genoemde gelijkgesteld kunnen worden uit hoofde van de gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, het aantal personen dat daarin doorgaans aanwezig is en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid bij een ongeval, voor zover die objecten geen kwetsbare objecten zijn, en
- i. objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals een telefoon- of elektriciteitscentrale of een gebouw met vluchtleidingsapparatuur, voor zover die objecten wegens de aard van de gevaarlijke stoffen die bij een ongeval kunnen vrijkomen, bescherming verdienen tegen de gevolgen van dat ongeval;
- j. objecten, zoals wegrestaurants over of naast een weg en passagiersstations, die een functionele binding hebben met de risico opleverende activiteit.

## III Objecten kwetsbaar, noch beperkt kwetsbaar:

Inrichtingen en de daarbij behorende objecten in de zin van de Wet milieubeheer waarin gevaarlijke stoffen in voor de externe veiligheid niet te verwaarlozen hoeveelheden aanwezig zijn of kunnen zijn. Het gaat daarbij in ieder geval om:

- a. een inrichting waarop het Besluit risico's zware ongevallen 1999 van toepassing is;
- b. een inrichting die bestemd is voor de opslag in verband met vervoer van gevaarlijke stoffen, al dan niet in combinatie met andere stoffen en producten;
- c. een door de minister van VROM bij regeling aangewezen spoorwegemplacement dat wordt gebruikt voor het rangeren van wagons met gevaarlijke stoffen;
- d. andere door de minister van VROM bij regeling aangewezen categorieën van inrichtingen dan inrichtingen als bedoeld onder a tot en met c, waarvan het

- plaatsgebonden risico hoger is of kan zijn dan  $10^{-6}$ , niet zijnde inrichtingen waarvoor regels gelden krachtens artikel 8.40 van de Wet milieubeheer;
- e. een LPG-tankstation als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder b, van het Besluit LPG-tankstations milieubeheer;
  - f. een inrichting waar gevaarlijke stoffen, gevaarlijke afvalstoffen of bestrijdingsmiddelen in emballage worden opgeslagen in een hoeveelheid van meer dan 10.000 kg per opslaggebouw, niet zijnde een inrichting als bedoeld in onderdeel a of d;
  - g. een inrichting waarin een koel- of vriesinstallatie aanwezig is met een inhoud van meer dan 400 kg ammoniak, niet zijnde een inrichting als bedoeld in onderdeel a of d;
  - h. vervoersassen.

Objecten die tot de hierboven genoemde inrichtingen behoren of een functionele binding daarmee hebben, zoals een bedrijfskantoor, een kantine of een aan het bedrijf verbonden school, vallen niet in deze categorie. Deze objecten moeten overigens wel worden betrokken bij de berekening van het groepsrisico.

### 2.2.2. Groepsrisico

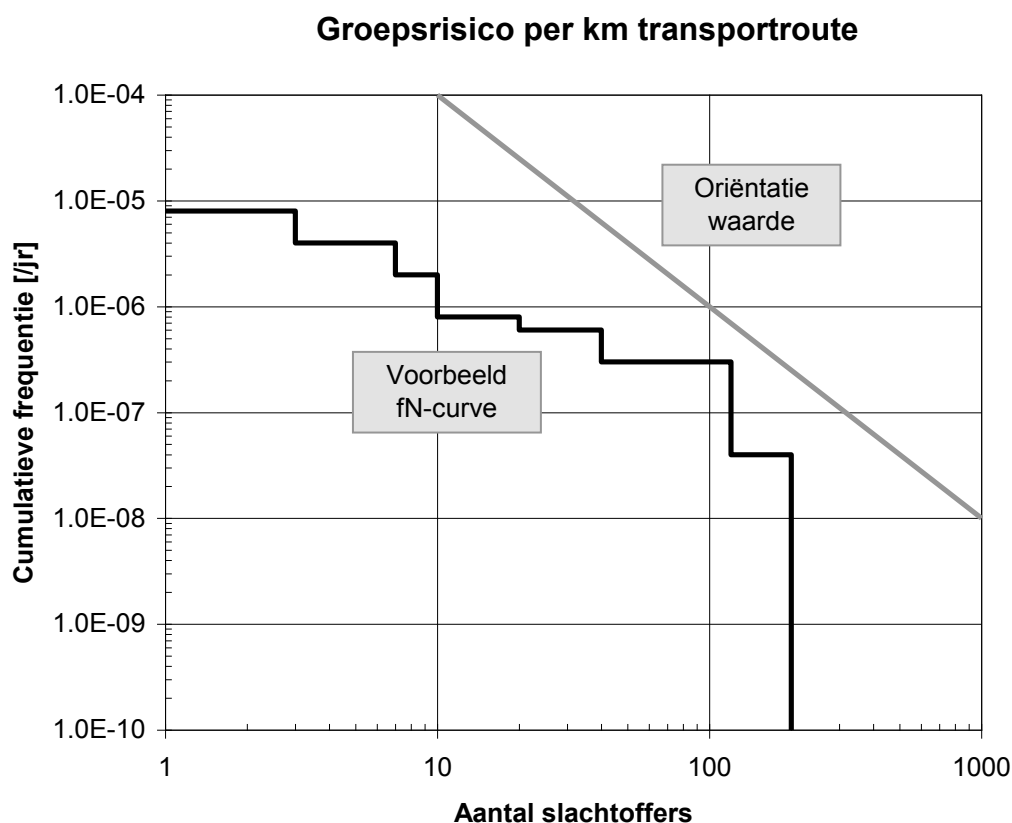
Het GR wordt voor het gehele relevante gebied berekend voor de uitgangssituatie en voor de situatie, waarbij het planvoornemen gerealiseerd is. Het bestaande groepsrisico en de toename daarvan worden zo inzichtelijk. In dit onderzoek gaat het om conserverende bestemmingsplannen en zal uitsluitend de bestaande situatie worden berekend. Daar waar het gaat om het stellen van randvoorwaarden in de ruimtelijke ordening wordt, om het werkbaar te houden, het afwegingsgebied gemaximaliseerd tot 200 meter van de route cq. het tracé. In het aangegeven gebied van 200 meter is bebouwing dus wel toegestaan maar is de dichtheid van bebouwing soms gelimiteerd vanwege de hoogte van het groepsrisico.

Het groepsrisico wordt bepaald per kilometer route en vergeleken met de oriëntatiewaarde. De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico is per km-route of –tracé bepaald op  $10^{-2} / N^2$ , dat wil zeggen een frequentie (f) van  $10^{-4}$  /jr voor 10 slachtoffers (N),  $10^{-6}$  /jr voor 100 slachtoffers, etc. en geldt vanaf het punt met 10 slachtoffers. In figuur 2 is ter illustratie van het bovenstaande een voorbeeld van een fN-curve en de oriëntatiewaarde gegeven.

Berekende risico's worden getoetst aan de oriëntatiewaarde. Bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of een toename van het groepsrisico, ook als hierbij de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden, moeten beslissingsbevoegde overheden het groepsrisico betrekken bij de vaststelling van het vervoersbesluit of omgevingsbesluit. Dit is in het bijzonder van belang in verband met aspecten van zelfredzaamheid, hulpverlening en de rampbestrijding.

Het begrip *oriëntatiewaarde* houdt in dat het bevoegd gezag daarvan gemotiveerd kan afwijken. Het (lokale) bevoegd gezag besluit mede op grond van de toetsing of er risicoreducerende maatregelen toegepast moeten worden, bijvoorbeeld het vergroten van de afstand tussen de route en de woonbebouwing of het beperken van de

woningdichtheid in een bepaald bebouwingsgebied. Er moet sprake zijn van een openbare en goed inzichtelijke belangenafweging, waarin moet zijn aangegeven waarom in het specifieke geval de gekozen maatregelen zijn toegepast en voldoende bevonden. De uitkomst van de belangenafweging is vatbaar voor beroep. Dit traject wordt aangeduid als de verantwoordingsplicht groepsrisico.



voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval. In de motivering bij het betrokken besluit moeten de volgende gegevens worden opgenomen:

#### *Beschrijving huidig en toekomstig GR*

- het groepsrisico;
- indien van toepassing: het eerder vastgestelde groepsrisico;
- een aanduiding van het invloedsgebied;
- de aanwezige dichtheid van personen en de in de toekomst redelijkerwijs voorzienbare dichtheid per hectare in dit invloedsgebied;
- een aanduiding van de vervoersstromen, in termen van de aard en de omvang van gevaarlijke stoffen die specifiek bijdragen aan de overschrijding van de oriënterende waarde, alsmede een aanduiding in hoofdlijnen van de bijdrage van de verschillende transportstromen aan het groepsrisico;
- een aanduiding van de redelijkerwijs voorzienbare vervoerstromen in de toekomst met in begrip van een aanduiding van de invloed daarvan op het groepsrisico;
- de bijdrage in hoofdlijnen van de aanwezige en van de redelijkerwijs voorzienbare toekomstige (beperkt) kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico;

#### *Bronmaatregelen en RO-maatregelen*

- de mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico, zowel nu als in de toekomst, met betrekking tot het vervoer en de ruimtelijke ontwikkelingen en de voor- en nadelen hiervan;

#### *Beheersbaarheid*

- de mogelijkheden van de voorbereiding op de bestrijding van en de beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval als bedoeld in artikel 1 van de Wet rampen en zware ongevallen;

#### *Zelfredzaamheid*

- de mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de route of het tracé om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet.

### 2.2.3. Ontwikkelingen in het beleid

In de Nota vervoer gevaarlijke stoffen heeft het kabinet de ontwikkeling van een Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen aangekondigd [2]. Het doel van het Basisnet is het vastleggen en waarborgen van een duurzame balans tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, de ruimtelijke omgeving en veiligheid. Het Basisnet zal grenzen stellen aan het risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, vaarwegen en spoorlijnen alsmede aan ruimtelijke ontwikkelingen langs die wegen, vaarwegen en spoorlijnen. Het Basisnet is inmiddels gereed (zie de per juli 2012 gewijzigde circulaire [1]). Voor elke weg, spoorlijn en vaarweg die deel uitmaakt van het Basisnet, is vastgesteld hoeveel risico het vervoer van gevaarlijke stoffen over die weg of vaarweg maximaal mag veroorzaken.

Voor de juridische verankering van het Basisnet is een wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen in voorbereiding, waarin de regels voor de vervoerszijde zullen worden opgenomen. Inmiddels is het Besluit externe veiligheid transportroutes gepubliceerd [3]. In dit besluit wordt voor de zijde van de ruimtelijke ordening regels opgenomen voor onder meer het plaatsgebonden risico, het groepsrisico en het zogenoemde plasbrand-aandachtsgebied (PAG). Naar verwachting zal in de loop van 2014 het besluit in werking treden.

De verantwoordingsplicht voor het groepsrisico hoeft volgens art. 8 lid 2 van het Bevt niet te worden gedaan, als:

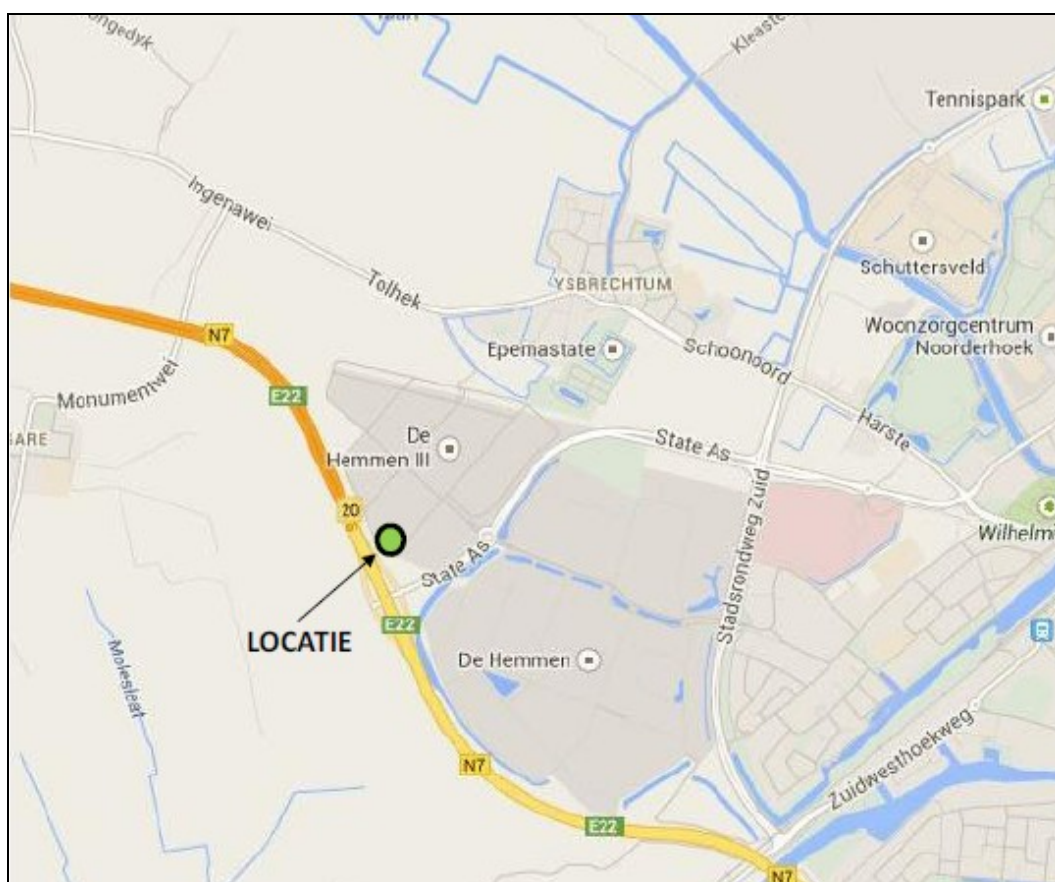
- Het groepsrisico kleiner is dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde, of
- Het groepsrisico niet meer dan 10% toeneemt en onder de oriëntatiewaarde blijft.

Het PAG is een strook van 30 m vanaf de rechterkant van de rechterrijstrook. Voor het realiseren van bebouwing binnen deze strook geldt een verantwoordingsplicht.

### 3. Uitgangspunten risicoberekening

#### 3.1. Plangebied

Figuur 2 toont de ligging van het plangebied ten oosten van de A7 ter hoogte van hectometer 1189.



Figuur 2. Ligging plangebied

#### 3.2. RBM II

Het risico van het transport wordt berekend met RBM II versie 2.3 [4]. De methodiek is samengevat in bijlage 1. De berekening wordt uitgevoerd conform de Handleiding risicoanalyse transport [5]. Voor de berekening zijn de volgende gegevens nodig:

- De transportintensiteit van gevaarlijke stoffen.
- De uitstromingsfrequentie, de kans per voertuigkilometer dat een tankauto met gevaarlijke stoffen betrokken raakt bij een ongeval zodanig dat er uitstroming van de stof optreedt. In deze studie wordt uitgegaan van de standaard uitstromingsfrequentie voor een autosnelweg.

- Het aantal personen dat langs de route blootgesteld wordt aan de gevolgen van een ongeval. De bevolkingsdichtheden worden aangegeven in veelhoeken langs de route met een uniforme dichtheid per veelhoek.
- Voor de breedte van de weg is 25 m gehanteerd.
- De meteorologische condities van het weerstation Leeuwarden zijn gehanteerd.

### 3.3. Wegtraject

Het groepsrisico wordt berekend voor de A7 voor hectometer 1179 tot 1199. Dit is een kilometer aan weerszijde van het plangebied.

### 3.4. Transportintensiteit

Voor de veiligheidszone en de transportintensiteit GF3 voor berekening van het groepsrisico wordt uitgegaan van de gegevens voorgeschreven in de Circulaire RNVGS [1]. Tabel 1 toont deze gegevens.

| Wegvak                                             | Veiligheidszone<br>[m] | Intensiteit<br>GF3<br>[vtg/jr] |
|----------------------------------------------------|------------------------|--------------------------------|
| Fr5 : N7: Stadsrondweg Zuid Sneek                  | 0                      | 1000                           |
| Fr6 : A7: Knp. Zurich - N7 Stadsrondweg Zuid Sneek | 0                      | 1000                           |

Tabel 1. Veiligheidszone en transportintensiteit GF3 plafond basisnet weg

### 3.5. Bebouwing

Voor de berekening van het groepsrisico dient de bebouwing gemodelleerd te worden binnen het invloedsgebied. De grens van het te beschouwen invloedsgebied ligt op 355 m afstand van de as van de weg. Voor de aanwezige bebouwing is het bestemmingsplan De Hemmen A7 geraadpleegd.

Tabel 2 toont de kencijfers die zijn gebruikt om het aantal personen te schatten. Voor het bedrijventerrein is uitgegaan van 80 personen per hectare voor een druk bedrijventerrein conform de Handreiking verantwoording groepsrisico. Voor de te bouwen McDonald's met 167 zitplaatsen hangt het aantal aanwezigen af van het tijdstip van de dag (openingstijden 10:00 tot 23:00 uur) en de week (werkdag en weekend). De drukste perioden zijn in het weekend, maar dan is er nauwelijks transport van gevaarlijke stoffen. De aanwezigheid op werkdagen is maatgevend. De drukste periodes zijn dan van 12:00 tot 14:00 en van 17:00 tot 19:00 uur. Gebaseerd op gegevens verstrekt door de opdrachtgever wordt een aantal van 150 personen maatgevend geacht voor deze drukke periodes. Dit aantal wordt ter vereenvoudiging vervolgens ook gehanteerd voor de andere tijdsperiodes. Figuur 3 toont het invloedsgebied met de hierbinnen gemodelleerde

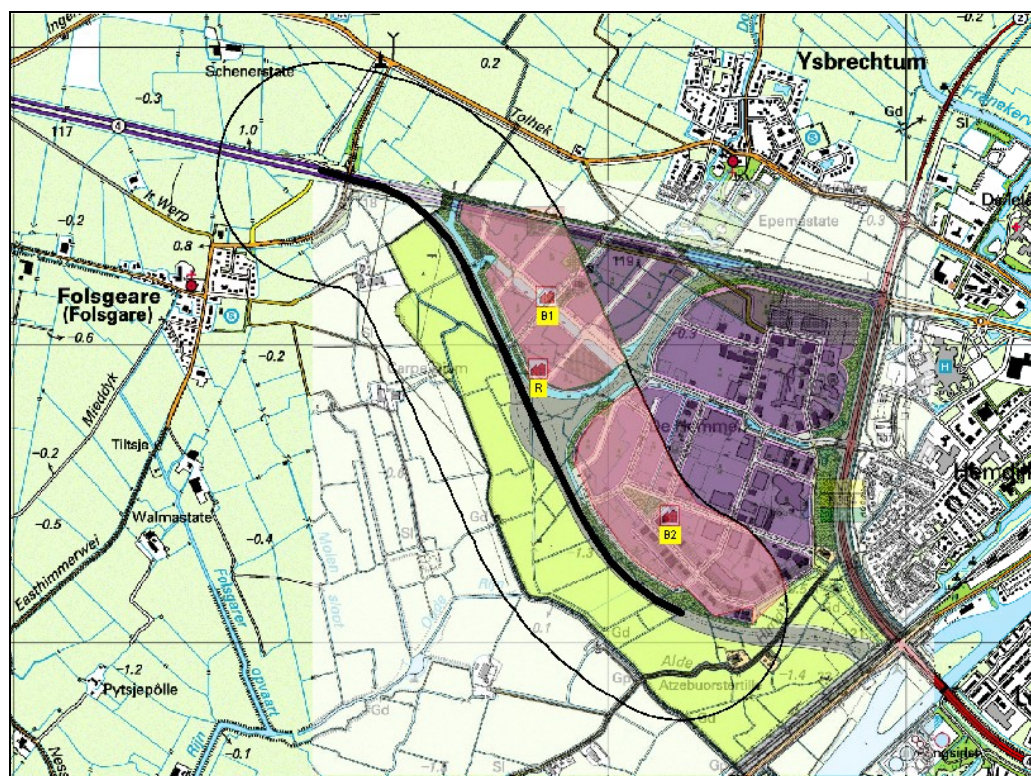
bebouwing Tabel 3 toont het geschatte aantal personen overdag (12 uur) en 's nachts (12 uur). De labels in de figuur en de tabel stemmen overeen.

| Aanduiding       | Uitgangspunt           | Dag [%] | Nacht [%] |
|------------------|------------------------|---------|-----------|
| Bedrijventerrein | 80 persoon per hectare | 100     | 10        |
| McDonald's       | 150 personen           | 100     | 100       |

Tabel 2. Standaard uitgangspunten

| Label | Kenmerk                     | Dag    | Nacht |
|-------|-----------------------------|--------|-------|
| B1    | Bedrijventerrein            | 2093   | 209   |
| B2    | Bedrijventerrein            | 3431   | 343   |
| R     | Bedrijventerrein/McDonald's | 19/150 | 2/150 |

Tabel 3. Aantal personen dag en nacht



Figuur 3. Invloedsgebied en gemodelleerde bebouwing

## 4. Resultaten risicoberekening

### 4.1. Veiligheidszone

De veiligheidszone van de A7 is 0 m. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor de ontwikkeling.

### 4.2. Groepsrisico

Het groepsrisico is berekend voor twee situaties:

1. Huidige situatie: huidige invulling plangebied en transport conform plafond basisnet
2. Toekomstige situatie: toekomstige invulling plangebied en transport conform plafond basisnet

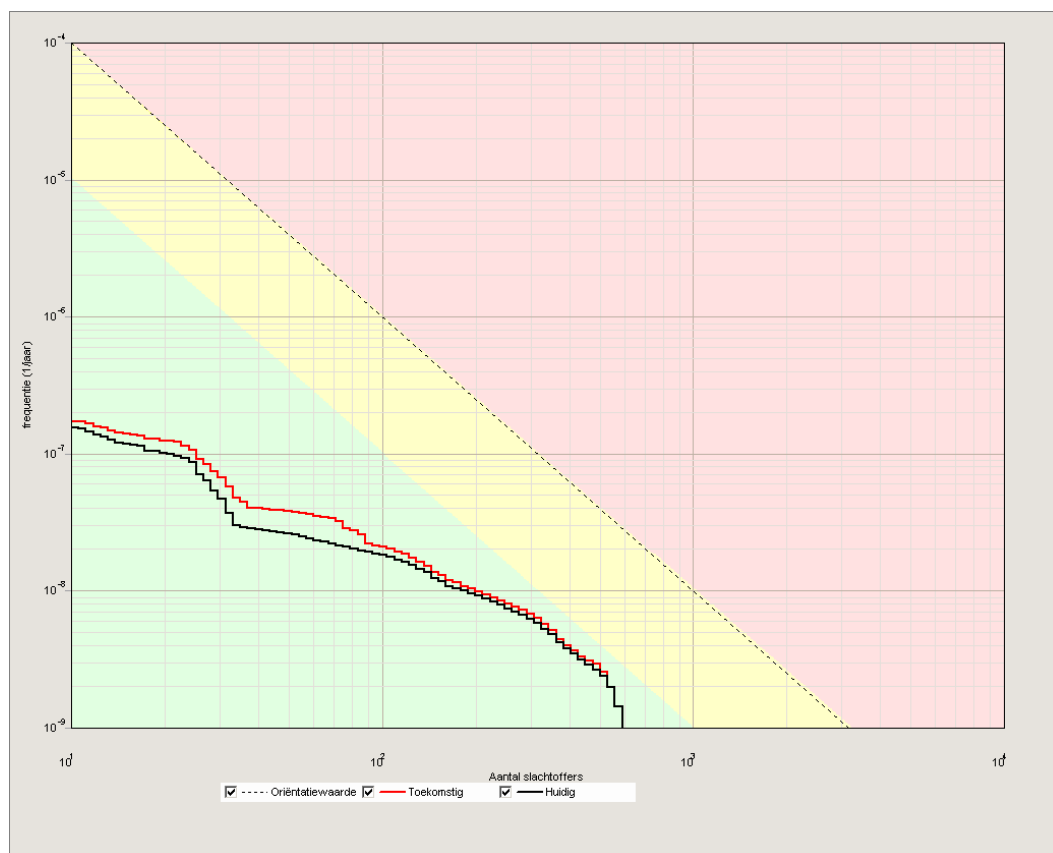
Het groepsrisico voor de kilometer met het hoogste groepsrisico voor het traject van hectometer 1179 tot 1199 voor de A7 wordt getoond in figuur 4. Het groepsrisico is kleiner dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde. Realisatie van het plan leidt tot een toename van het groepsrisico. Het groepsrisico blijft echter kleiner dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde. Figuur 5 toont de ligging van dit kilometervak voor de toekomstige situatie (de huidige situatie leidt tot nagenoeg hetzelfde resultaat).

Tabel 4 vat de resultaten samen wat betreft de afstand van de fN-curve tot de oriëntatiewaarde voor het kilometervak met het hoogste groepsrisico. Hiervoor is gebruik gemaakt van de fractie. De mate van over- of onderschrijding van het groepsrisico wordt uitgedrukt als de maximale factor tussen de berekende fN-curve en de oriëntatiewaarde  $fN^2 = 10^{-2}$  voor meer dan 10 slachtoffers. Een fractie 0.074 betekent bijvoorbeeld dat de berekende frequentie van de fN-curve maximaal 0.074 keer de waarde van de oriëntatiewaarde is (bij een bepaald aantal slachtoffers).

| Wegvak | Bebouwing  | Fractie |
|--------|------------|---------|
| A7     | Huidig     | 0.064   |
|        | Toekomstig | 0.074   |

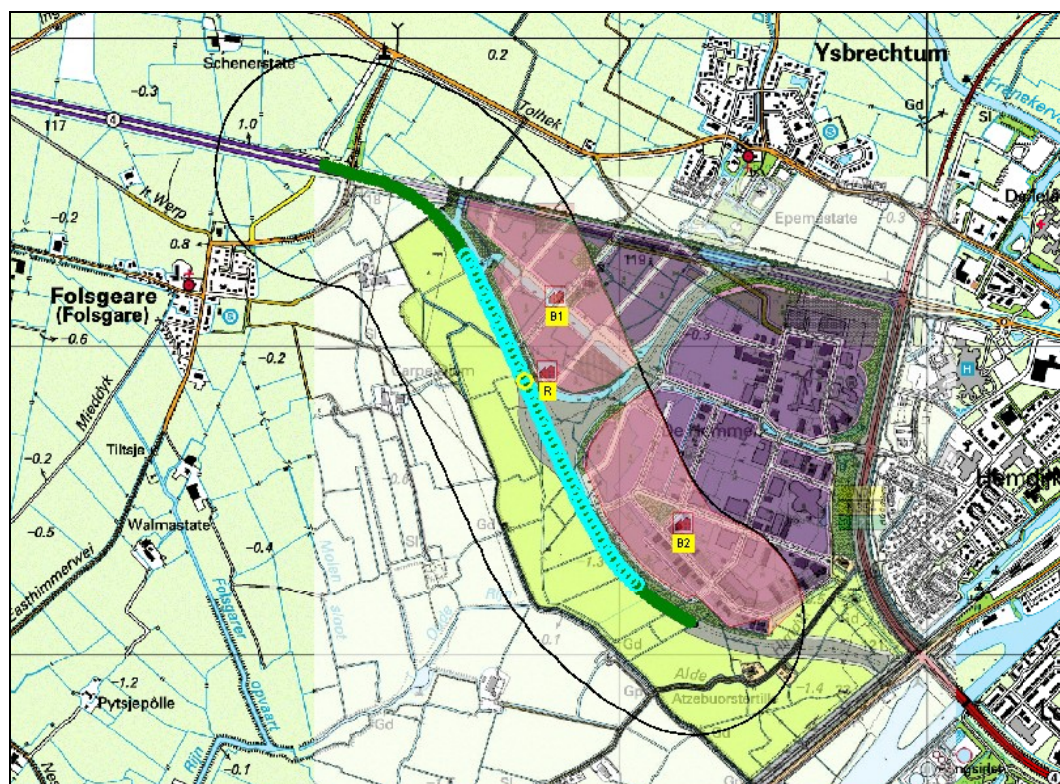
Tabel 4. Overzicht fractie groepsrisico ten opzichte van de oriëntatiewaarde voor de kilometer met het hoogste groepsrisico

Gelet op de grootte van het groepsrisico hoeft de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico volgens art. 8 lid 2 van het Bevt niet verder te worden ingevuld.



Figuur 4. Hoogste groepsrisico per kilometer

 Huidige bebouwing  
 Toekomstige bebouwing



Figuur 5. Ligging kilometer hoogste groepsrisico toekomstige situatie

- : Deel van het traject dat het kilometervak met het hoogste groepsrisico bevat en een aanduiding van de grootte van dit groepsrisico. Groen gekleurd is kleiner dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde.
- : Ongevalspunt met de grootste bijdrage aan het groepsrisico
- : Grootte van het groepsrisico van het resterende deel van het traject. Groen gekleurd is kleiner dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde.

### 4.3. Plasbrandaandachtsgebied

In het Btev (Besluit transportroutes externe veiligheid) en in het eindrapport basisnet weg is voor rijksinfrastructuur het plasbrandaandachtsgebied (PAG) geïntroduceerd. Het PAG is het gebied tot 30 m van de weg waarin, bij de realisering van (kwetsbare) objecten, rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand. De 30 m voor het PAG wordt gemeten vanaf de rechterrاند van de rechterrijstrook. In de Regeling basisnet is voor dit gedeelte van de A7 geen PAG voorgeschreven.

## 5. Conclusie

Het plangebied ligt buiten de veiligheidszone van de A7. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor de nieuwbouw.

Het groepsrisico voor de kilometer met het hoogste groepsrisico voor het traject van hectometer 1179 tot 1199 voor de A7 is kleiner dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde. Realisatie van de McDonald's leidt tot een toename van het groepsrisico, maar het groepsrisico blijft kleiner dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde. Gelet op de grootte van het groepsrisico is er geen verdere verantwoording nodig.

## Referenties

1. Ministerie IenM                      2012    Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen  
Laatstelijk gewijzigd Staatscourant 20 juli 2012, nr. 14687
  
2. Ministeries V&W en                1996    Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen  
VROM                                      Tweede Kamer, 1995-1996, 24611, nrs. 1 en 2
  
3. Ministerie IenM                      2013    Besluit externe veiligheid transportroutes  
Staatsblad, nr. 465
  
4. AVIV                                      2012    Handleiding RBM II
  
5. Ministerie IenM                      2011    Handleiding Risicoanalyse Transport (concept)
  
6. Ministerie IenM                      2013    Regeling basisnet  
Staatscourant 28 maart 2014, nr.8242

## Bijlage 1. RBM II versie 2.3

### 1. Overzicht

Voor evaluatie van de externe veiligheid van het transport van gevaarlijke stoffen is de rekenmethodiek RBM II ontwikkeld [1]. Hiermee kan het plaatsgebonden risico en groepsrisico veroorzaakt door het transport berekend worden.

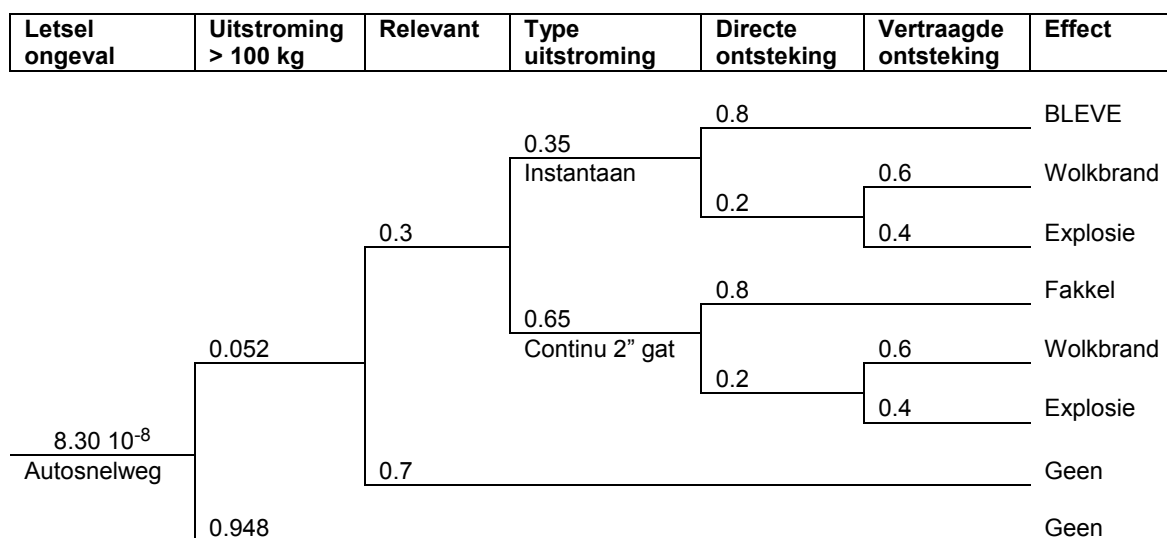
In RBM II bestaat de systeembeschrijving uit de typering van het traject, de lengte van het traject, en de aantallen transporten per jaar per stofcategorie. De fractie van het transport die overdag plaatsvindt kan worden opgegeven.

De bevolkingsdichtheden worden aangegeven in veelhoeken langs de route met een uniforme dichtheid per veelhoek. Er kan voor de dag en nacht een personendichtheid worden opgegeven. De ongevalsscenario's en de effectberekeningen zijn niet door de gebruiker te beïnvloeden. Na het invoeren van de basisgegevens en het starten van de berekeningen worden de resultaten gepresenteerd in de vorm van risicocontouren langs de route en de fN-curve per kilometer.

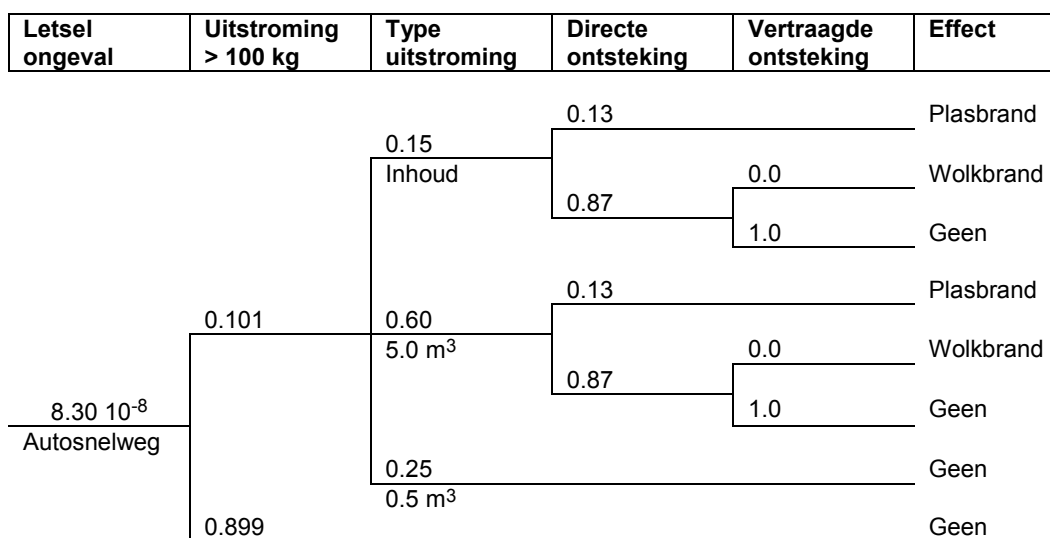
### 2. Gebeurtenisbomen

Figuur 1.1 toont de gebeurtenisboom voor een ongeval met een druktankwagen geladen met brandbaar tot vloeistof verdicht gas. Er wordt verondersteld dat bij vertraagde ontsteking het gas altijd ontsteekt bij de maximale omvang van de wolk. Voor een toxisch tot vloeistof verdicht gas wordt dezelfde gebeurtenisboom gebruikt tot en met de tak type uitstroming. Het effect is een toxische gaswolk.

Figuur 1.2 toont de gebeurtenisboom voor een ongeval met een atmosferische tankwagen geladen met brandbare vloeistof. De kans op directe ontsteking geldt voor de stofcategorie LF2. Voor de stofcategorie LF1 wordt een 30 maal kleinere waarde gebruikt. Er wordt geen rekening gehouden met vertraagde ontsteking. Het dampgenererend vermogen van de vloeistoffen is gering, zodat er geen brandbare gaswolk van enige omvang zal ontstaan. Voor een toxische vloeistof wordt dezelfde gebeurtenisboom gebruikt tot en met de tak type uitstroming. Het effect is een toxische gaswolk. Voor een vloeistof die zowel brandbaar als toxisch is worden de effecten gecombineerd.



Figuur 1.1. RBM II gebeurtenisboom uitstroming brandbaar gas druktankwagen



Figuur 1.2. RBM II gebeurtenisboom uitstroming brandbare vloeistof atmosferische tankwagen

### 3. Ongevalsefrequentie en kans op uitstroming

RBM II bevat standaard waarden om de uitstromingsfrequentie van druk- en atmosferische tankwagens voor drie wegtypen te berekenen. Deze basisgegevens zijn afgeleid in een studie uitgevoerd in 1994 [2] en geactualiseerd in 2005 [3]. De standaard waarden worden getoond in tabel 1.1.

| Wegtype             | Ongevalsefrequentie<br>[vtgkm] | Kans op uitstroming > 100 kg |              |
|---------------------|--------------------------------|------------------------------|--------------|
|                     |                                | Druk                         | Atmosferisch |
| Autosnelweg         | $8.30 \cdot 10^{-8}$           | 0.052                        | 0.101        |
| Buiten bebouwde kom | $3.60 \cdot 10^{-7}$           | 0.034                        | 0.077        |
| Binnen bebouwde kom | $5.90 \cdot 10^{-7}$           | 0.006                        | 0.021        |

Tabel 1.1. Motorvoertuigletselongevalsefrequentie (zonder ongevallen met langzaam verkeer) en kans op uitstroming voor verschillende wegtypen

### 4. Voorbeeldstoffen

In RBM II zijn standaardscenario's opgenomen voor de verschillende stofcategorieën. Voor elke stofcategorie worden de effectberekeningen uitgevoerd voor een voorbeeldstof. De voorbeeldstoffen worden getoond in tabel 1.2.

| Hoofdcategorie         | Categorie | VN-nummer | Stofnaam         |
|------------------------|-----------|-----------|------------------|
| Brandbare gassen       | GF0       |           | (Niet ingevuld)  |
|                        | GF1       | 1040      | Ethyleenoxide    |
|                        | GF2       | 1011      | Butaan           |
|                        | GF3       | 1978      | Propaan          |
| Toxische gassen        | GT1       |           | (Niet ingevuld)  |
|                        | GT2       | 1064      | Methylmercaptaan |
|                        | GT3       | 1005      | Ammoniak         |
|                        | GT4       | 1017      | Chloor           |
|                        | GT5       | 1017      | Chloor           |
|                        | GT6       |           | (Niet ingevuld)  |
|                        | GT7       |           | (Niet ingevuld)  |
| Brandbare vloeistoffen | LF1       | 1206      | Heptaan          |
|                        | LF2       | 1207      | Pentaan          |
| Toxische vloeistoffen  | LT1       | 1093      | Acrylnitril      |
|                        | LT2       | 1277      | Propylamine      |
|                        | LT3       | 1092      | Acroleïne        |
|                        | LT4       | 2480      | Methylisocyanat  |
|                        | LT5       |           | (Vervoersverbod) |
|                        | LT6       |           | (Vervoersverbod) |
| Explosieven            | EX1       |           | (Niet ingevuld)  |
|                        | EX2       |           | (Niet ingevuld)  |
|                        | EX3       |           | (Niet ingevuld)  |

Tabel 1.2. Voorbeeldstoffen RBM II

## 5. Meteorologische omstandigheden

In RBM II kan een weerstation worden geselecteerd waarvan de meteorologische gegevens worden gebruikt. Het wegvervoer vindt voor 70% gedurende de dag en voor 30% gedurende de nacht plaats.

### Referenties

- |    |      |      |                                                                                                                                              |
|----|------|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | AVIV | 2012 | Handleiding RBM II                                                                                                                           |
| 2. | AVIV | 1994 | Fundamenteel onderzoek naar kanscijfers voor risicoberekeningen bij wegtransport gevaarlijke stoffen<br>Rapport voor ministeries VROM en V&W |
| 3. | AVIV | 2005 | Actualisatie uitstroomfrequentie wegtransport<br>Rapport nr. 05860                                                                           |

## Frank Abendroth

---

**Van:** Reijer Tamminga <[rtamminga@wetterskipfryslan.nl](mailto:rtamminga@wetterskipfryslan.nl)>  
**Verzonden:** maandag 4 mei 2015 9:12  
**Aan:** Frank Abendroth  
**Onderwerp:** RE: Nieuwe vestiging McDonald's Sneek

Beste Frank Abendroth,

'Wat ons betreft is e.e.a. akkoord, de uitgangspunten van de watertoets kunt u meenemen in het plan.

Met vriendelijke groet,

Reijer Tamminga  
Planvormer  
Werkdagen: ma | di | wo | do  
06 – 4617 2816

Wetterskip Fryslân T 058 – 292 2816 F 058 – 292 2223 | Postbus 36, 8900 AA Leeuwarden E [rtamminga@wetterskipfryslan.nl](mailto:rtamminga@wetterskipfryslan.nl) | [www.wetterskipfryslan.nl](http://www.wetterskipfryslan.nl)

Denk aan het milieu voordat u dit bericht print

---

**Van:** Frank Abendroth [<mailto:fa@vanriezenenpartners.nl>]  
**Verzonden:** vrijdag 1 mei 2015 11:20  
**Aan:** Reijer Tamminga  
**Onderwerp:** RE: Nieuwe vestiging McDonald's Sneek

Geachte heer Tamminga,

. Ik heb inmiddels gezien dat er al vooroverleg heeft plaatsgevonden met jullie en dat gevraagd werd om een watertoets uit te voeren. In aanvulling op mijn mail van vorige week stuur ik u bij deze de uitgevoerde watertoets. Ik heb hier aangegeven dat het alleen om een functiewijziging gaat, gebouwd wordt conform het geldende bestemmingsplan. Graag verneem ik of het nu voldoende is als ik de watertoets als bijlage in de RO opneem?

Graag verneem ik wanneer ik een reactie kan verwachten.

Met vriendelijke groet,

Frank Abendroth

Van Riezen & Partners  
Frederiksplein 1  
1017 XK Amsterdam  
t 020 - 625 70 25  
f 020 - 625 63 76  
e [fa@vanriezenenpartners.nl](mailto:fa@vanriezenenpartners.nl)

**datum** 1-5-2015  
**dossiercode** 20150501-2-10869

Project: McDonald's Restaurant Sneek, Locatie De Hemmen/A7  
Gemeente: Súdwest-Fryslân  
Aanvrager: Frank Abendroth  
Organisatie: Van Riezen & Partners (namens McDonald's Nederland)

Geachte heer/mevrouw Frank Abendroth,

Voor het plan *McDonald's Restaurant Sneek, Locatie De Hemmen/A7* heeft u een watertoets aangevraagd op [www.dewatertoets.nl](http://www.dewatertoets.nl). Met de gegevens die u heeft opgegeven is bepaald dat het plan geen invloed heeft op de waterhuishouding. Hierdoor kan de procedure Geen waterschapsbelang worden gevolgd voor de watertoets.

Dit betekent dat u verder geen contact hoeft op te nemen met Wetterskip Fryslân. Onderstaande waterparagraaf kunt u opnemen in de ruimtelijke onderbouwing van het plan. Mochten er desondanks vragen zijn, dan kunt u contact opnemen via 058 292 2222 en vragen naar de contactpersoon voor uw gemeente.

Via [www.dewatertoets.nl](http://www.dewatertoets.nl) hebben wij uw watertoets als een melding ontvangen. Wij archiveren deze melding. De watertoets is hiermee voor Wetterskip Fryslân afgerond.

Met vriendelijke groet,

Wetterskip Fryslân  
Postbus 36  
8900 AA Leeuwarden  
T 058 292 2222  
F 058 292 2223  
E [info@wetterskipfryslan.nl](mailto:info@wetterskipfryslan.nl)

### **Waterparagraaf Geen waterschapsbelang**

De initiatiefnemer heeft Wetterskip Fryslân geïnformeerd over het plan *McDonald's Restaurant Sneek, Locatie De Hemmen/A7* via de Digitale watertoets ([www.dewatertoets.nl](http://www.dewatertoets.nl)). Hiermee is bepaald dat het plan geen invloed heeft op de waterhuishouding en de afvalwaterketen. Verder overleg met Wetterskip Fryslân is niet nodig. Wetterskip Fryslân geeft een positief wateradvies.

**De WaterToets 2014**

**datum** 1-5-2015  
**dossiercode** 20150501-2-10869

### **Samenvatting van de gegevens voor de watertoets van**

Project: McDonald's Restaurant Sneek, Locatie De Hemmen/A7  
Gemeente: Súdwest-Fryslân

### **Gegevens plan**

oppervlak: 4015 m<sup>2</sup>

### **Gegevens aanvrager**

Frank Abendroth  
Van Riezen & Partners (namens McDonald's Nederland)  
Frederiksplein 1  
1017 XK Amsterdam  
T: 020-6257025  
E: fa@vanriezenenpartners.nl

### **Gegevens gemeente**

Gemeente: Súdwest-Fryslân  
Contactpersoon: Willem Alberda  
T: 14 0515  
E: w.alberda@sudwestfryslan.nl

### **Resultaat kaartenanalyse voor het plangebied**

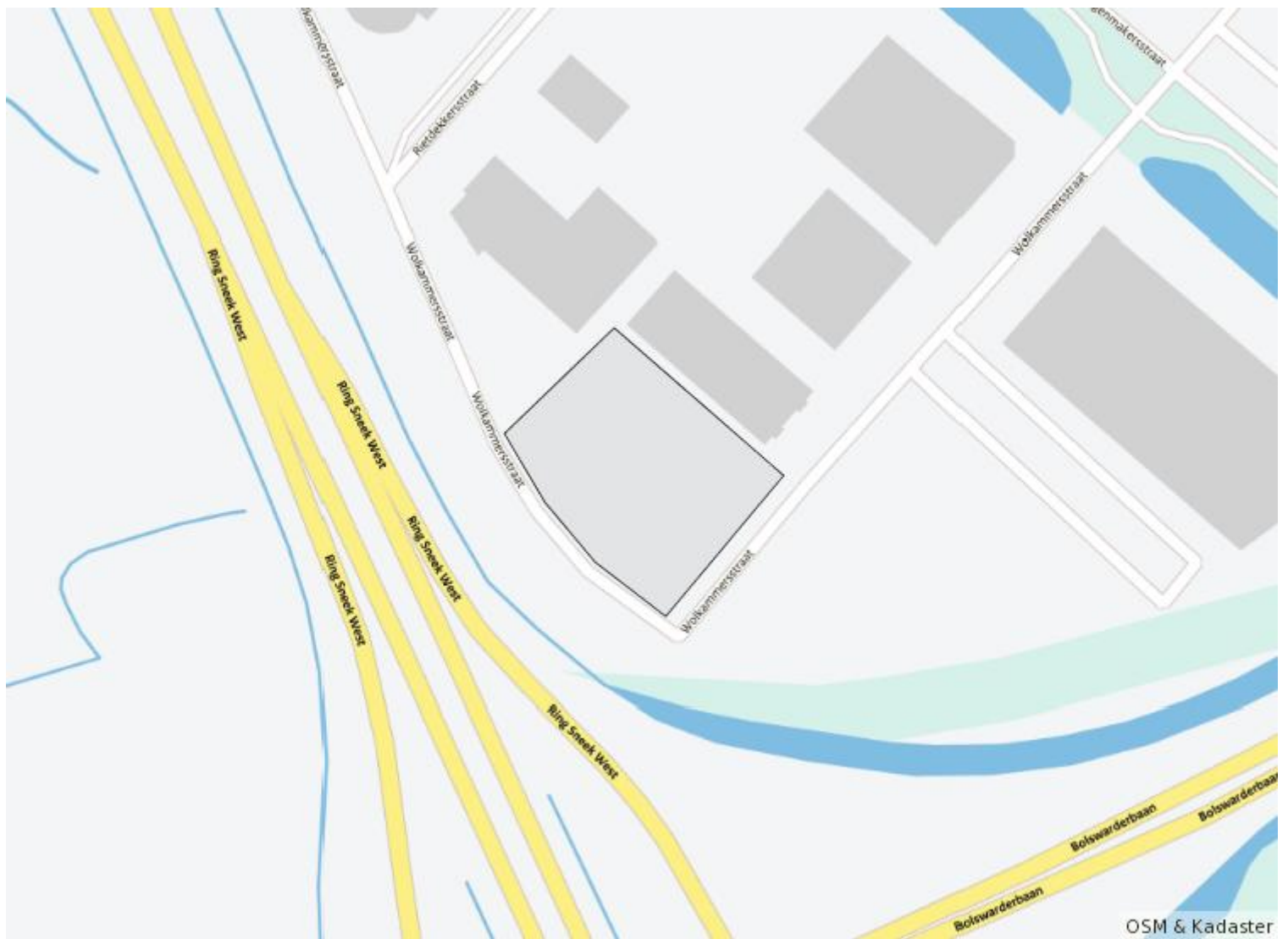
Heeft u een beperkingsgebied geraakt?  
nee

Welke gemeente omvat het grootste deel van het door u getekende plangebied?  
Súdwest-Fryslân

### **Uw antwoorden op onderstaande vragen**

Wordt ALLEEN de gebruiksfunctie van bebouwing gewijzigd?  
Antwoord: ja

Is er sprake van een toename van lozing van verontreinigd water op het oppervlaktewater?  
Antwoord: nee



**Te volgen watertoetsprocedure**

Geen waterschapsbelang

**De WaterToets 2014**