
Portefeuillehouder

Van der Zwan

Datum collegebesluit

21 juni 2019

Opsteller

Jorritsma

Registratie

GF19.20065

Agendapunt

15

Onderwerp

Calamiteitenontsluiting Bedrijventerrein Kanaal.

Voorstel

1. Een investeringskrediet beschikbaar stellen van € 460.000 voor de realisatie van een ontsluiting die gebruikt kan worden tijdens calamiteiten op en in de omgeving van industrieterrein Kanaal.
2. De kapitaallasten van € 26.833 op te nemen in de begroting 2020.
3. De structurele onderhoudskosten van € 3.075 per jaar op te nemen in de begroting 2020, vanaf de jaarschijf 2021.

Aanleiding

Met het oog op de veiligheid is voor industrieterrein Kanaal een calamiteitenroute nodig. Bij een calamiteit (diverse risicobronnen in de directe omgeving) bestaan er (te grote) risico's met betrekking tot de bereikbaarheid en de ontruiming van het terrein. Met het oog daarop zijn eerder een aantal oplossingsmogelijkheden geïnventariseerd. In die fase is geopteerd voor een brug over het kanaal. Deze optie is destijds afgewezen vanwege de hoge kosten in relatie tot de effectiviteit. Toen is besloten te zoeken naar de next best oplossing uit de serie oplossingen zoals die destijds waren ontwikkeld. Wij hebben de Anteagroup gevraagd opnieuw naar de eerdere opties te kijken en deze samen met de veiligheidsregio te beoordelen op effectiviteit. Daaruit is geconcludeerd dat de optie waarbij een vluchtroute wordt toegevoegd onder het viaduct van de A7 pal naast de spoorlijn. Deze optie voldoet aan de wens van de veiligheidsexperts en is voldoende kosteneffectief. De maatregel is noodzakelijk met het oog op de externe veiligheid.

Overwegingen

Industrieterrein Kanaal beschikt slechts over één ontsluiting (via de Wetterwille). De bereikbaarheid en ontluchtingsmogelijkheden van het terrein zijn hierdoor beperkt. In 2007 is hierover bij het toenmalige College van B&W reeds aandacht gevraagd door de regionale brandweer. Het college heeft destijds aangegeven deze discussie te betrekken bij de toenmalige plannen rond de A7. In die periode werd nagedacht over een eventuele aanleg van een ontsluitingsweg langs de A7 die beide aansluitingen op de A7 zou kunnen verbinden. Toen helder werd dat deze infrastructurele ingrepen niet zouden worden gerealiseerd is gekeken naar alternatieven om de betreffende knelpunten op te lossen. Dat heeft geresulteerd in een advies van 22 mei 2013 aan ons college op basis waarvan wij op 11 juni 2013 een besluit hebben genomen.

In het betreffende advies van 22 mei 2013 wordt aan de hand van een veiligheidsanalyse inzicht gegeven in de problematiek en worden een aantal mogelijke maatregelen geïnventariseerd en uitgewerkt. Uit de analyse blijkt dat de aanleg van een vaste

oeververbinding in de vorm van een beweegbare brug over het Heerenveense kanaal vanuit veiligheidsoogpunt het meest effectief is. Tevens wordt aangegeven dat een calamiteitenontsluiting op de A7 kan worden gezien als de "second best" oplossing. Daarnaast wordt aangegeven dat het wenselijk is verzamelplaatsen voor evacuatie aan te wijzen. Wij hebben aan de hand van dit advies besloten:

- De haalbaarheid van een vaste oeververbinding te verkennen, onder de voorwaarde dat deze mede vanuit de Investeringsagenda Drachten-Heerenveen wordt gefinancierd;
- Zonder co-financiering vanuit de Investeringsagenda de definitieve haalbaarheid verkennen van een calamiteitenontsluiting op de A7;
- Overgaan tot het aanwijzen van evacuatieverzamelplaatsen.

De vaste oeververbinding is op voorstel van de gemeente opgenomen in de Investeringsagenda Drachten-Heerenveen en geaccordeerd door de Provincie (door Provinciale Staten op 3 juli 2013). Uitgegaan werd van een investering van € 2,5 miljoen; waarvan € 1,5 miljoen te dekken uit de Investeringsagenda en € 1,0 miljoen te dekken door de gemeente. Bij de gemeentelijke co-financiering is destijds geanticipeerd op het terugverdienen uit ontwikkelingen aan de overzijde van het kanaal.

Nadien bleek dat de gemeente haar eigen co-financiering niet kon realiseren. Gelijktijdig ontstonden er bij meerder projecten financiële problemen als gevolg van de verslechterende financiële positie van onze gemeente. Eén van de gevolgen daarvan was dat het Molenplein-project noodgedwongen moest worden geherdefinieerd (geen parkeergarage en bebouwing op het plein). Het in 2014 vernieuwde plan voor het Molenplein (zoals dat inmiddels ook feitelijk is gerealiseerd) bleek haalbaar bij een publieke investering van € 1,5 miljoen. Ook die middelen kon de gemeente toen niet zelf vrij maken. In die fase is aan de Provincie voorgesteld de oeververbinding Kanaal te schrappen uit de Investeringsagenda en de vrijvallende middelen aan te wenden voor het Molenplein. Deze mutatie is uiteindelijk door Provinciale Staten geaccepteerd.

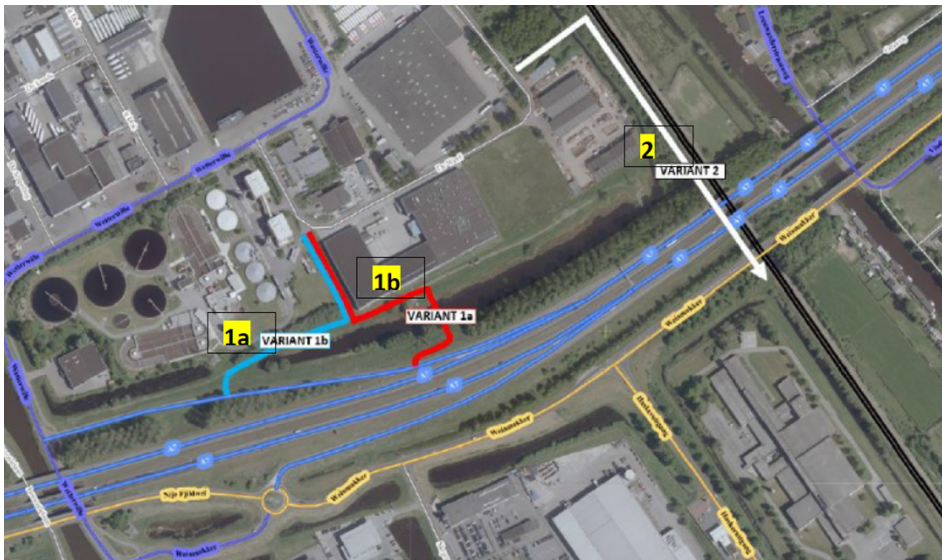
Nadere verkenning calamiteitenroute's

In lijn met ons eerdere besluit hebben wij vervolgens een proces gestart om te komen tot een nadere verkenning van de calamiteitenontsluiting op de A7.

Wij hebben vervolgens de Anteagroup gevraagd deze verkenning uit te voeren. Wij hebben daarbij gevraagd de eerdere in beeld gebrachte varianten op haalbaarheid (verkeerstechnisch en qua inpasbaarheid) te toetsen, eventuele alternatieven aan te dragen en deze (opnieuw en geactualiseerd) te beoordelen in het licht van de bereikbaarheid en ontvluchtingsmogelijkheden bij calamiteiten. Daarnaast hebben wij gevraagd de kosten in beeld te brengen en de technische aspecten nader uit te werken.

De betreffende rapportage is door de Anteagroep op 20 september 2018 opgeleverd (zie bijlage "Calamiteitenontsluiting bedrijventerrein Kanaal te Heerenveen projectnummer 418455").

Er zijn 3 varianten onderzocht. De volgende schets geeft aan welke dat zijn:



Variant 2 (bij het spoor langs) leek bij de studie in 2013 niet uitvoerbaar, maar blijkt nu wel uitvoerbaar te zijn.

Beoordeling van de varianten.

De drie varianten zijn uitvoerbaar. Een 4 meter brede route met enkele passeerhavens voldoet. In de volgende tabel (uit de betreffende rapportage) geeft enkele specificaties voor de afzonderlijke varianten.

	Variant 1a	Variant 1b	Variant 2
Afstand tot reguliere ontsluiting Wetterwille	Circa 400 meter	Circa 200 meter	Circa 750 meter
Lengte calamiteitenroute	Circa 400 meter	Circa 275 meter	Circa 600 meter
Kosten aanneemsom	Circa € 168.000	Circa € 94.000	Circa € 460.000
Complexiteit/ realiseerbaarheid werk	Normaal	Eenvoudig	Complex

Vanuit de effectiviteit, in de zin van ontvluchting en bereikbaarheid bij calamiteiten, gaat de voorkeur uit naar variant 2. Belangrijke voordeel van variant 2 is de relatief grote afstand tot de reguliere ontsluiting via de Wetterwille en de ligging ten opzichte van de potentiële risicobronnen. Daarmee heeft deze variant de grootste kans van slagen om veilig en adequaat gebruikt te worden in geval van een calamiteit. Daarnaast wordt in deze variant het onderliggend wegennet gebruikt in plaats van de afrit van de A7. Dit maakt dat de calamiteitenroute snel inzetbaar is ten tijde van een calamiteit. Bij de andere varianten moet eerst het snelwegverkeer worden stopgezet met als gevolg kostbaar tijdverlies en hinder van het overige verkeer.

Voor hulpdiensten is variant 2 met name aantrekkelijk, omdat de ontsluitingsroute via de reguliere toegang gescheiden is van de route voor ontvluchtend verkeer.

Naar onze mening wegen de voordelen van variant 2 op tegen de meerkosten ten opzichte van de varianten 1a en 1b.

Effecten

De aanleg van een calamiteitenroute leidt tot een snellere en veiliger bereikbaarheid en ontvluchting bij het ontstaan van calamiteiten bij de omliggende risicobronnen.

Beleid en regelgeving

Het beleid is er op gericht de risico's bij calamiteiten zo veel mogelijk te beperken en situaties waarbij terrein slechts van één kant bereikbaar en benaderbaar zijn zo veel mogelijk te voorkomen.

Financiën, risico's en beheersmaatregelen

De kosten van de calamiteitenroute bedragen € 460.000 (aanneemsom, incl. VAT kosten voorbereiding, advies en toezicht).

De investering leidt tot een structurele kapitaallast met ingang van 2020 van € 26.833. De structurele onderhoudskosten voor de weg en de damwand bedragen met ingang van 2021 € 3.075 per jaar.

Vervolgplan

Na het beschikbaar stellen van de benodigde middelen wordt gestart met de voorbereidingen voor de uitvoering (bestek, gunning en realisatie).

Communicatie

De bedrijven worden geïnformeerd over de definitieve keuze en het moment van uitvoering.

Relevante informatie

De rapportage van de Anteagroup van 20 september 2018 is bijgevoegd.

Het college van burgemeester en wethouders van Heerenveen,
de secretaris,

de burgemeester,

de heer J. van Leeuwestijn

de heer T.J. van der Zwan

Onderwerp

Calamiteiten ontsluiting Bedrijventerrein Kanaal.

De raad van de gemeente Heerenveen;
gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 17 september 2019 ;

gelet op,
(juridische grondslag aangeven)

overwegende dat,

Besluit

1. Een investeringskrediet beschikbaar stellen van € 460.000 voor de realisatie van een ontsluiting die gebruikt kan worden tijdens calamiteiten op en in de omgeving van industrieterrein Kanaal.
2. De kapitaallasten van € 26.833 op te nemen in de begroting 2020.
3. De structurele onderhoudslasten van € 3.075 per jaar op te nemen in de begroting 2020, vanaf de jaarschijf 2021.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 10 oktober 2019.

de griffier,

de voorzitter,

mevrouw L. Roest-Jonkers

de heer T.J. van der Zwan