GEMEENTE HEERENVEEN

/ Voorstel aan de gemeenteraad /

Portefeuillehouder
Van der Zwan
Datum collegebesluit
12 mei 2020
Opsteller
Jorritsma
Registratie
GF20.20056
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 het beste voldoet. Deze optie voldoet aan de wens van de veiligheidsexperts en is voldoende kosteneffectief. De maatregel is noodzakelijk met het oog op de externe veiligheid.

Naar aanleidingvan discussie in uw raad hebben wij een second opinion op ons voorstel door de FUMO laten uitvoeren. De resultaten daarvan zijn inmiddels beschikbaar en maken deel uit van dit raadsvoorstel (afzonderlijk benoemd na het oorspronkelijke voorstel).

Overwegingen

Industrieterrein Kanaal beschikt slechts over één ontsluiting (via de Wetterwille). De bereikbaarheid en ontvluchtingsmogelijkheden 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 deze Investeringsagenda de definitieve haalbaarheid te verkennen van een calamiteitenontsluiting op de A7;
- Over te gaan tot het aanwijzen van evacuatieverzamelplaaten.

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.

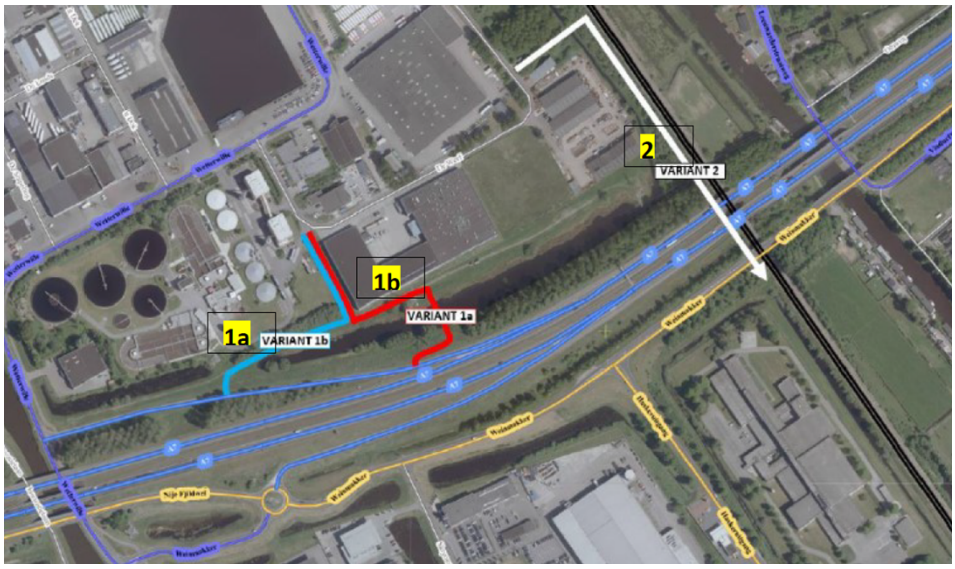
Nadien bleek dat de gemeente haar eigen co-financiering niet kon realiseren. Gelijktijdig ontstonden er bij meerder projecten financiële problemen als gevolg van de verslechterende financiële positie van onze gemeente. Eén van de gevolgen daarvan was dat het Molenplein-project noodgedwongen moest worden 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.

<u>Nadere verkenning calamiteitenroute's</u>
In lijn met ons eerdere besluit hebben wij vervolgens een proces gestart om te komen tot een nadere verkenning van de calamiteitenonsluiting 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 inpasbaaarheid) 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 metname 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.

Second-opinion

Naar aanleiding van vragen over de effectiviteit van de gepresenteerde varianten in relatie tot de kosten in uw raad hebben wij een second opinion laten uitvoeren door de FUMO. De second opinion (FUMO 21-04-2020) is bij de stukken gevoegd.

In de second opinion geeft de FUMO een actuele inventarisatie van de risicobronnen en de risico contouren op en in de directe omgeving van het bedrijventerrein. Vervolgens beschrijft de FUMO scenario's zoals die zich kunnen voordoen in de omgeving op basis van de aanwezige risicobronnen en welke effecten de scenario's hebben op de verschillende calamiteitenroute's.

Uit de analyse trekt de FUMO de volgende concclusie t.a.v. de varianten:

Een tweede calamiteitenroute naast de bestaande route, heeft een grote meerwaarde voor de veiligheid van het gebied. Het zorgt voor een betere, veiligere ontvluchting van personen in het gebied en een betere bereikbaarheid voor de hulpdiensten. Bij de keuze voor één van de drie varianten als calamiteitenroute dient dan ook zo goed als mogelijk invulling te geven aan deze aspecten.
De varianten 1a en 1b geven de personen in het gebied een tweede optie om te vluchten. Ze liggen beiden echter dicht bij de reguliere ontsluitingsroute, in dezelfde hoek van het industrieterrein. Dit vergroot het risico dat bij een ongunstige windrichting, in dit geval noorderwind en westenwind, zowel de reguliere ontsluiting als de calamiteiten-route geblokkeerd worden of minder bruikbaar zijn. Dit heeft als nadeel dat aanwezige personen mogelijk niet veilig van het incident weg kunnen vluchten. De hulpdiensten kunnen in deze situatie vervolgens niet het incident bereiken met de wind in de rug.
Een ander nadeel is dat de calamiteitenroute uitkomt op de afrit van de A7. Als de calamiteitenroute moet worden ingezet als vluchtroute moet het verkeer op de rijksweg A7 worden gestopt.
Variant 2 bereikt in tegenstelling tot variant 1a/1b, de grootste mogelijke afstand tot de reguliere ontsluitingsroute, maar ook de grootste afstand tot de BRZO-bedrijven. Hierdoor kan verder weg van het incident af worden gevlucht.. Daarbij wordt tevens de kans vergroot dat bij een calamiteit op het bedrijventerrein zelf, , van de overtrekkende rookwolk kan worden gevlucht. Hetzij via de reguliere ontsluiting (naar het westen en zuiden), hetzij via de calamiteitenroute (naar het oosten en zuiden). Variant 2 biedt hiermee een significant grotere zekerheid dat een veilige vluchtroute beschikbaar is, ongeacht de windrichting of locatie van een incident

Wij zijn van mening dat de second opinion ons advies te kiezen voor uitvoering van variant 2 voldoende ondersteunt.

Beleid en regelgeving

Het beleid is er op gericht de risico's bij calamiteiten zo veel mogelijk te beperken en situaties, waarbij het 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 2021 van € 26.833. De structurele onderhoudskosten voor de weg en de damwand bedragen met ingang van 2022 € 3.075 per jaar.

Vervolgaanpak

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.
-de second opinion van de FUMO 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 12 mei 2020 ;

gelet op,
de bevoegdheid van de gemeenteraad

overwegende dat het met het oog op de veiligheid gewenst is de ontsluitingssituatie van bedrijventerrein Kanaal te verbeteren,

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 2021.
3. De structurele onderhoudslasten van € 3.075 per jaar op te nemen in de begroting 2020, vanaf de jaarschijf 2022.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 22 juni 2020.

de griffier, de voorzitter,

mevrouw L. Roest-Jonkers de heer T.J. van der Zwan