

Regionaal Bedrijventerrein Twente

Startnotitie VER

Provincie Overijssel,
juni 2001

1. Inleiding

De provincie Overijssel wil het veiligheidsvraagstuk integraal aanpakken. De provincie staat hierin een actief stimulerende, coördinerende en zo nodig handhavende rol voor. Mede door de vuurwerkramp is er een toenemende aandacht voor het integreren van veiligheid bij diverse beleidsterreinen ontstaan. Naar aanleiding van de Commissie Oosting is in de Statenvergadering van 21 maart 2001 besloten de relatie tussen veiligheidsbeleid, ruimtelijk beleid en milieubeleid te verstevigen. Bij beleidsontwikkeling en in besluitvormingsprocessen, onder andere op het vlak van ruimtelijke en infrastructurele projecten komt het nu nog te vaak voor dat er te laat of eenzijdig aandacht wordt besteed aan veiligheid. Een geschikt instrument om de relatie tussen veiligheid, ruimtelijke ordening en milieu aan te scherpen is de Veiligheidseffectrapportage (=VER). De ontwikkelingen rondom het Regionale Bedrijventerrein Twente (=RBT) lenen zich goed voor het opdoen van ervaring met een VER.

De provincie Overijssel heeft in haar Bedrijventerreinen visie (1997) de wens uitgesproken om voldoende ruimte te creëren voor werkgelegenheid. Verder is de noodzaak onderkend van regionale samenwerking en afstemming bij ontwikkeling en uitgifte van bedrijventerrein, om onnodige concurrentie en ondoelmatige voorraden tegen te gaan. Met het oog daarop is het Programmeringsoverleg Twente (=PO) ingesteld. Dit PO heeft het initiatief genomen en bedrijventerrein in Twente te ontwikkelen met een (boven)regionale uitstraling. Het RBT dient aan de volgende voorwaarden te voldoen:

- grootschalige productievestigingen van 5 ha of meer,
- transport-distributie en assemblagebedrijven van 2 ha of meer,
- bedrijven (in deze categorieën) van buiten de regio zijn verplicht zich op het RBT te vestigen, bedrijven van binnen de regio mogen zich op het RBT vestigen,
- Het gaat om niet arbeidsintensieve bedrijvigheid met een terreinquotiënt tussen de 20 en 50 arbeidsplaatsen per ha,
- op zicht locaties van 2-3 ha,
- toekomstig gemeenschappelijk beheer en
- duurzaamheid als leidend principe bij ontwikkeling, uitgifte, exploitatie en beheer.

Het PO heeft een locatiekeuze MER laten uitvoeren. Resultaat van deze MER is dat er een gebied als meest milieu vriendelijke alternatief naar voren is gekomen. Het betreft hier het gebied Almelo-Zuid, hemelsbreed zo'n 350 meter verwijderd van de bebouwde kom Bornerbroek. Nu de locatie bekend is, kan met meer precisie naar de inrichting van het terrein worden gekeken. Het PO heeft daarom opdracht gegeven een inrichtings-MER te laten uitvoeren. De inrichtings-MER is een goed moment om bij het inrichten van het terrein stil te staan bij mogelijke veiligheidsrisico's.

Het doel van deze startnotitie (de eerste VER module) is een intentieverklaring op te stellen waarin de bij het project betrokken partijen de wens uitspreken om samen de veiligheidsrisico's onder ogen te zien en te kijken of er oplossingen voor het wegnemen van deze risico's kunnen worden gevonden.

De startnotitie is als volgt opgebouwd: Allereerst wordt een kort chronologisch overzicht gegeven van de ontwikkelingen rondom het RBT. Hierdoor ontstaat een beeld van het proces rondom het

RBT Twente. Vervolgens wordt ingegaan op het doel van de VER en het plangebied van het project. Daarna worden de betrokken partijen benoemd. Na een overzicht van de 5 VER modules, de risico's, veiligheidsdoelen en veiligheidsniveaus van het RBT, worden de werkgroepleden van de werkgroep VER benoemd. Vervolgens komen tijdsplanning en het beschikbare budget aan de orde. Tenslotte zal deze startnotitie door alle betrokken partijen worden ondertekend

2. Chronologisch overzicht RBT

Het PO heeft als initiatiefnemer een MER laten opstellen. Het is uiteindelijk de provincie die als bevoegd gezag aan het einde van de MER procedure een besluit neemt over het al dan niet aanleggen van een RBT en over de locatie en globale inrichting ervan.

Begin november 1999 is de startnotitie RBT door de initiatiefnemer (het PO) aangeboden aan het bevoegd gezag (= de provincie Overijssel). Het aanbieden van de startnotitie vormde de formele start van de MER-procedure. De startnotitie geeft inzicht in de doelstelling, de locatie, de aard en omvang van de voorgenomen activiteit, de mogelijke alternatieven en een indicatie van de te verwachten milieugevolgen. Op deze startnotitie zijn schriftelijke reacties binnengekomen die zijn verwerkt in een reactienota. Naast een antwoord op alle schriftelijke reacties geeft de reactienota tevens aan op welke wijze de ingekomen reacties en adviezen hebben geleid tot het stellen van Richtlijnen voor de MER.

Op 15 februari 2000 heeft de provincie als bevoegd gezag de Richtlijnen ten behoeve van het MER vastgesteld. De Grontmij heeft in opdracht van het PO vanaf +/- januari 2000 gewerkt aan het MER-rapport. Om ervoor te zorgen dat er eerder duidelijkheid ontstaat over de locatie van het RBT is de mogelijkheid van een knip in de MER-procedure naar voren gekomen. Dit houdt in, indien er sprake is van 1 kansrijke locatie, eerst een locatiedeel van het MER-rapport in de inspraak wordt ingebracht. Daarna wordt de inrichting van de locatie apart in een inrichtings-MER. De knip in de MER-procedure heeft inmiddels plaatsgevonden.

Op 19 december hebben GS (als bevoegd gezag) het locatiedeel MER aanvaard. GS hebben het rapport getoetst aan de richtlijnen en aan de wettelijk gestelde eisen. GS hebben geconcludeerd dat beter moet worden uitgelegd hoe de selectie van zoekgebieden tot stand is gekomen. GS hebben besloten daarop in te gaan bij de herziening van het Streekplan. Inmiddels is deze partiële Streekplanherziening door GS ter visie gelegd; tot 18 juli 2001 kunnen reacties worden ingediend.

3. Doel VER

In deze notitie wordt, via een integrale benadering van veiligheid, ingegaan op de aanpak van het veiligheidsvraagstuk rond de ontwikkeling van een RBT. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de 'Veiligheidseffectrapportage'. Een integrale beleidsbenadering stelt de betrokken partijen in staat het veiligheidsvraagstuk tot een bewust gezamenlijk eigendom te maken en vanaf het begin stapsgewijs na te gaan hoe daarmee moet worden omgegaan. In de verschillende fasen van de inrichtingsmogelijkheden van het RBT moeten daarom alle betrokken partijen met hun veiligheidswensen en eisen worden betrokken. Het is daarbij van belang dat de veiligheidsdiscussie tijdig wordt gestart en goed wordt gestructureerd. Met de betrokken partijen dienen objectieve afwegingskaders te worden gemaakt om die maatregelen te treffen die het meest noodzakelijk zijn.

Het doel van de VER bij het RBT is om inzicht te krijgen op de mogelijke veiligheidsrisico's bij de inrichting van het terrein, alternatieven te ontwikkelen waarmee aan deze risico's tegemoet wordt gekomen, afspraken te maken over de maatregelen en activiteiten die nodig zijn om het gekozen alternatief uit te voeren en de uitvoering van deze afspraken te bewaken..

Plangebied project

Het plangebied waar de VER geldt betreft Almelo-Zuid. Het gaat om een oppervlakte van ca. 180 ha en is als volgt te omschrijven: ten noorden en oosten begrensd door A-35, ten zuiden door de aan te leggen Natte Doorbraak, ten westen door het Twentekanaal. In de bijgevoegde streekplankaart is het gebied middels een markering ook aangegeven.

4. Betrokken partijen

Om de verschillende stappen bij de VER goed te laten verlopen, is het essentieel dat er een werkgroep veiligheid/VER wordt opgericht. Deze werkgroep wordt dan deels begeleid door het advies bureau van Dijk Soomeren en Partners (=DSP) en zal in het organisatieschema rondom het RBT moeten worden geïntegreerd. Bureau DSP voert in opdracht van het ministerie van BZK een 15-tal pilot projecten uit waarin ervaring met het instrument VER wordt opgedaan. Hieronder is schematisch weergegeven hoe de organisatie rondom het RBT zowel bestuurlijk als ambtelijk is opgebouwd. Het schema is bedoeld om een indruk te krijgen welke partijen allemaal betrokken zijn bij de ontwikkeling van een RBT.

PM organisatieschema RBT

Stuurgroep
Projectgroep
werkgroepen

In de gehele ontwikkeling van een RBT speelt de provincie Overijssel enkele onderscheiden rollen. De provincie is bevoegd gezag in het kader van de MER en is verantwoordelijk voor de streekplanherziening en de uitwerking van het streekplan in relatie tot de inrichtingsMER. Voor de organisatie van de voorbereiding van het RBT is, in overleg met het Programmeringsoverleg Bedrijventerreinen Twente een stuurgroep opgericht, die gevormd wordt door de portefeuillehouders Economische Zaken van de provincie Overijssel, de gemeenten Almelo, Borne, Hengelo en Enschede.

De werkgroep veiligheid/VER zal werken onder de uiteindelijke verantwoordelijkheid van deze stuurgroep en wordt aangestuurd door de externe projectleider. De werkgroep zal samen met bureau DSP de VER bij het RBT gaan begeleiden.

De werkgroep veiligheid/VER functioneert onder de projectgroep en rapporteert aan deze projectgroep over de voortgang van de verschillende fases waaruit de VER bestaat. De voorzitter van de stuurgroep, gedeputeerde Bennink van de provincie Overijssel, zal samen met de betrokken van de werkgroep veiligheid/VER de startnotitie ondertekenen.???????? [M.i. is een afspraak in de Stuurgroep voldoende.]

De werkgroep wordt samengesteld uit leden van het provinciale ambtelijke kernteam, uit ambtenaren van het ambtelijke programmeringsoverleg van de gemeente Almelo, regionale politie en brandweer van het district Almelo en eventueel de GGD Almelo. Mogelijkerwijs zal de Overijsselse Ontwikkelings Maatschappij (OOM) deelnemen aan de werkgroep veiligheid/VER. Tenslotte zal iemand van de stichting dorpsbelangen Bornerbroek of de wijkvereniging Windmolenbroek worden uitgenodigd om deel te nemen aan deze werkgroep. In overleg met de extern projectleider voor het RBT zal het voorzitterschap worden geregeld.

5. VER modules bij RBT

Behalve de eerste module (deze startnotitie) worden voor de ontwikkeling van een RBT de overige 4 modules ook doorlopen. De door de werkgroep uit te voeren activiteiten zijn in de hieronder genoemde modules beschreven. De resultaten van deze activiteiten worden per module gerapporteerd aan de stuurgroep.

De uit te voeren VER modules met gerelateerde activiteiten zijn:

- 1) **Startnotitie:** De startnotitie wordt op verzoek van de voorzitter van de stuurgroep opgesteld. In deze notitie staat onder meer informatie over het project, de betrokken partijen, de

veiligheidsdoelen, de werkgroep die de VER gaat uitvoeren en de VER modules die doorlopen gaan worden.

- 2) **Veiligheidsscan:** Een van de eerste taken van de werkgroep VER is om zoveel mogelijk risico's te inventariseren die het RBT mogelijk met zich kan meebrengen. In de startnotitie is hiervoor een eerste verkenning gemaakt. Het doel van deze module is een rapportage waarin de veiligheidsrisico's van het plan op een overzichtelijke wijze in beeld zijn gebracht en zijn geprioriteerd.
Deze scan zal samenvallen met het voorbereiden van een inrichtingsMER en het opstellen van een exploitatieopzet.
- 3) **Alternatieven:** De werkgroep doet een aantal alternatieve voorstellen die een oplossing bieden voor de belangrijkste risico's. Het meest veiligheidsvriendelijke alternatief is er daar een van. De werkgroep voert, indien gewenst en mogelijk, voor elke opgesteld alternatief een globale kosten-batenanalyse uit. Het opstellen van deze alternatieven is deels afhankelijk van het nader invullen van de inrichting van het terrein en mogelijk ook van het benoemen van concrete te vestigen bedrijven. Dat betekent dat pas gaandeweg het ontwikkelingsproces een compleet pakket alternatieve oplossingen kan worden gepresenteerd.
Vervolgens wordt door de werkgroep het voorkeursalternatief voorgelegd aan de Stuurgroep.
- 4) **Maatregelen:** In deze module werkt de werkgroep het geselecteerde alternatief uit in concrete maatregelen. De werkgroep geeft daarnaast aan welke risico's niet in het aangepaste ontwerp zijn afgedekt en dus andere maatregelen vergen in de beheersfase.
In aansluiting op het gestelde onder punt 3 geldt ook voor het formuleren van maatregelen mogelijk niet in z'n geheel in de ontwerpfase kunnen worden uitgewerkt.
- 5) **Implementatie:** De werkgroep of een vooraf aangewezen vertegenwoordiger, bewaakt de uitvoering van de gemaakte afspraken ten aanzien van veiligheid.

6. Risico's en veiligheidsdoelen RBT

Bij de ontwikkeling van het RBT kunnen zich mogelijkerwijs de volgende veiligheidsrisico's voordoen :

- **externe veiligheid:** Bedrijven met een extern veiligheidsrisico zijn niet expliciet een doel van het RBT, maar zijn zeker ook niet bij voorbaat uitgesloten. Voor sommige bedrijven die risico's veroorzaken in bijv. de woonomgeving kan het RBT een oplossing zijn. Anderzijds zal bij de verdere uitwerking moeten blijken of voor dergelijke bedrijven plaats is, gelet op de eisen die vanuit de omliggende woongebieden en de op het RBT gelegen bedrijven worden gesteld. Een mogelijke gedragslijn is dat van bedrijven wordt verlangd dat zij hun risico dusdanig beperken en op hun terrein lokaliseren dat de veiligheidscontour (10^{-8}) binnen het eigen terrein blijft. Wanneer dat niet mogelijk is zal een afzonderlijke toetsing moeten plaatsvinden waaruit blijkt op welke wijze de veiligheidsrisico's kunnen worden ondervangen. Het is dan mogelijk dat een bedrijf wordt geweigerd.
- **criminaliteit en openbare orde:** De beveiliging van het RBT verdient nadrukkelijk de aandacht, zeker gezien de ligging aan de (straks doorgetrokken) A35. Er moet worden gemikt op een gemeenschappelijke beveiliging, waarin de betrokken ondernemers participeren. In dat kader is het gewenst het aantal toegangen te beperken, hetgeen echter uit het oogpunt van toegankelijkheid bij calamiteiten juist niet gewenst is.
- **sociale veiligheid:** Sociale veiligheid is vooral in het geding bij het woon-werkverkeer, bij de aanwezigheid van afzonderlijke (vrijliggende) langzaam verkeer routes, die ook in de avond- en nachturen moeten worden gebruikt. Daarnaast is de veiligheid op de weg Almelo-Bornerbroek aan de orde.
- **verkeersveiligheid:** De directe aansluiting op de A35 is een duidelijke plus. Wat betreft de doorgaande weg tussen Almelo-Bornerbroek dient te worden voorkomen dat deze weg gebruikt zal worden door het vrachtverkeer van/naar het RBT. Gelet op de ligging aan de A35 is dat overigens niet waarschijnlijk, omdat er geen alternatieve snelwegaansluiting in de buurt is. Zonodig kan door het plaatsen van sluisen deze stroom geheel worden uitgesloten. Voor de interne ontsluiting geldt dat per wegtype risico's zijn aan te geven voor het gebruik door de

diverse verkeerssoorten. Voor het woon-werkverkeer zijn zowel **gezamenlijk** vervoermanagement (beperken voertuigen bewegingen) als een goede fiets infrastructuur van belang om het aantal autoverplaatsingen te beperken. In dit verband kan worden gedacht aan een vervoersfacilitypoint.

- **branden, natuurgeweld, externe rampen:** Door het terrein lopen enkele gasleidingen van de Gasunie. Deze leidingen kennen een toetsingszone, waarbinnen moet worden afgewogen welke activiteiten toelaatbaar zijn en welke niet. Naar de huidige inzichten moeten in ieder geval de hoofdtransportleidingen worden verlegd; voor deze leidingen geldt dat er in de gehele toetsingszone niet mag worden gebouwd, omdat de dikte van de leidingwand geen ruimte laat voor verdere afweging.

Over de locatie loopt een laagvliegroute, die op deze plaats een minimum vlieghoogte van 300 meter kent. Dit wordt niet als een risicofactor gezien. Voor het vervoer over het Twentekanaal zal moeten worden nagegaan in hoeverre dit vervoer risico's voor het RBT met zich mee brengt. Wat niet vergeten mag worden is dat de ligging aan het Twentekanaal ook juist een voordeel kan zijn voor bedrijven die gebaat zijn bij het vervoer over water van gevaarlijke stoffen.

Voor de ontwikkeling van het RBT zijn de volgende veiligheidsdoelen geformuleerd:

- 1) **Het zoveel mogelijk voorkomen en beperken van persoonlijk letsel:** Calamiteiten zijn ook bij een RBT niet uit te sluiten. Het persoonlijk letsel dient echter zo beperkt mogelijk te blijven. Kortom: zoveel mogelijk dient te worden voorkomen dat er bij een calamiteit doden en/of gewonden vallen.
- 2) **Het zoveel mogelijk voorkomen van materiele schade:** De gevolgen van een calamiteit moeten zoveel mogelijk beheersbaar zijn en blijven. De betrokkenen dienen vooraf keuzen te maken over maatregelen en voorzieningen om de gevolgen van een calamiteit beheersbaar te houden.

7. Werkgroepleden, tijdsplanning en budget

Voorlopig

Naam	Functie	Organisatie
Dhr W. Bekke	beleidsmedewerker	gemeente Almelo
PM	brandweerman	brandweer Almelo
PM	medewerker politiezaken	Politie Twente
Dhr R. Klem	projectleider Regionaal Bedrijventerrein	Provincie Overijssel
Mevr S. Smit	beleidsmedewerker Regionaal Bedrijventerrein	Provincie Overijssel
Dhr F. Geerlings		Overijsselse Ontwikkelings Maatschappij
PM		Wijkvereniging Windmolenbroek
Nog te overleggen vertegenwoordiger		Stichting Dorpsbelangen Bornerbroek GGD Almelo

Bij de VER voor het RBT wordt uitgegaan dat alle fases worden doorlopen. De planning is dat de startnotitie in augustus wordt ondertekend. Hierna kan de daadwerkelijke uitvoering van de VER middels een veiligheidsscan starten. Als de veiligheidsscan gereed is, zal deze moeten worden vastgesteld. Daarna kan een begin met module 3 van de VER worden gemaakt, welke via een bijeenkomst wordt afgesloten. Een laatste overleg is nodig om de resultaten van de diverse VER-modules te implementeren.

Werkgroep	VER modules	Maand
veiligheid/VER		

Overleg 1	<ul style="list-style-type: none"> • vaststellen startnotitie VER • brainstorm veiligheidsscan 	<ul style="list-style-type: none"> • augustus 2001 • oktober 2001
Overleg 2	<ul style="list-style-type: none"> • vaststellen veiligheidsscan • bespreken alternatieven 	<ul style="list-style-type: none"> • november 2001 • november/december 2001
Overleg 3	<ul style="list-style-type: none"> • bespreken concrete maatregelen 	<ul style="list-style-type: none"> • 2002
Overleg 4	<ul style="list-style-type: none"> • implementatie VER 	<ul style="list-style-type: none"> • 2002/2003

budget

Vanuit het ministerie van BZK is in het kader van de pilot VER 40-urige ondersteuning toegezegd (voor elke VER-module 1 dag).

Ondertekening pm