



VERVOERSPLAN OLIEOPSLAG IN CAVERNES IN TWENTE



VERVOERSPLAN OLIEOPSLAG IN CAVERNES IN TWENTE



Colofon

bestandsnaam Vervoersplan Olieopslag in Cavernes in Twente
auteur Maurice Stevens
referentie
versie 5
status Definitief

INHOUDSOPGAVE

1. Samenvatting	4
2. Introductie	6
3. Vervoersbewegingen MER	7
4. Vervoersbewegingen in praktijk	9
4.1 Logistieke kostenbeperking	9
4.2 Vullen en legen van strategische capaciteit	10
4.3 Vullen en legen van commerciële capaciteit	10
4.4 Verversen van strategische voorraad	11
4.5 Crisis situaties	11
4.6 Theorie versus Praktijk	12
4.7 Overige bevindingen	13
4.7.1 Milieu vergunning Hengelo	13
4.7.2 Transport luvtes	13
4.8 Conclusies MER versus praktijk	13
5. Transport routes	14
5.1 Route A35	14
5.2 Route Hengelosestraat	15
5.3 Aandachtspunten op hoofdroute	16
5.3.1 Woningen aan route	16
5.3.2 Standplaats vrachtwagens	18
5.3.3 Mogelijke verbeterpunten	19
6. Vermindering van vervoersbewegingen	20
6.1 Combineren van activiteiten	20
6.2 Van cavernes direct naar klant	20
6.3 Spreiden van commerciële activiteiten	21
7. Afspraken tussen belanghebbenden	22
7.1 Afspraken met transporteur(s)	22
7.2 Afspraken met gemeenten	22

1. SAMENVATTING

Dit vervoersplan komt voort uit een project, waarbij initiatiefnemers AkzoNobel en Argos gasolie op willen slaan in zoutcavernes in Twente. Voor dit project loopt een RCR- procedure, waarvan dit vervoersplan een onderdeel is. Bovendien maakt dit vervoersplan deel uit van het “Inpassingsplan Gasolieopslag zoutcavernes regio Twente.”

Als gevolg van het project zal gasolie door middel van binnenvaartschepen naar een tussenopslag locatie van Argos in Hengelo vervoerd worden. Van hier uit wordt de gasolie met vrachtwagens naar 5 cavernes in industriegebied De Marssteden te Enschede vervoerd voor opslag. Hiervoor zijn twee routes vastgesteld, namelijk de hoofdroute over de A35 en een back-up route via de Hengelosestraat.

Het bevoegd gezag acht het wenselijk om een vervoersplan op te stellen, om zaken rond het vervoer van de gasolie in vast te leggen. Ondanks het feit dat gasolie geen routeplicht kent zijn de initiatiefnemers toch bereid tot het opstellen van dit vervoersplan om meer inzicht te verschaffen in het te verwachten transport, te beoordelen of er knelpunten zijn, die opgelost moeten worden en om afspraken te maken met belanghebbenden omtrent het transport, om overlast vanuit het project tot een minimum te beperken.

In het MER wordt een hoeveelheid transportbewegingen beschreven, die overeenkomt met een ‘worst case’ situatie. In werkelijkheid ligt het te verwachten aantal vervoersbewegingen naar alle waarschijnlijkheid lager dan beschreven in het MER, omdat:

- Er naar verwachting minder (of geen) verversingen nodig zullen zijn
- Er waarschijnlijk minder commerciële activiteiten plaats zullen vinden
- Het aantal vervoersbewegingen mede afhankelijk is van het wel of niet voordoen van een (olie) crisis
- Er in een crisis situatie, vanwege hoge logistieke kosten van transport van en naar de cavernes, eerder product elders in de markt gebracht wordt alvorens een beroep te doen op de gasolie in de cavernes

Om bovenstaande redenen is het reëel te veronderstellen dat het gemiddeld aantal vervoersbewegingen per jaar niet op 21.000 stuks, maar eerder op ongeveer 7.500 tot 9.000 stuks zal liggen.

Hiernaast schetsen de initiatiefnemers nog een aantal opties, waardoor het transport op de hoofdroute mogelijk nog verder beperkt kan worden:

- De initiatiefnemers zullen proberen het transport van en naar de verschillende cavernes zoveel mogelijk te combineren. Zo kan het bijvoorbeeld gebeuren dat een vrachtwagen in de ene caveerne komt lossen, en vervolgens weer vanuit een andere caveerne laadt, om vol terug te rijden naar het depot in Hengelo. Hiermee worden twee lege vervoersbewegingen bespaard.
- Bij het voordoen van een crisissituatie zullen de initiatiefnemers ook kijken naar mogelijk direct transport vanuit de cavernes naar de eindgebruikers (b.v. tankstations). Hierdoor wordt het aantal vervoersbewegingen beperkt vanuit de cavernes naar het depot in Hengelo.
- Er zal ook gekeken worden naar de mogelijkheid tot het combineren van de commerciële activiteiten met de noodzakelijke verversingen van de gasolie. Wanneer Argos ervoor kiest om het commerciële deel van de cavernes te vullen en legen, zal dit altijd eerst in de cavernes gedaan worden waar de gasolie het langst ligt. Hierdoor wordt verversing overbodig gemaakt, waardoor er minder vervoersbewegingen nodig zijn. De commerciële voorraden liggen namelijk gemengd opgeslagen met de strategische voorraden.

Op de hoofdroute zijn een aantal aandachtspunten die in dit vervoersplan benoemd worden:

- Woningen waar geluidsoverlast zou kunnen ontstaan
- Standplaats vrachtwagens
- U-bochten

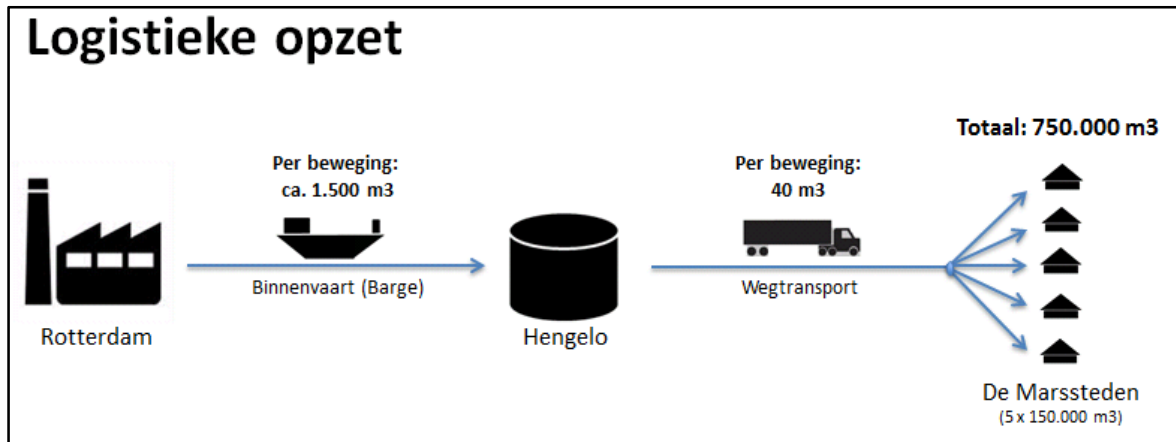
De initiatiefnemers zullen in direct contact treden met de bewoners van de woningen, beschreven in dit vervoersplan. Er zal met hen afzonderlijk bepaald worden of er noodzaak is tot aanpassingen aan hun woningen, om zodoende mogelijke overlast te beperken. Wat betreft de standplaatsen voor de vrachtwagens bij de cavernes, zal er bij elke caverne een vloeistofdichte, geasfalteerde parkeerplaats aangelegd worden. De gemeenten zouden er voor kunnen kiezen om verkeersborden te plaatsen in de buurt van de U-bochten, waardoor weggebruikers gewaarschuwd worden voor de aankomende verkeerssituatie.

In hoofdstuk 7 worden verschillende afspraken beschreven, welke met de geselecteerde transporteur(s) en de gemeenten gemaakt kunnen worden. Wat betreft de afspraken met transporteur(s), zijn de initiatiefnemers gericht op de controle op de uitvoering van deze transporteur(s) en handhaving hiervan, zodat de afspraken met de gemeenten gehouden worden.

De initiatiefnemers zijn hiernaast bereid tot het opstellen van een privaatsrechtelijke overeenkomst met de gemeenten waarin routing, communicatie en overige afspraken komen te staan met als doel de overlast zoveel mogelijk te beperken.

2. INTRODUCTIE

AkzoNobel en Argos hebben plannen voor het opslaan van strategische en commerciële voorraden van gasolie producten in uitgeputte zoutholtes in Twente. Voortkomend uit het onderzoek in het Milieueffectrapport (MER) voor dit project, zal het Argos depot te Hengelo gebruikt worden als tussenopslag. De aanvoer van gasolie naar deze tussenopslag zal grotendeels vanuit het ARA-gebied (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) plaatsvinden door middel van binnenvaartschepen (barges). Vanuit het depot in Hengelo zal door middel van wegtransport met vrachtwagens de gasolie naar de zoutholtes (cavernes) in Twente gebracht worden. Deze logistieke opzet van de zeehavens naar de cavernes in Twente is hieronder schematisch weergegeven.



De initiatiefnemers van dit project, AkzoNobel en Argos, zijn zich bewust van het belang om overlast voor de omgeving te minimaliseren. Daarom zijn ze bereid tot het opstellen van dit vervoersplan.

Dit vervoersplan zal ingaan op het theoretische aantal vervoersbewegingen zoals beschreven in het MER, het werkelijk verwachte aantal bewegingen in verschillende situaties, de gekozen routes met hun aandachtspunten en de afspraken die gemaakt zullen worden tussen verschillende belanghebbenden om overlast te minimaliseren.

De uitgangspunten in het MER betreft de vervoersbewegingen zijn onderstaande:

- Maximaal 27.500 vervoersbewegingen in 1 jaar tijd
- Gemiddeld 21.000 vervoersbewegingen per jaar, over een periode van 30 jaar
- Maximaal 12 vervoersbewegingen per uur, en dit mogelijk 24 uur per dag, 7 dagen per week

De definitie van een vervoersbeweging is een volle of lege rit van een vrachtwagen tussen het Argos depot in Hengelo en de vijf geselecteerde cavernes in Enschede.

3. VERVOERSBEWEGINGEN MER

In het MER is het aantal vervoersbewegingen beschreven, dat gerelateerd is aan verschillende situaties die zich voor kunnen doen in de praktijk, samen met de frequentie van, en de waarschijnlijkheid tot plaatsvinden van deze situaties over een periode van 30 jaar. De definitie van een vervoersbeweging is een volle of lege truckbeweging van Hengelo naar de cavernes, of vice versa. Dit hoofdstuk zal ingaan op de vervoersbewegingen zoals beschreven in het MER. In het volgende hoofdstuk zal uitgelegd worden dat initiatiefnemers verwachten dat het werkelijke aantal vervoersbewegingen naar alle waarschijnlijkheid lager zal uitvallen.

In de afbeelding hieronder, afkomstig uit het MER, is te zien hoe men tot een gemiddelde van 21.000 bewegingen per jaar gekomen is. Daarnaast is bepaald dat er in de situatie van een crisis periode een maximum van 27.500 bewegingen per jaar gehaald kan worden tussen het depot in Hengelo en de geselecteerde cavernes in industriegebied De Marssteden.

Soort opslag	Activiteit	Toelichting	Volume-impact (m ³)	# uitslagen (30 jr)	# inslagen (30 jr)	# bewegingen ² (30 jr)	# bewegingen (per activiteit)	# bewegingen (gemiddeld p.j.)
Strategisch	Vullen/leggen Grote crisis Verversing	De cavernes worden volledig geleegd en gevuld, naar verwachting vijfmaal regulier geleegd en eenmaal geleegd naar aanleiding van een grote crisis ¹	500.000	6	6	300.000	50.000	10.000
	Kleine crisis	Er wordt een beroep gedaan op 15% van het volume door COVA	75.000	3	3	22.500	7.500	750
	Grote crisis	Naar verwachting zal een grote crisis waarbij het totale volume uit de cave me wordt gehaald, één verversingscyclus (inslag & uitslag) onnodig maken, dit zal door timing en onvoorspelbaarheid van de crisis, waardoor al activiteiten hebben plaatsgevonden, niettemin leiden tot extra vervoersbewegingen voor 15% ³ van het opslagvolume	75.000	1	1	7.500	7.500	250
Commercieel	Commerciële opslag	Het volledige volume wordt ververs	250.000	12	12	300.000	25.000	10.000
				22	22	630.000		21.000

¹ In de praktijk zullen de cavernes één voor één worden ververs en vindt de hele cyclus gedurende twee jaar plaats, aangenomen dat alle cavernes op hetzelfde moment ververs moeten worden

² Het # bewegingen wordt berekend volgens de volgende formule: $((\text{# uitslagen}) + \text{# inslagen}) \times \text{[volume-impact]} / \text{[tankwagenvolume} = 40 \text{ m}^3\text{]} \times 2$ (= heen en terug)

³ 15% is een 'best guess', afhankelijk van de timing van een crisis en daaraan gekoppeld de hoeveelheid overlap met verversing

Het totale volume wat voor dit project opgeslagen kan worden in de cavernes is 750.000 kubieke meter (m³). Dit volume is verdeeld in 500.000 m³ strategische opslag en 250.000 m³ commerciële opslag. Het strategische volume wordt opgeslagen voor COVA, of mogelijk een andere partij die strategische voorraden beheert/ aanhoudt in de toekomst. Het commerciële volume is te gebruiken door Argos. Het volume zal maximaal verdeeld worden over 5 cavernes, met elk een capaciteit van ongeveer 150.000 m³.

Er is een aantal verschillende activiteiten, waardoor het bovenstaande aantal berekende vervoersbewegingen in het MER tot stand gekomen is. Voor het strategische volume zijn dit de volgende activiteiten beschreven in het MER:

- **Vullen:** Bij aanvang van het project zullen de cavernes gevuld moeten worden.
- **Verversen:** Het opgeslagen product blijft een lange periode opgeslagen in de cavernes. Om de kwaliteit van het product te borgen, zal het mogelijk om de 5 jaar ververs moeten worden.
- **Grote of kleine (olie) crisis:** In het geval dat er een (olie) crisis plaats vindt, waardoor de distributie van gasolie naar benzinestations onmogelijk gemaakt wordt, is er de kans dat COVA een beroep zal moeten doen op het product in de cavernes om te zorgen dat de Nederlandse economie en samenleving door kan draaien. Dit volume zal dan in zijn geheel uitgereden worden van de cavernes terug naar het depot in Hengelo.
- **Legen:** Aan het einde van de overeenkomst tussen de initiatiefnemers worden de cavernes weer geleegd, en komt dit project ten einde.

Met betrekking tot het commerciële volume zijn de volgende activiteiten te benoemen:

- Vullen: Argos kan vanwege bedrijfseconomische redenen ervoor kiezen dit deel van de beschikbare ruimte te vullen met gasolie.
- Legen: Argos kan vanwege bedrijfseconomische redenen ervoor kiezen een beroep te doen op dit deel van de voorraad. Dit volume zal dan uitgereden worden van de cavernes terug naar Hengelo.

Aangezien er een grote onvoorspelbaarheid is in het werkelijke aantal te verwachten vervoersbewegingen, zijn de initiatiefnemers van een worst case scenario uitgegaan in het MER. In het volgende hoofdstuk wordt verder ingegaan op de werkelijke verwachting van het aantal vervoersbewegingen en de onderbouwing hiervan.

4. VERVOERSBEWEGINGEN IN PRAKTIJK

Zoals reeds beschreven in het voorafgaande hoofdstuk, zal het aantal vervoersbewegingen per jaar in de praktijk naar alle waarschijnlijkheid lager uitvallen dan beschreven in het MER. Het MER is namelijk uitgegaan van een 'worst case' scenario. In dit hoofdstuk wordt uitgelegd, waarom initiatiefnemers denken dat het reëel is dat het aantal vervoersbewegingen in werkelijkheid lager zal liggen.

De definitie van (verkeers) intensiteit is het aantal vervoersbewegingen wat plaats vindt per uur over een bepaalde periode uitgedrukt in aantal dagen.

4.1 LOGISTIEKE KOSTENBEPERKING

In onderstaande overzicht is een schematische kostenvergelijking weergegeven voor opslag en logistiek (wegtransport) vanuit zee terminals en vanuit de cavernes.

	Zee Terminals	Cavernes
Opslag kosten	€ € € ↑	€ ↓
Logistieke kosten	€ ↓	€ € € ↑

De opslag van gasolie in zee terminals is veel duurder is dan de opslag in cavernes, zoals weergegeven in bovenstaande tabel. Vanwege de goede ligging van deze terminals is tankage hier duur (zeker in Nederland als een van de belangrijkste (doorvoer)centra in de mondiale oliemarkt). Door deze marktsituatie is het duurder voor onder andere COVA om hier strategische voorraden op te slaan dan in de cavernes.

Echter, het transport van en naar deze zee terminals is goedkoper dan het transport van en naar de cavernes, omdat deze op een binnenlandse locatie liggen en er dus vervoer per binnenvaartschip en tankauto's nodig is om het product van en naar de cavernes te vervoeren.

Vanuit dit kostenmechanisme kan geconcludeerd worden dat de initiatiefnemers er bij gebaat zijn om de gasolie in de cavernes zolang mogelijk te laten liggen, en transportbewegingen hierbij zoveel mogelijk te beperken. Enkel dan zal immers een kostenvoordeel behaald kunnen worden. In een crisissituatie zal er dus ook eerder een beroep gedaan worden op strategische voorraden welke aanwezig zijn op de zee terminals en verschillende depots in Nederland, alvorens het product in de cavernes aan te wenden.

Argos zal om dezelfde bedrijfseconomische redenen ook minder snel de commerciële capaciteit in de cavernes gebruiken, dan de beschikbare capaciteit in het eigen netwerk. Vanwege de extra logistieke kosten is het namelijk minder snel rendabel.

Bovenstaande laat zien dat vanwege bedrijfseconomische redenen het aantal vervoersbewegingen in werkelijkheid waarschijnlijk lager uit zal vallen dan het aantal zoals beschreven in het MER. De initiatiefnemers zullen te allen tijde de logistieke kosten meenemen in hun afwegingen om de opslag capaciteit en voorraden in de cavernes wel of niet te gebruiken.

4.2 VULLEN EN LEGEN VAN STRATEGISCHE CAPACITEIT

Er zijn 25.000 vervoersbewegingen nodig voor het vullen van de complete strategische capaciteit. Een zelfde aantal bewegingen zal nodig zijn voor het legen van deze capaciteit, wanneer het project ten einde komt. In deze hoeveelheden zit ten opzichte van het MER geen verschil.

Echter zit er wel een verschil in de werkelijk verwachte intensiteit ten opzichte van de intensiteit in het MER. Hierin staat vermeld dat er een hoeveelheid van 6 trucks per uur behaald wordt, wat overeenkomt met 12 vervoersbewegingen per uur. Wanneer deze intensiteit 24 uur per dag en 7 dagen per week (24/7) aangehouden wordt, kan de strategische voorraad in ongeveer 87 dagen naar de cavernes gebracht worden.

Het is logischer in normale omstandigheden om de strategische capaciteit te vullen en legen in een langere periode, bijvoorbeeld van 225 dagen. In dat geval wordt eenzelfde aantal vervoersbewegingen verdeeld over een langere periode, waardoor de intensiteit enorm terug loopt. In werkelijkheid zullen er bij vullen of legen van de cavernes dus niet 12 vervoersbewegingen per uur 24/7 plaats vinden. Door een vulling of leging over een langere periode uit te smeren kan de overlast voor belanghebbenden beperkt worden, wat belangrijk is voor de initiatiefnemers. Daarnaast moet er ook rekening gehouden worden met de vergunning voor het depot in Hengelo, wat in meer detail beschreven wordt in paragraaf 4.7. Deze wordt zodoende niet overschreden en het overgrote deel van de vervoersbewegingen kan overdag plaatsvinden, om zo de overlast te beperken in de avond en nachtelijke uren.

4.3 VULLEN EN LEGEN VAN COMMERCIËLE CAPACITEIT

Er zijn 12.500 vervoersbewegingen nodig voor het vullen van de complete commerciële capaciteit. Een zelfde aantal bewegingen zal nodig zijn voor het legen van deze capaciteit, wanneer Argos hiervoor kiest om bedrijfseconomische redenen. In deze hoeveelheden per vulling of leging zit geen verschil ten opzichte van het MER. Echter zit er wel een verschil in de frequentie en de intensiteit per frequentie.

In het MER is de frequentie van vullen en legen van deze commerciële capaciteit maximaal bepaald op 12 keer in 30 jaar. Als je kijkt naar historische gegevens zou deze frequentie over de afgelopen 30 jaar eerder op 7 keer gelegen hebben. Daar de toekomst niet voorspeld kan worden is er ruimte ingebouwd bovenop de historische marktbeving. Indien de historie ook in toekomst van toepassing is blijft er slechts 58% over van het aantal commerciële vervoersbewegingen.

Net als bij de strategische opslag, zal ook het commerciële deel een lagere transport intensiteit kennen. Wanneer er met dezelfde kengetallen gerekend wordt (6 trucks per uur, 24/7), kan de commerciële voorraad in ongeveer 44 dagen naar de cavernes gebracht worden. Waarschijnlijk wordt deze commerciële capaciteit gevuld of geleegd in een periode van 90 tot 135 dagen. In dat geval wordt eenzelfde aantal vervoersbewegingen verdeeld over een langere periode, waardoor de intensiteit per uur veel lager ligt. Deze langere periode is gekozen om dezelfde redenen als aangegeven in voorafgaande paragraaf.

Daarnaast zal binnen deze commerciële activiteiten altijd gekeken worden naar de strategische activiteiten, zodat het jaarlijkse maximum van 27.500 vervoersbewegingen nooit overschreden wordt.

4.4 VERVERSEN VAN STRATEGISCHE VOORRAAD

In het MER wordt uitgegaan van een verversing per 5 jaar. Het complete strategische volume wordt hiervoor dus 5 keer gevuld en geleegd, tussen de eerste vulling en de laatste leging in. Dit komt neer op 250.000 vervoersbewegingen, verspreid over een periode van 30 jaar.

In werkelijkheid zullen deze verversingen naar verwachting niet (in deze frequentie) noodzakelijk zijn. Uit ervaring in Duitsland, bij vergelijkbare opslag in cavernes, is gebleken dat de houdbaarheid van het product eerder rond de 10 jaar ligt. Zodoende blijft er slechts 40% over van het aantal vervoersbewegingen, zoals beschreven in het MER.

Wanneer Argos ervoor kiest om het aantal commerciële activiteiten plaats te laten vinden, zoals beschreven in paragraaf 4.3, dan kan dit de noodzakelijke verversingen zelfs compleet overbodig maken. Dit is te realiseren door de commerciële activiteiten over alle 5 de cavernes te spreiden. De commerciële voorraad ligt dan namelijk gemengd opgeslagen met de strategische voorraad en daardoor ontstaat automatisch verversing van het product.

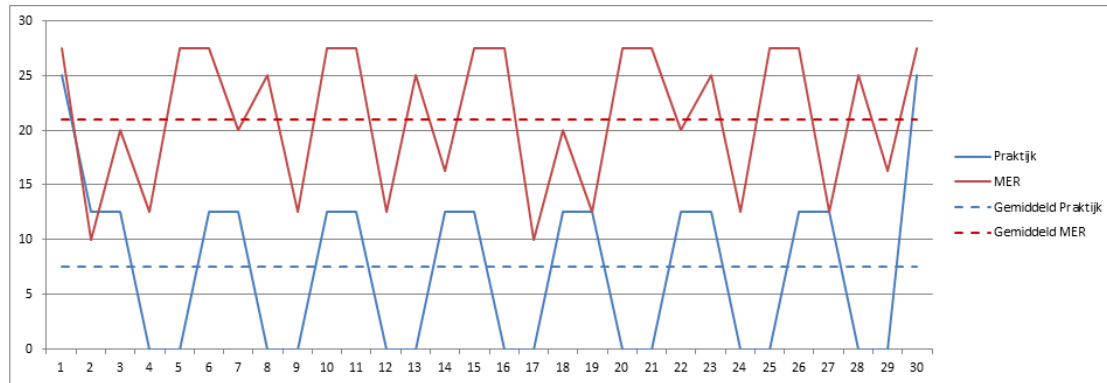
4.5 CRISIS SITUATIES

In het MER is onderscheid gemaakt tussen een grote crisis en een kleine crisis, waarbij een grote crisis 1 keer voor zou kunnen komen in een periode van 30 jaar en een kleine crisis 3 keer. Bij een grote crisis zou het complete strategische volume uit de cavernes gehaald moeten worden, en bij een kleine crisis 15% van dit volume.

In praktijk heeft zich al meer dan 40 jaar geen crisissituatie voorgedaan. Mocht dit zo blijven in de komende 30 jaar, dan zal het aantal vervoersbewegingen dus ook hierom weer lager uitvallen dan in het MER beschreven is.

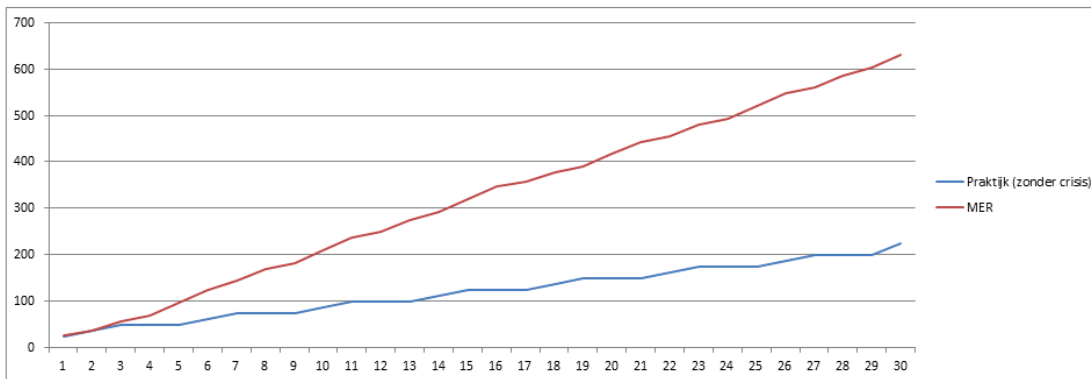
4.6 THEORIE VERSUS PRAKTIJK

Op basis van de uitleg in voorgaande hoofdstukken is een overzicht gemaakt van de in het MER aangevraagde vervoersbeweging ten opzicht van een reële veronderstelling hoe de praktijk uit zou kunnen zien. Hieronder is dit inzichtelijke gemaakt in een aantal grafieken.



Aantal vervoersbewegingen (x 1000), over een periode van 30 jaar

In bovenstaande grafiek zijn de bemerkingen uit voorgaande hoofdstukken verwerkt en ontstaat een beeld, waarin het aantal vervoersbewegingen in praktijk lager uit zou vallen dan in het MER beschreven is.



Aantal vervoersbewegingen cumulatief (x 1000), over een periode van 30 jaar

In de tweede grafiek zijn deze vervoersbewegingen cumulatief weergegeven over een periode van 30 jaar, waarin duidelijk is dat het werkelijk aantal bewegingen op basis van reële verwachting ongeveer een derde zou kunnen bedragen van de bewegingen in het MER.

4.7 OVERIGE BEVINDINGEN

4.7.1 MILIEU VERGUNNING HENGELO

Los van de MER en vergunningen voor opslag in de cavernes is ook de milieuvergunning van de tussenopslag van Argos in Hengelo van toepassing op dit project. Argos is uiteraard verplicht zich aan afspraken te houden welke vastgelegd zijn in deze vergunning.

Hierin zijn geluidsbeperkende maxima vastgelegd voor wat betreft het aantal trucks wat toegestaan is per dagdeel. Deze zijn in de tabel hieronder te zien, samen met de huidige benutting van deze vergunning (gemiddeld over 2012):

Trucks per dagdeel	Max	Huidig	Vrij
Overdag 07:00 - 19:00	120	44	76
Avond 19:00 - 23:00	22	5	17
Nacht 23:00 - 07:00	15	9	6

In de praktijk situatie zonder crisis, zoals beschreven in paragraaf 4.6, is het aantal trucks wat over de hoofdroute rijdt gemiddeld 2,3 stuks per uur verspreid over 24 uur in de periodes dat er daadwerkelijk transport plaats vindt voor dit project. De initiatiefnemers hebben dus voldoende ruimte binnen deze vergunning om het overgrote deel van dit aantal trucks overdag te laten rijden, om zo het nachtelijk transport te beperken. In dat geval zullen er namelijk in 12 uur tijd (overdag) gemiddeld 4,6 trucks over de hoofdroute rijden, wat neer komt op 4,6 x 12 uur = 55 trucks.

Omwille van operationele beperkingen en efficiëntie aan de kant van initiatiefnemer AkzoNobel is het niet wenselijk verpomping van en naar de cavernes telkens op te starten en stil te leggen. Hierdoor zal er wel altijd een redelijk 'constante' operatie nodig zijn en zullen er dus altijd 's nachts ook tankauto's moeten rijden, doch minder dan overdag en binnen de beperking van de vergunning van de terminal in Hengelo.

4.7.2 TRANSPORT LUWTES

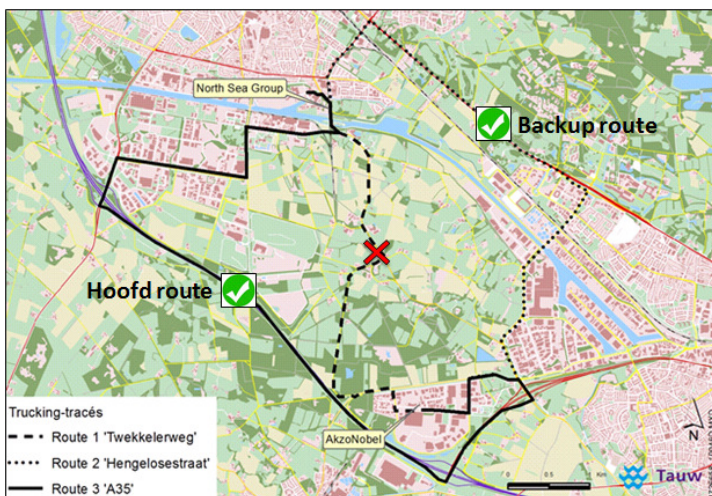
Naast de beperking, die er ligt door de milieu vergunning van het depot in Hengelo, vinden initiatiefnemers het belangrijk te benadrukken dat er ook luwte periodes zullen zijn, waarin geen enkel transport plaats vindt. In het scenario zonder crisis, zoals beschreven in paragraaf 4.6, is er in meer dan 1/3 deel van alle 30 jaar geen enkel transport. In de jaren dat er wel transport plaats vindt zijn er ook lange periodes dat er geen enkel transport is.

4.8 CONCLUSIES MER VERSUS PRAKTIJK

Vooraf is niet te bepalen of Nederland in een crisis situatie terecht zal komen, en is er ook niet te bepalen hoe vaak Argos ervoor kan kiezen om de commerciële capaciteit te vullen en legen. In dit hoofdstuk hebben de initiatiefnemers duidelijk willen maken dat het beoogde aantal vervoersbewegingen in de praktijk waarschijnlijk niet zo hoog zal zijn als beschreven in het MER. Daarnaast zal de (nachtelijke) intensiteit naar verwachting ook lager liggen, met een maximum bepaald vanuit de vergunning van de tussenopslag in Hengelo.

5. TRANSPORT ROUTES

In het MER is gekeken naar de meest logische transport routes van en naar de cavernes, vanaf de tussenopslag in Hengelo. Hieruit zijn twee routes naar voren gekomen, welke tot de meest geschikte benoemd zijn voor het wegtransport tussen het depot in Hengelo en de cavernes. Hierbij is de meest geschikte route verkozen tot de hoofdroute en de tweede route verkozen tot de back-up route, indien de hoofdroute bijvoorbeeld afgesloten is. De selectie procedure voor het bepalen van deze twee routes is terug te vinden in het MER. In dit hoofdstuk worden beide routes in detail beschreven, samen met de aandachtspunten en mogelijke verbeteringen voor de hoofdroute, waarover het overgrote deel van het transport voor dit project zal lopen. Hieronder zijn de twee routes weergegeven op een kaart, afkomstig uit het MER. De route via de Tweekelerweg, waar tevens een kruis doorheen staat, is in deze selectie procedure uitgesloten als optie.



5.1 ROUTE A35

Deze route van ongeveer 13 km lang, welke grotendeels over de A35 loopt, is gekozen tot de hoofdroute voor dit project. Onderstaand wordt de route globaal gekarakteriseerd:

Hengelo ten noorden van het kanaal, bebouwde kom (minder dan 1 km)

Gemengde zone met (bedrijfs)woningbouw op zekere afstand van de weg (>10m). Grootste gedeelte van de route kent geen vrij liggende fietspaden, behoudens een gedeelte van de Tweekelerweg. Route kent een onderdoorgang van met een maximale hoogte van 3,8 meter en net over de brug van de schutsluis in de Tweekelerweg een krappe U-turn (zie foto). Deze bocht wordt in de huidige situatie ook al zonder problemen gebruikt door vergelijkbaar vrachtverkeer.



Hengelo ten zuiden van het kanaal, bebouwde kom (ruim 4 km)

Route loopt over industrieterrein met zowel grootschalige bedrijvigheid als wel gelijkvloerse kleinere bedrijfsgebouwen met kantooroppervlak. Op de Boekeloseweg en de Diamantstraat is sprake van een vrij liggend fietspad.



Buitengebied / A35 (ongeveer 7 km)

Route loopt via de rijksweg A35, toert 27 naar afrit 26. Daar wordt de route vervolgd op de Westerwal (autoweg). Geen kruisingen met langzaam verkeer en vrij liggende fietspaden. Middels verkeerslichten (zie foto) wordt de Windmolenweg bereikt.



Marssteden, bebouwde kom (minder dan 1 km)

Industriegebied met aaneengesloten hoofdzakelijk gelijkvloerse bedrijfsgebouwen. Bij afslaande beweging naar industriegebied kruising met vrij liggend fietspad. Op industriegebied zelf geen vrij liggend fietspad.



5.2 ROUTE HENGLOSESTRAAT

Deze route van ongeveer 9 km lang, welke zo veel mogelijk gebruik maakt van provinciale wegen, is gekozen tot de back-up route voor dit project. Onderstaand wordt de route globaal gekarakteriseerd:

Hengelo, bebouwde kom (ongeveer 2 km)

Gemengde zone met voor het eerste gedeelte (bedrijfs)woningbouw op zekere afstand van de weg (>10m). Binnenstedelijk is geen sprake van vrij liggende fietspaden, soms wel van fietsstroken op de rijbaan. Bijvoorbeeld langs de Kuipersdijk staan meerdere woningen en liggen kantoren dicht op de weg (<10m).



Buitengebied (ongeveer 3 km)

De provinciale weg ten noorden van het kanaal heeft vrij liggende fietspaden en busbaan. Bushokjes gelegen in middenberm, waardoor passagiers de rijweg moeten oversteken om bij het fietspad te komen. Diverse woningen dicht bij de weg (<10m) en op zekere afstand van de weg (>10m).



Enschede, bebouwde kom (ongeveer 3 km)

Gemengde zone met kleinschalige bedrijvigheid (inclusief kantoren) en aaneengesloten woningbouw. Vrij liggende fietspaden. Na passage van de spoorweg (middels onderdoorgang) is sprake van grootschalige bedrijvigheid (industrie). Aan de Windmolenweg is 1 woning op beperkte afstand (<10m) van de weg gelegen.



Marssteden, bebouwde kom (minder dan 1 km)

Industriegebied Marssteden wordt gekenmerkt door aaneengesloten hoofdzakelijk gelijkvloerse bedrijfsgebouwen. Bij de afslaan beweging naar het industriegebied wordt een vrij liggend fietspad gekruist.



5.3 AANDACHTSPUNTEN OP HOOFDROUTE

Op de hoofdroute is een aantal aandachtspunten geïdentificeerd, waarbij impact op de verkeersveiligheid of geluidshinder van toepassing zou kunnen zijn. Deze aandachtspunten en mogelijke verbeteringen worden dan ook gedetailleerd in de volgende sub paragrafen.

5.3.1 WONINGEN AAN ROUTE

Op de hoofdroute, zoals beschreven in paragraaf 5.1 liggen meerdere particuliere- en bedrijfswoningen. De woningen die door de initiatiefnemers geïdentificeerd zijn als woningen aan de route, worden hieronder benoemd.

Woning aan kruising Boortorenweg en Tweekelerweg



Op bovenstaande foto is links een woning te zien, welke aan het kruispunt ligt tussen de Boortorenweg en de Tweekelerweg. De pijl in deze foto wijst richting de Boortorenweg, wat de richting is naar de cavernes. Deze woning ligt dicht aan de weg, en ligt dicht bij een kruispunt ligt op de hoofdroute.

Woningblokken aan Tweekelerweg



Op bovenstaande foto zijn 2 woningblokken te zien, welke op enige afstand aan de Tweekelerweg liggen. De pijl op deze foto geeft de richting aan naar het Argos depot. Klinkerbestrating, waardoor meer geluid ontstaat door het verkeer, is inmiddels vervangen door geluidsarmer asfalt.

Woningen aan Tweekelerweg



Op bovenstaande foto is een drietal woningen te zien, gelegen aan de Tweekelerweg. De pijl geeft de richting aan naar het Argos depot. Hier slaan de vrachtwagens af van de Tweekelerweg naar de Petroleumhavenstraat. Aangezien de vrachtwagens afslaan alvorens deze huizen te passeren, kan theoretisch gesteld worden dat deze woningen niet op de hoofdroute liggen, echter zijn toch benoemd voor de volledigheid. De klinkerbestrating, te zien is op deze foto, is ook reeds vervangen door asfalt.

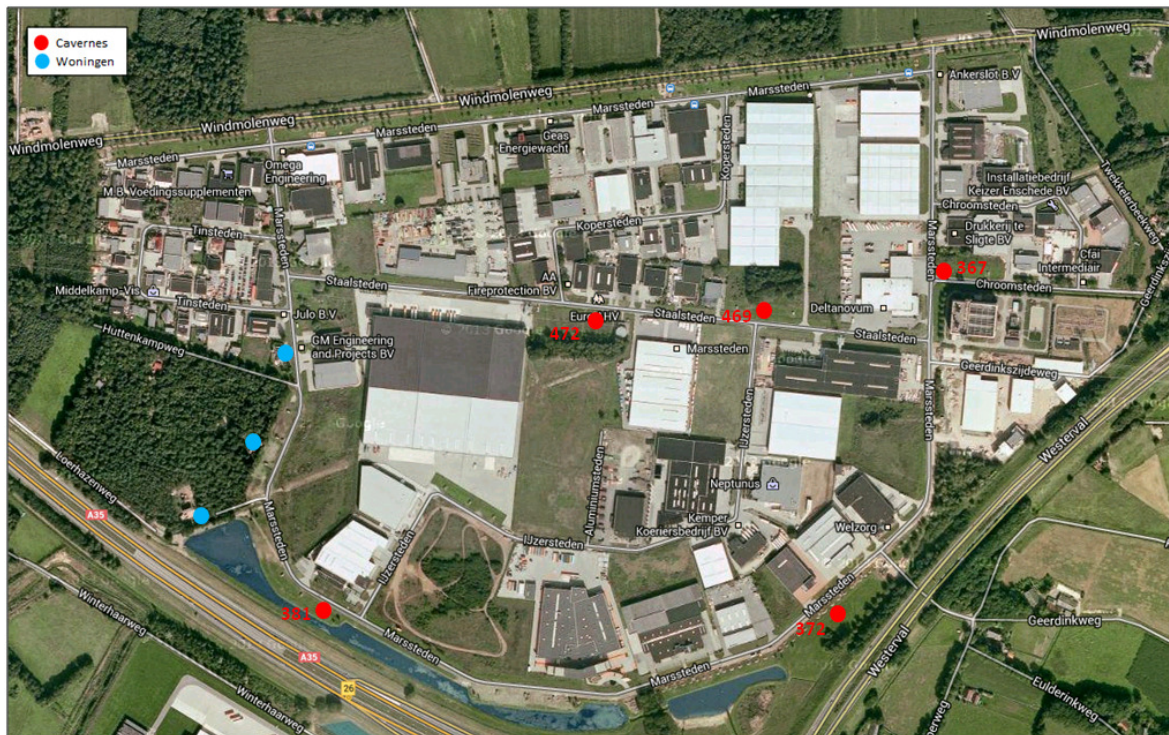
Woning aan Windmolenweg



Aan de windmolenweg ligt een woning, welke op minder dan 10 meter afstand van de weg ligt. Andere woningen aan deze straat liggen op grotere afstand van de weg.

Woningen grenzend aan De Marssteden

Op onderstaande luchtfoto van industriegebied De Marssteden staan de 5 geselecteerde cavernes weergegeven met hun eigen nummer, verkregen vanuit AkzoNobel. Ook zijn hierop drie woningen weergegeven die grenzen aan dit industriegebied. Voor of na laad- en losactiviteiten bij caveerne 381 en 372 is het mogelijk dat vrachtwagens deze woningen passeren om vervolgens het industriegebied te verlaten, of om naar een andere caveerne te rijden voor nieuwe* laad- of losactiviteiten (*zie paragraaf 6.1 voor verdere uitleg over deze nieuwe activiteiten). De afstand tussen caveerne 381 en deze drie woningen ligt tussen de 200 en 350 meter hemelsbreed.



5.3.2 STANDPLAATS VRACHTWAGENS

Een aandachtspunt is om te zorgen voor beschikbare parkeerruimte bij de gekozen zouthuisjes. In de paragraaf met verbeterpunten wordt uitgelegd hoe initiatiefnemers zorgen dat er geen overlast zal ontstaan hierdoor.

5.3.3 MOGELIJKE VERBETERPUNTEN

In voorafgaande paragrafen is een aantal aandachtspunten beschreven, waar volgens de initiatiefnemers mogelijkheid tot geluidsoverlast of vermindering van verkeersveiligheid plaats kan vinden.

Met betrekking tot de mogelijke geluidsoverlast voor omwonenden aan de hoofdroute, zullen de initiatiefnemers in direct contact treden met de bewoners van de woningen welke in paragraaf 5.3.1 beschreven zijn. In overleg zal bepaald worden of, en wanneer overlast beperkende maatregelen van toepassing kunnen zijn.

Met betrekking tot de drie woningen, grenzend aan de Marssteden, zijn de initiatiefnemers bereid zich te committeren aan een aantal voorwaarden, gerelateerd aan de laad- en losactiviteiten bij caveerne 381:

- Hier zal in de nachtelijke uren (22:00-06:00) geen laad- of losactiviteit plaats vinden
- In het weekend trachten de initiatiefnemers de laad- en losactiviteiten tot een minimum te beperken
- Deze voorwaarden komen te vervallen tijdens een olie crisis

Met betrekking tot deze drie woningen, grenzend aan de Marssteden, zijn de initiatiefnemers ook bereid zich aan een aantal andere voorwaarden te committeren. Dit zijn route- gerelateerde voorwaarden die onlosmakelijk onderdeel uitmaken van de gedefinieerde hoofdroute:

- Voor laad- en losactiviteiten bij cavernes 367, 469 en 472 worden chauffeurs verplicht zich te beperken tot het betreden van de volgende straten:
 - De Marssteden, echter enkel het deel wat ten noorden van de Staalsteden ligt
 - Staalsteden
 - Kopersteden
- Voor laad- en losactiviteiten bij caveerne 372 wordt chauffeurs verboden om op de Marssteden de splitsingen met de IJzersteden te passeren. Men moet voor laad- en losactiviteiten dus aanrijden via het oostelijke deel van De Marssteden en na laad- of losactiviteiten dus te allen tijde naar de IJzersteden afslaan om het industrieterrein te kunnen verlaten, danwel nabij caveerne 372 keren.
- Alleen chauffeurs die bij caveerne 381 moeten laden of lossen hebben toestemming om het stuk van de Marssteden ten westen van de kruising met de IJzersteden te berijden bij aankomst of vertrek

Met betrekking tot de benodigde parkeerruimte bij de geselecteerde cavernes, kan een voor de hand liggende oplossing bepaald worden. Naast elk zouthuisje komt een vloeistof dichte parkeerplaats te liggen, waar één vrachtwagen op kan staan tijdens laden of lossen. Mocht het voorkomen dat een vrachtwagen moet wachten op een andere vrachtwagen, dan kan deze parkeren op een parkeerplaats bij één van de andere cavernes welke op dat moment niet actief in gebruik is qua laad- of los activiteiten.

Bij de U-bochten op de hoofdroute kan gekozen worden voor het tijdig neerzetten van verkeersborden welke een waarschuwing geven voor de naderende verkeerssituatie. Hiermee wordt het bewustzijn van voertuigbestuurders vergroot.

6. VERMINDERING VAN VERVOERSBEWEGINGEN

In hoofdstuk 4 is beschreven hoeveel vervoersbewegingen er in praktijk verwacht kunnen worden ten opzichte van het aantal vervoersbewegingen in het MER. Naast het feit dat het aantal bewegingen en de intensiteit al lager uit zullen vallen in de praktijk, hebben de initiatiefnemers een voornemen en een voorstel aan de betrokken gemeenten, waarmee dit aantal nog verder verlaagd kan worden op deze hoofdroute. Dit hoofdstuk zal hier verder op ingaan.

6.1 COMBINEREN VAN ACTIVITEITEN

Het aantal vervoersbewegingen kan verder beperkt worden door het combineren van activiteiten welke daadwerkelijk uitgevoerd moeten worden.

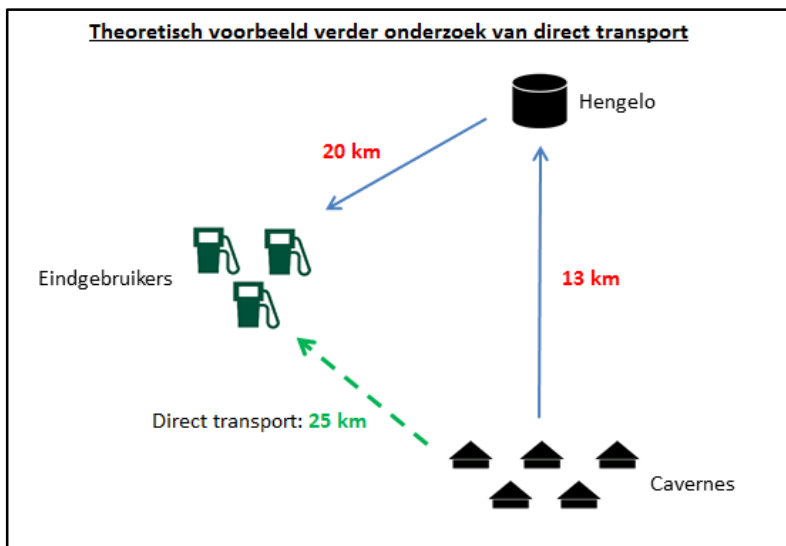
Mocht de situatie zich voordoen dat 1 caveerne gevuld wordt en een andere gelegegd moet worden, dan kan een vrachtwagen vol van Hengelo naar de ene caveerne rijden om te lossen en vervolgens naar de andere caveerne rijden om weer te laden en vol terug naar Hengelo te rijden. Hiermee worden twee lege vervoersbewegingen bespaard op de hoofdroute.

6.2 VAN CAVERNES DIRECT NAAR KLANT

In een crisissituatie is het mogelijk dat COVA, of een andere strategische klant, een beroep wil doen op de voorraad gasolie in de cavernes. In het MER is beschreven dat in deze situatie vrachtwagens gaan laden bij de cavernes, deze naar Hengelo rijden en daar lossen om vervolgens het product weer met binnenvaart of met vrachtwagens verder te distribueren.

Mocht een crisis zich voordoen, dan is het realistisch voor de initiatiefnemers, hun klanten en gemeenten om hieromtrent een duidelijke communicatie te starten, om zo het aantal bewegingen te beperken. Normaal gesproken bevoorraadt Argos de lokale markt vanuit hun depot in Hengelo. Het is efficiënter om bij het legen van de cavernes (of bij verversen of tijdens een crisis) die lokale markt direct vanuit de cavernes te bedienen in plaats van via het depot in Hengelo.

Naast het beperken van transport op de hoofdroute wordt hiermee dus ook het totale transport en CO2 uitstoot in deze regio beperkt, aangezien er niet een nieuwe transport stroom opgezet hoeft te worden vanuit het depot in Hengelo. In onderstaande overzicht staat deze logistieke optimalisatie schematisch weergegeven.



6.3 SPREIDEN VAN COMMERCIEËLE ACTIVITEITEN

Zoals reeds kort besproken in paragraaf 4.4, zal Argos in samenspraak met AkzoNobel extra aandacht geven aan het spreiden van de commerciële activiteiten. De commerciële voorraad ligt gemengd opgeslagen met de strategische voorraad. Wanneer Argos er om bedrijfseconomische redenen voor kiest om de commerciële capaciteit te vullen en legen, is er dus de mogelijkheid om hiermee de 5 cavernes direct te verversen. Aangezien er naar verwachting meer commerciële activiteiten plaats zullen vinden dan verversingen, zou de juiste spreiding ervoor kunnen zorgen dat er geen verversingsactiviteiten meer nodig zijn.

7. AFSPRAKEN TUSSEN BELANGHEBBENDEN

Dit hoofdstuk bevat afspraken die gemaakt kunnen worden tussen Argos, de transporteur(s) en de gemeenten, met als doel het behouden van de volledige controle op de vervoersbewegingen voor dit project en het zoveel mogelijk beperken van de overlast voor omwonenden.

7.1 AFSPRAKEN MET TRANSPORTEUR(S)

Het doel van de afspraken met de transporteur(s), welke ingehuurd zullen worden voor dit project, is om ervoor te zorgen dat deze partij(en) compleet in lijn blijven met de richtlijnen zoals beschreven in het MER en de overige afspraken tussen andere partijen. Hierbij moet aan de volgende concrete afspraken gedacht worden:

- Er zal contractueel vastgelegd worden dat de transporteur niet af mag wijken van de hoofdroute, tenzij hiervoor schriftelijke toestemming is gevraagd aan Argos en deze toestemming is verkregen
- De transporteur mag alleen van de hoofdroute afwijken en gebruik maken van de back-up route, in overleg met Argos, in situaties dat:
 - De hoofdroute afgesloten is vanwege onderhoud, of op last van het bevoegd gezag
 - Er zich dusdanige congestie voordoet op de hoofdroute, dat dit de planning van vervoersactiviteiten in gevaar brengt
- De transporteur zal actief in de gaten houden of er wegwerkzaamheden gepland zijn op de hoofdroute en back-up route, welke ervoor zouden kunnen zorgen dat het transport aangaande dit project niet over deze routes kan verlopen, of de verkeersveiligheid verlaagt
- Er zal contractueel vastgelegd worden dat Argos het recht heeft tot het doen van een audit bij de transporteur, waarbij de controle plaats kan vinden of de transporteur zich daadwerkelijk aan bovenstaande afspraken gehouden heeft. Mocht dit niet het geval zijn, dan zal hierop gehandhaafd worden door middel van bijvoorbeeld een boete clause in het contract met de transporteur
- Argos zal in samenspraak met de transporteur bepalen of verdere geluidsreductie van vrachtwagens mogelijk is door middel van “low-noise” pakketten en/ of andere toepassingen. Dit wordt als wegingsfactor meegenomen in een transporteur selectie procedure

7.2 AFSPRAKEN MET GEMEENTEN

Om overlast en veiligheidsrisico te beperken met betrekking tot dit project, willen de initiatiefnemers de volgende afspraken met de gemeenten bepalen:

- Argos zal zorgdragen dat het maximum van 27.500 vervoersbewegingen per jaar niet overschreden wordt
- Argos zal zorgdragen dat de maximum intensiteit van 12 vervoersbewegingen per uur niet overschreden wordt
- Argos zal zorgdragen dat het maximale aantal vrachtwagens in daguren, avonduren en nachtelijke uren, zoals vastgelegd in de milieuvergunning van het depot in Hengelo, niet overschreden wordt
- De gemeenten accepteren optimalisatiescenario's, waarbij alternatieve bestemmingen gekozen kunnen worden, die als doel hebben het aantal totale vervoersbewegingen binnen de regio (dus buiten dit project om) te minimaliseren
- Initiatiefnemers en gemeenten stellen een communicatieplan op waarin gedetailleerd beschreven wordt welke communicatie plaats zal moeten vinden tussen de verschillende belangenpartijen in geval van een (olie) crisis om overlast voor alle belanghebbenden te minimaliseren en zeker te stellen dat mensen geïnformeerd zijn over de te verwachten vervoersstroom
- Initiatiefnemers delen een jaarlijkse rapportage met de gemeenten betreft het werkelijke aantal vervoersbewegingen van het afgelopen jaar
- Initiatiefnemers en gemeenten zullen uiteindelijk een privaats rechtelijke overeenkomst opstellen waar beide partijen hun handtekening onder zetten



ONTVANGEN 1 1 OKT. 2013



S006184

Overeenkomst

Vervoersplan Olieopslag

Cavernes Twente



OVEREENKOMST

Tussen:

1. **Gemeente Hengelo**, hierbij vertegenwoordigd door de heer S.W.J.G. Schelberg hierna: "**Gemeente Hengelo**";

en

2. **Gemeente Enschede**, hierbij vertegenwoordigd door de heer P. den Oudsten, hierna: "**Gemeente Enschede**";

en

3. **Argos Nederlands B.V.**, gevestigd te Rotterdam en kantoor houdende aan de Waalhaven Z.z. 11, hierbij vertegenwoordigd door haar enige bestuurder Argos Group Holding B.V. welke vennootschap wordt vertegenwoordigd door haar bestuurders de heer R.A. Klop, de heer H.H. Jacobs en de heer M. Flier hierna: "**Argos**";

Gemeente Hengelo, Gemeente Enschede en **Argos** worden hierna ook gezamenlijk aangeduid als de "**Partijen**" of individueel als "**Partij**";

OVERWEGENDE DAT:

- A. Argos zich onder meer bezig houdt met opslag en transport van gasolie;
- B. In de Gemeente Hengelo zich een opslagterminal van Argos bevindt vanwaar transport zal plaatsvinden naar de hierna te noemen cavernes;
- C. In de Gemeente Enschede (hierna gezamenlijk te noemen: de "**Gemeenten**") cavernes gelegen zijn, onder meer in het industriegebied De Marssteden te Enschede (de "**Cavernes**");
- D. Akzo Nobel Industrial Chemical B.V. ("**AkzoNobel**") eigenaar is van de Cavernes;
- E. Argos en AkzoNobel een overeenkomst gesloten hebben met betrekking tot de opslag van gasolie in de Cavernes, onder voorbehoud van het verkrijgen van de juiste vergunningen (het "**Project**");
- F. Argos en AkzoNobel (hierna gezamenlijk: "**Initiatiefnemers**") overlast en risico's voor belanghebbenden zoveel als mogelijk willen beperken;
- G. Argos een vervoersplan heeft opgesteld, waarin vervoersbewegingen worden beschreven voor het vervoer van de gasolie tussen het door Argos gehouden depot in Hengelo en de Cavernes (het "**Vervoersplan**"), waarvan een kopie is aangehecht aan deze Overeenkomst als **Bijlage A**;
- H. Partijen nu de afspraken met betrekking tot het Vervoerplan wensen vast te leggen in deze overeenkomst (de "**Overeenkomst**");

ZIJN OVEREENGEKOMEN:

1. VERVOERSPLAN

- 1.1. Argos zal gedurende de looptijd van deze Overeenkomst, voor zover redelijk en mogelijk, handelen in overeenstemming met het Vervoersplan.
- 1.2. Gedurende de looptijd van de Overeenkomst verplicht Argos zich ervoor te zorgen dat:
 - a. niet meer dan 27.500 Vervoersbewegingen per jaar plaatsvinden;
 - b. niet meer dan 12 Vervoersbewegingen per uur plaatsvinden;
 - c. het maximaal aantal vrachtwagens in daguren, avonduren en nachtelijke uren zoals voorgeschreven in de milieuvergunning die geldt voor het door Argos gehouden depot in Hengelo, niet wordt overschreden.
- 1.3. In deze Overeenkomst wordt onder "**Vervoersbeweging**" verstaan: een volle of lege enkele rit van een vrachtwagen tussen het door Argos gehouden depot in Hengelo aan de Aardoliestraat 5, en (een van) de Carvernes.
- 1.4. Argos zal jaarlijks in de maand december, beginnende in het eerste jaar na ingebruikname van de Carvernes een rapport aan de Gemeenten verstrekken over het werkelijke aantal Vervoersbewegingen in het voorafgaande jaar.
- 1.5. De Gemeenten zullen toestaan dat Argos afwijkt van het Vervoersplan door middel van optimalisatiescenario's waarin alternatieve bestemmingen gekozen kunnen worden, indien die afwijking van het Vervoersplan als doel heeft het totaal aantal vervoersbewegingen binnen de regio Twente, niet beperkt tot de Vervoersbewegingen de plaatsvinden ten behoeve van de opslag van gasolie in de Cavernes, te minimaliseren. Voorafgaand aan de uitvoering van de afwijking, zal Argos in overleg treden met de Gemeenten over de uitvoering van die afwijking. Argos zal bij de uitvoering van de afwijking en het tot stand komen van de optimalisatiescenario's rekening houden met de redelijke belangen van de Gemeenten.
- 1.6. In geval van een crisis zullen Initiatiefnemers contact opnemen met de Gemeenten om afwijkingen op het bovenstaande (voor zover mogelijk en noodzakelijk) te bespreken.

2. OVERIGEN

- 2.1. Na ondertekening van deze Overeenkomst, zullen Partijen gezamenlijk een communicatieplan opstellen waarin wordt beschreven welke communicatie plaats moet vinden tussen de verschillende belanghebbenden bij vullen of legen van de Cavernes en/of in geval van een (olie)crisis, met als doel de overlast voor alle belanghebbenden zoveel als mogelijk te beperken en zeker te stellen dat alle belanghebbenden op de hoogte zijn over de te verwachten vervoersstroom.
- 2.2. De Gemeenten hebben het recht steekproefsgewijs controle uit te oefenen op de vervoerders die in opdracht van Argos het transport uitvoeren voor het Project.

3. DUUR OVEREENKOMST

- 3.1. Deze Overeenkomst geldt vanaf de datum van ondertekening van deze Overeenkomst door alle Partijen en geldt tijdens opslag door Argos in de Cavernes. Deze Overeenkomst eindigt van rechtswege indien en zodra de opslag door Argos in de Cavernes eindigt.
- 3.2. Ieder van de Partijen is bevoegd de Overeenkomst per direct tussentijds te beëindigen indien als gevolg van een wijziging van wet- of regelgeving de uitvoering van deze Overeenkomst in overeenstemming met de wettelijke regels niet meer mogelijk is.

4. OVERMACHT

- 4.1. Argos is niet aansprakelijk voor schade indien Argos niet, niet tijdig of niet behoorlijk aan haar verplichtingen uit deze Overeenkomst kan voldoen wegens overmacht.
- 4.2. Onder overmacht wordt in ieder geval verstaan alle van de wil van Argos onafhankelijke omstandigheden, die de uitvoering van de verplichtingen van Argos onder de Overeenkomst verhinderen of vertragen, zoals, maar niet beperkt tot, oorlog, oproer, beslag, staking, onlusten en vijandelijkheden, energiestoring, overstroming, aardbeving, brand, bedrijfsbezetting, werkstakingen, gewijzigde overheidsmaatregelen, transportmoeilijkheden en crisis.

5. TOEPASSELIJK RECHT, FORUMKEUZE

- 5.1. Deze overeenkomst wordt uitsluitend beheerst door Nederlands recht.
- 5.2. Alle geschillen die mochten ontstaan naar aanleiding van deze overeenkomst of naar aanleiding van overeenkomsten die hiervan het gevolg mochten zijn, zullen bij uitsluiting worden voorgelegd aan de bevoegde rechter te Rotterdam.



Aldus overeengekomen en in drievoud getekend door:

GEMEENTE HENGELO

Naam: S.W.J.G. Schelberg

Datum:

GEMEENTE ENSCHEDE

Naam: P. den Oudsten

Datum:

ARGOS NETHERLANDS B.V.

Naam: R.A. Klop

Datum: 10/10/2013.

ARGOS NETHERLANDS B.V.

Naam: H.H. Jacobs

Datum: 9/10/13

ARGOS NETHERLANDS B.V.

Naam: M. Flier

Datum: 9.10.2013