



TWENTE

Postbus 383, 7500 AJ Enschede

College van B&W Gemeente Borne
t.a.v. mevrouw M. Kruit
Postbus 200
7620 AE Borne

adres
Spaansland 20 Enschede

postadres
Postbus 383
7500 AJ Enschede

telefoon
088 256 7000

Website
brandweertwente.nl

Uw kenmerk	NL.IMRO.0147.BpAHBHZ-ow01	Datum	19 maart 2020
Ons kenmerk	2020-D83035	Behandeld door	Marius Vastert
Bijlage(n)	1	Telefoon	088-2568337
Onderwerp	Advies algemene herziening Borne, Hertme, Zenderen	E-mail	m.vastert@brandweertwente.nl

VERZONDEN 25 MAART 2020

Geacht college,

U ontvangt bij deze ons advies inzake de 'algemene herziening van de bestemmingsplannen voor Borne, Hertme en Zenderen'. De betreffende plannen hebben een conserverend karakter, hetgeen betekent dat er geen nieuwe ontwikkelingen zijn voorzien.

Wij adviseren u op het gebied van de verantwoording van het groepsrisico en de rampenbestrijding. Dit advies gaat over de beheersbaarheid, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid die van toepassing is op het plangebied.

Waar hebben wij naar gekeken

Eind 2019 is Veiligheidsregio Twente in de gelegenheid gesteld een advies uit te brengen op het ontwerpbestemmingsplan algemene herziening Borne, Hertme, Zenderen. Na een eerste consultatie is geconstateerd dat niet alle plankaarten aanwezig waren en dat er in de begeleidende documenten nog invulling moest worden gegeven aan enkele tekstonderdelen. Daarnaast constateerden wij dat tekstdelen (met name ten aanzien van bereikbaarheid, bluswater en sirenedekking) niet juist waren onderbouwd, of te algemeen van aard waren beschreven. Ook bleken niet alle (geprojecteerde) risicobronnen in de plankaarten te zijn opgenomen.

Op basis van deze bevindingen heeft een gesprek plaatsgevonden bij Gemeente Borne, waarin u ons een mondelinge toelichting heeft gegeven op een aantal aspecten. Deze hebben allen betrekking op de veiligheidssituatie van Borne, aangezien het niet aannemelijk is dat de kernen Hertme en Zenderen binnen de invloedsgebieden van risicobronnen vallen.

Advies

Op basis van de begeleidende documenten, alsmede uw mondelinge toelichting adviseren wij u:

1. Monitor de ontwikkelingen rondom het Basisnet Spoor (spoorveiligheid).
2. Onderzoek of beperking van de doorzet van LPG mogelijk is. Schep duidelijkheid over de situatie bij fa. Bekenhorst t.a.v. levering (vergunningssituatie) van LPG.
3. Sluit maatschappelijke functies met verminderd zelfredzame aanwezigen nabij risicobronnen uit.
4. Houd er rekening mee dat het sirene netwerk nog een tijd actief blijft en reserveer daarvoor een uitbreiding van de sirenedekking.
5. Benut kansen voor de verbetering van bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen en borg deze in de verbeelding (incl. toelichting).

vervolgblad 1

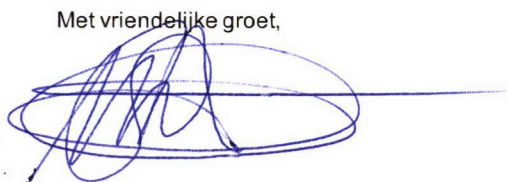
6. Beschrijf geadviseerde maatregelen, zorg voor de borging van maatregelen/adviespunten in het bestemmingsplan of borg dit op een andere wijze.

Detailinformatie van dit advies is in de bijlage van deze brief opgenomen.

Hoe nu verder

Graag ontvangen wij van u een motivatie indien wordt afgeweken van het bovenstaand advies. Voor vragen of nadere informatie kunt u terecht bij het team Advies van Brandweer Twente. De contactgegevens vindt u bovenaan deze brief.

Met vriendelijke groet,



Ing. M (Mariska) Achtereekte-Smit
Sectorhoofd Brandveiligheid

Bijlage: detailinformatie advies algemene herziening Borne, Hertme, Zenderen

BIJLAGE: detailinformatie advies algemene herziening Borne, Hertme, Zenderen

Uitgangssituatie

Het betreffende bestemmingsplan omvat de kernen van Borne, Hertme en Zenderen. Er is sprake van een conserverend plan, waarbij geen nieuwe ontwikkelingen worden voorzien. Een uitzondering hierop vormt de laatste fase van de wijk Bomsche Maten. Hierop is echter reeds eerder door Brandweer Twente geadviseerd (kenmerk: 15003281, d.d. 24 april 2015).

Risicobronnen

Vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor (Spoorbaan Hengelo-Almelo)

De situatie rondom het spoor in Borne voldoet aan de geldende wet- en regelgeving. Dit neemt echter niet weg dat een incident zich kan voordoen en dat maatregelen gericht op het beperken van de effecten gewenst zijn. Het is aan te bevelen elke kans die zich voordoet af te wegen en te benutten om de effecten van een spoorincident te beperken, hetzij door maatregelen gericht op het veiligheidsbewustzijn en de zelfredzaamheid, hetzij door maatregelen die mogelijkheden voor hulpdiensten verbeteren (goede bereikbaarheid en beschikbaarheid van bluswater).

De Bornse situatie met betrekking tot bestrijdbaarheid is vergelijkbaar met veel gemeenten in Nederland waar een spoorlijn door de kern loopt. Situaties zoals in Borne zijn historisch zo gegroeid. Uit een analyse door Veiligheidsregio Twente van de veiligheid van het spoor is gebleken dat het traject beperkingen kent in de bereikbaarheid en bluswatervoorziening voor incidenten op het spoor. Zo is het spoor moeilijk bereikbaar door barrières en is er sprake van een beperkt aantal toegangen. De fietssnelweg F35 heeft inmiddels voor een positieve bijdrage ten aanzien van de bereikbaarheid gezorgd. De gerealiseerde 'wadi' (t.h.v. de Woolderweg) is tevens geschikt gemaakt als bluswatervoorziening.

Er wordt op landelijk niveau gesproken over een wijziging van het risicoplaafond in het Basisnet. Dit kan mogelijk ook leiden tot een verhoging van het aantal vervoersbewegingen met gevaarlijke stoffen over het spoortracé langs Borne. Het is derhalve belangrijk de ontwikkelingen te volgen en hierop te anticiperen.

Rijksweg A1/A35

De Rijksweg is opgenomen in het basiswet voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Er is geen sprake van een plaatsgebonden risicocontour die buiten de A1/A35 reikt. Er is voor de A1 sprake van een aangewezen plasbrandaandachtsgebied (PAG). U heeft in de toelichting aangegeven dat er geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. Aanvullende maatregelen worden derhalve niet relevant geacht.

LPG-tankstations

Binnen de grenzen van Borne zijn twee LPG tankstations aanwezig. Bij een LPG-tankstation als risicobron gaan wij in onze voorbereiding op calamiteiten uit van een 'Warme BLEVE'¹. Voor de betreffende LPG-tankstations zijn de doorzetten vastgelegd op ≥ 1000 kuub. Hoewel de situaties voldoen aan de wettelijke eisen kan er een veiligheidswinst worden behaald door te onderzoeken of de jaarlijkse doorzet kan worden beperkt. De effecten zullen niet veranderen, maar het beperken van aflevermomenten kan wel de kans op een incident verkleinen.

Geconstateerd is dat bij de firma Bekenhorst geen levering van LPG (meer) plaatsvindt. Echter is deze risicobron wel in de verbeelding opgenomen en wordt deze wel tekstueel beschreven in de toelichting. Geadviseerd wordt om -indien levering daadwerkelijk is gestopt- de vergunning en het bestemmingsplan daarop aan te passen. Vooral nog gaan wij er van uit dat de vigerende vergunning levering van LPG alsnog mogelijk maakt.

¹ Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion. Bij een BLEVE explodeert een onder druk vloeibaar gemaakt brandbaar gas met als gevolg een grote vuurbal.

LNG tankstation (energy-hub)

Op het moment wordt er aan de Vormerij een LNG-tankstation gerealiseerd. Formeel is hier nog geen sprake van een BEVI-inrichting. De te realiseren Energy Hub is wel een risicobron waarvan de risicocontouren buiten de planlocatie reiken. Voor de plaatsgebonden 10^{-6} -risicocontour wordt (conform de circulaire externe veiligheid LNG-tankstations) een afstand van 50 meter in acht genomen. Dit houdt in dat de risicocontour over belendende percelen komt te liggen. Het invloedsgebied reikt nog verder over de belendende percelen met een afstand van ruim 200 meter.

U heeft ons inmiddels in een overleg aangegeven (tekstueel) te hebben geborgd dat vestiging van (beperkt) kwetsbare objecten binnen deze contouren is uitgesloten.

Buisleiding voor transport van aardgas

Parallel aan de A1/A35 bevinden zich aardgastransportleidingen. Deze liggen net buiten de gemeentegrens maar kunnen wel effecten hebben op enkele verspreid liggende objecten buiten de kern van Borne. Door de kern van Borne ligt eveneens een buisleiding voor aardgas. Voor alle leidingendelen binnen de kern van Borne is er geen plaatsgebonden risicocontour die buiten de leiding reikt. Op enkele plaatsen buiten de kern is een contour vastgesteld die buiten de leiding valt. Het betreft hier het buitengebied, alwaar geen beperkingen mogen worden verwacht.

Buisleiding Defensie (DPO)

Nabij de zuidelijke grens van Borne bevindt zich een pijpleiding van defensie. De 'DPO-buisleiding' heeft een diameter van circa 8 inch en een druk van 80 bar. Door de leiding worden brandbare stoffen getransporteerd. Ook voor de DPO-leiding geldt dat de berekende 10^{-6} -risicocontour niet buiten de leiding komt.

De situatie bij de (aardgas)transportleidingen voldoet aan de geldende grenswaarden voor het plaatsgebonden risico en de richtwaarden voor het groepsrisico. Desondanks is het mogelijk dat er zich een incident met de buisleiding voordoet, ook al is de kans erg klein. De hulpdiensten zullen echter niet op tijd arriveren om dit te voorkomen en ook voor zelfredzaamheid, ofwel het vermogen voor mensen om zichzelf zelfstandig in veiligheid te kunnen brengen, is (te) weinig tijd beschikbaar. Bovendien kunnen de hulpdiensten enkel tot grote afstand van de incidentlocatie naderen.

Wij constateren een trend in het wijzigen van functies bij (voornamelijk) agrarische bestemmingen, waar geregeld maatschappelijke functies worden toegevoegd in de omgeving. Het gaat dan veelal om het exploiteren van zorgboerderijen met mogelijke aanwezigheid van verminderd/niet zelfredzame doelgroepen. Wij adviseren u hier scherp op te zijn en dergelijke maatschappelijke functies met verminderd zelfredzame aanwezigen uit te sluiten in de nabijheid van risicobronnen.

4. Beheersmaatregelen

Doordat het plan conserverend van aard is, is er geen sprake van een toename van het aantal aanwezigen. Er treden daarom geen wijzigingen op in het groepsrisico. Desondanks is het nuttig te kijken in hoeverre beheersmaatregelen mogelijk zijn om de rampenbestrijding te optimaliseren.

Maatregelen ter optimalisatie van de rampenbestrijding zijn er op gericht om door de inzet van de hulpverlenende diensten de effecten, in termen van slachtoffers en schade, te beperken. In de volgende paragrafen bekijken wij de beheersbaarheid, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid van de situatie.

Bronmaatregelen

Reductie van de kans van optreden van een ongeval met gevaarlijke stoffen is een mogelijkheid om het groepsrisico te verlagen. De gemeente heeft geen directe invloed op de eigenschappen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over snelwegen en spoorwegen. De kaders voor bronmaatregelen worden op landelijk niveau bepaald.

Ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg kan een veiligheidswinst worden behaald door de vergunde doorzet van LPG te reduceren en daarmee het aantal levermomenten te beperken, waardoor de kans op een incident verder wordt verkleind.

Bestrijdbaarheid

Een snelle opkomsttijd van de brandweer en een snelle ontsluiting van voldoende bluswater zijn bepalend voor een effectieve bestrijdingspoging en het beperken van de gevolgen voor de omgeving bij risicobronnen.

Het bestuur van Veiligheidsregio Twente heeft in mei 2013 het rapport 'Veiligheid Spoor in Twente' vastgesteld. In dit rapport is onder andere de bestrijdbaarheid van het spoor binnen het plangebied beoordeeld. Geconstateerd is dat de hulpdiensten beperkingen in de bestrijdbaarheid ondervinden als gevolg van een beperkte bereikbaarheid en beperkte bluswatervoorzieningen. Kansen moeten worden benut om de bestrijdbaarheid te verbeteren. Realisatie van de F35 in combinatie met een bluswatervoorziening is hier een goed voorbeeld van.

Brandweer Twente kan niet altijd overal binnen de gestelde tijd ter plaatse zijn. Dit geldt voornamelijk voor objecten die zich in het buitengebied bevinden, want kazernes bevinden zich over het algemeen in kernen van dorpen en steden.

In onderhavige situatie zal de eerste tankautospuuit uit de kazerne te Borne uitrukken. De organisatievorm van de kazerne Borne betreft een vrijwilligerskorps. Daardoor is de opkomsttijd niet eenduidig vast te stellen en moet worden uitgegaan van gemiddelden. In dit geval wordt er vanuit gegaan dat een normtijd van 12 minuten haalbaar is. Om de druk op de normtijden niet verder te laten toenemen is het van belang dat obstakels in hulpdienstroutes worden voorkomen. Het realiseren van een rondweg aan de noordzijde van Borne kan ten goede komen aan de opkomsttijden, mits deze voldoet aan de dimensioneringseisen.

Bluswater

De bluswatersituatie voor met name Borne behoeft aandacht. De primaire bluswatervoorziening is aanwezig in de vorm van brandkranen.

De secundaire en tertiaire bluswatervoorzieningen zijn voor een deel dekkend. Voornamelijk het industriegebied boven de A1 en de Borsche Maten zijn in ruime mate voorzien van 'open water'. Voor het centrumgebied (inclusief spoorse doorkruising) blijft de bluswatervoorziening achter bij de behoefte in relatie tot de risico's.

Mogelijkheden dienen te worden benut om watervoorzieningen in de gebieden toe te voegen en geschikt te maken als bluswatervoorziening. Daarnaast kunnen de reeds aanwezige voorzieningen als zodanig als bluswatervoorziening worden opgenomen in de verbeelding (inclusief de dientengevolge noodzakelijke onderbouwing).

Zelfredzaamheid

Voldoende mogelijkheden voor zelfredzaamheid, ofwel het vermogen voor mensen om zich zelfstandig in veiligheid te kunnen brengen, is een belangrijke voorwaarde voor de beperking van slachtoffers. Er zijn geen noemenswaardige wijzigingen in de zelfredzaamheid van de aanwezigen voorzien. De zelfredzaamheid van aanwezigen nabij de risicobronnen is in principe goed. Wij adviseren u wel om maatschappelijke functies met verminderd zelfredzame aanwezigen, publieksintensieve voorzieningen nabij risicobronnen uit te sluiten.

Belangrijk is dat bij een incident aanwezigen van het gevaar af kunnen vluchten. Er zijn daarvoor voldoende wegen die van de bronnen af leiden. De realisatie van een nieuwe rondweg zal hier positief aan bijdragen

Uw gemeente werkt, samen met Veiligheidsregio Twente, aan risicocommunicatie rond het spoor. Borne heeft recent veel gedaan aan risicocommunicatie in relatie tot spoorincidenten. Er is gewerkt aan instrumenten om doelgroepen langs het spoor te informeren over de handelingsperspectieven bij incidenten op het spoor. Het resultaat is een bevordering in de bewustwording en dientengevolge de opvolging van handelingsperspectieven.

De waarschuwings- en alarmeringssirene is een hulpmiddel van de overheid om mensen te kunnen waarschuwen voor acute gevaren. In de oorspronkelijke plannen was voorzien, dat het systeem na 2020 verdwijnt. Daarna zullen de aanwezige personen in bedreigd gebied worden gewaarschuwd middels NL-Alert. Dit is bijvoorbeeld het geval als er gevaarlijke stoffen vrijkomen bij een brand of ongeval. In het bericht wordt tevens het handelingsperspectief vermeld, zodat de personen die in het bedreigde gebied bevinden weten hoe te handelen. Dit kan bijvoorbeeld door het gebied te verlaten, te schuilen of ramen en deuren te sluiten. De kernen van Hertme en Zenderen hebben geen dekking van een waarschuwings- en alarmeringssirene. Ook delen van Borne (waaronder het centrum, de Bornsche Maten en het noordelijk industrieterrein). Omdat het definitieve besluit over het uitschakelen van de sirenes op zich laat wachten en daarmee ook niet definitief duidelijk is of ze volledig worden verwijderd zal er rekening mee moeten worden gehouden dat er een (kleine) kans is dat ze blijven functioneren. Daarmee kan de noodzaak bestaan dat het huidige netwerk zal moeten worden uitgebreid teneinde een goede dekking te krijgen van de te alarmeren gebieden. Geadviseerd wordt om er rekening mee te houden dat het sirenenetwerk nog een tijd actief blijft. Uitbreiding van het netwerk en het verbeteren van de dekking kan dan alsnog noodzakelijk zijn.

Restrisico

Reeds in de huidige situatie is het mogelijk dat er zich een incident voordoet bij de risicobronnen. Nabij een stedelijke omgeving is er een reële kans dat een incident met gevaarlijke stoffen leidt tot een (groot) aantal slachtoffers. In het plangebied 'A1 zone' is sprake van een bebouwd gebied, maar met een beperkte dichtheid.

De capaciteit van de hulpdiensten is grotendeels gebaseerd op de dagelijkse basiszorg. De capaciteit van de hulpdiensten zal bij een incident niet direct toereikend zijn, terwijl incidenten zich snel kunnen ontwikkelen. Voor grote rampen moeten de hulpdiensten gebruik maken van bijstand uit andere regio's. Bijstand is echter pas na langere tijd beschikbaar.