

D170041693

OMGEVINGSVERGUNNING

Aanvrager : ENGIE Energie Nederland N.V.
Datum besluit : 23 januari 2017
Onderwerp : LNG bunkeren van Truck to Ship
Gemeente / locatie : Nijmegen / Hollandiaweg 11 te Nijmegen
OLO-nummer : 2237283
Zaaknummer : W.Z16.002687.01
Activiteiten : Afwijken bestemmingsplan en milieu

1. OMGEVINGSVERGUNNING

1.1 Onderwerp

Op 14 maart 2016 is een aanvraag voor een omgevingsvergunning ontvangen voor het bunkeren van binnenvaartschepen vanuit een LNG-tankwagen van Engie Energie Nederland N.V. De aanvraag gaat over de locatie aan de Hollandiaweg 11 te Nijmegen. De aanvraag is in het Omgevingsloket geregistreerd onder nummer 2237283.

1.2 Besluit

Wij besluiten, gezien de overwegingen die zijn opgenomen in deze vergunning en gelet op de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, de daarop betrekking hebbende uitvoeringsbesluiten en -regelingen aan Engie Nederland N.V. een omgevingsvergunning:

I.

op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder c. (het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan) te verlenen voor het bunkeren van LNG uit een tankwagen naar een binnenvaartschip.

II

op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder e. 2° (het veranderen of veranderen van de werking van een inrichting) te verlenen voor het bunkeren van LNG uit een tankwagen naar een binnenvaartschip.

Aan de verlening van de vergunning zijn voorschriften verbonden. Deze staan in hoofdstuk 2 van dit besluit.

Nijmegen, 23 januari 2017

Het College van Gedeputeerde Staten van Gelderland,
namens deze:



Mevrouw drs. N.A. Molenveld-Hegeman,
Hoofd Afdeling Vergunningverlening Omgevingsdienst Regio Nijmegen

Zienswijzen

Het besluit en de bijbehorende stukken hebben met ingang van 17 november 2016 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode konden zienswijzen worden ingediend. Naar aanleiding van het ontwerpbesluit zijn geen zienswijzen ingediend.

Wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbesluit

Tegen het besluit zijn geen adviezen en/of zienswijzen ingebracht. Ten opzichte van het ontwerpbesluit is het besluit niet gewijzigd.

Rechtsmiddelen

Publicatie besluit

Dit besluit wordt digitaal gepubliceerd door de Provincie Gelderland op de landelijke website www.overheid.nl. Deze website kunt u benaderen via www.gelderland.nl/bekendmakingen, via de link Zoeken in bekendmakingen in de Staatscourant.

Het onderdeel dat de activiteit 'afwijken van bestemmingsplan of inpassingsplan' betreft, is digitaal te raadplegen op de landelijke website:
<http://www.ruimtelijkeplannen.nl/?planid=NL.IMRO.0268.PB10005-VG01>

De bronbestanden zijn beschikbaar via:

<http://ruimtelijkeplannen.nijmegen.nl/plannen/NL.IMRO.0268.PB10005-/NL.IMRO.0268.PB10005-VG01>

Daarnaast is het onderdeel dat de activiteit 'afwijken van bestemmingsplan of inpassingsplan' betreft, digitaal als pdf bestand te raadplegen op de gemeentelijke website: <http://www2.nijmegen.nl/gemeente/inspraak>

Mogelijkheid van inzien

Het besluit en de bijbehorende stukken liggen gedurende een termijn van zes weken ter inzage:

- in de Stadswinkel bij de informatiebalie, Mariënborg 30 te Nijmegen, geopend van maandag tot en met vrijdag van 9.00 - 17.00 uur en op donderdag van 9.00 - 20.00 uur;
- bij de provincie Gelderland; om het besluit bij de provincie Gelderland in te zien kunt u een afspraak maken met de Omgevingsdienst Regio Nijmegen via het emailadres wabo@odrn.nl of u kunt bellen naar telefoonnummer 024 - 751 77 00.

De eerste dag van de ter inzage legging is 26 januari 2017.

Beroep en mogelijkheid van voorlopige voorziening

Belanghebbenden kunnen een beroepschrift indienen bij de rechtbank Gelderland, afdeling Bestuursrecht (Postbus 9030, 6800 EM Arnhem). Het beroepschrift moet worden ingediend binnen zes weken vanaf de dag na de dag waarop het besluit ter inzage is gelegd. Wanneer een beroepschrift wordt ingediend kan tevens een verzoek om een voorlopige voorziening worden ingediend bij de voorzieningenrechter van de rechtbank Gelderland (Postbus 9030, 6800 EM Arnhem).

Voor individuele burgers (niet voor advocaten en ook niet voor gemachtigden namens een bedrijf of een organisatie) bestaat de mogelijkheid digitaal beroep of een verzoek om een voorlopige voorziening in te dienen. Meer informatie kunt u vinden op www.rechtspraak.nl.

Het beroepschrift moet zijn ondertekend en bevat ten minste:

- a. de naam en het adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar of beroep is gericht, waaronder het zaaknummer en datum van het besluit;
- d. de gronden van het beroep.

Voor het behandelen van een verzoek om een voorlopige voorziening wordt griffierecht geheven. Over de hoogte en de wijze van betaling van het griffierecht kunt u informatie verkrijgen bij de rechtbank Gelderland, telefoonnummer (026) 359 20 00 of op www.rechtspraak.nl.

2. VOORSCHRIFTEN MILIEU

2.1 GELUID EN TRILLINGEN

2.1.1

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{ar,LT}$, veroorzaakt door de in de gehele inrichting, door de in de inrichting verrichte werkzaamheden of activiteiten, alsmede door het transportverkeer binnen de grenzen van de inrichting, mag op de onderstaande beoordelingspunten niet meer bedragen dan weergegeven in de onderstaande tabel.

Beoordelingspunt * (hoogte 5 m ¹)		Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{ar,LT}$ in dB(A) **		
		Dagperiode 07:00– 19:00 uur	Avondperiode 19:00-23:00 uur	Nachtperiode 23:00-07:00 uur
1	Winselingseweg	55 44 44 39	54 46 46 44	47 43 43 41
2	Uiterwaarden	43 32 32 30	42 36 36 35	39 33 33 32
3	Winselingseweg	57 37 37 36	56 41 41 41	48 38 38 38
4	Industrieweg	46 27 28 20	46 29 29 25	44 27 28 22
5	Kruising Industrieweg/Weurtseweg	48 22 29 20	48 27 30 25	47 23 29 22
A	Meet-/referentiepunt A	52 36 36 35	51 40 40 40	45 38 38 37
B	Meetpunt B	47 32 32 23	47 33 33 28	44 32 32 25
C	Referentiepunt F	37 24 24 18	38 26 26 23	36 24 26 20

* voor de ligging van de beoordelingspunten zie paragraaf 2.1 van het akoestisch rapport van 9 maart 2015 met als kenmerk FH 4845-1-RA.

** per periode wordt achtereenvolgens het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau voor de volgende situaties gegeven:

- 1.CG 13, biomassacentrale en LNG;
2. biomassacentrale, gebouwen CG 13 en LNG;
3. biomassacentrale en LNG;
4. LNG

2.2 EXTERNE VEILIGHEID

2.2.1

Het bunkeren van schepen dient overeenkomstig hoofdstuk 4, 5, 6 en 7 van bijlage "BESCHRIJVING TRUCK TO SHIP LNG BUNKEREN" van 9 maart 2016 met kenmerk 51057.09 behorende bij de aanvraag plaats te vinden.

2.2.2

Voor het bunkeren van schepen van LNG moet worden voldaan aan voorschriften 3.2.2, 3.2.4, 3.4.1, 3.4.2, 3.4.3, 3.4.4, 3.4.5, 3.4.6, 3.4.8, 3.4.11, 3.4.12, 3.4.13, 3.4.14, 5.6.2, 5.6.3, 5.7.2, 5.7.3, 6.1.1, 6.1.2 en paragraaf 4.2.2. van de PGS 33-2: 2014 versie 1.0.

2.2.3

Tijdens het aan- en afkoppelen dient de motor van de tankwagen uitgeschakeld te zijn.

2.2.4

De inrichting moet beschikken over een adequate bluswatervoorziening op het terrein. De bluswatervoorziening dient met instemming van de Veiligheidsregio Gelderland-Zuid te zijn aangebracht.

2.2.5

Door plaatsing van borden A.1 als bedoeld in bijlage 7 van het Rijnvaartpolitiereglement dan wel het Binnenvaartpolitiereglement bij de toegang tot de Noordkanaalhaven (Haven van de PGEM, routecode 728) geldt een inwaarverbod. Met onderborden kan hierop een uitzondering gemaakt worden voor schepen die met toestemming van de vergunninghouder komen aanmeren vanwege activiteiten binnen de inrichting waarvoor vergunning is verleend.

3. PROCEDURELE OVERWEGINGEN

3.1 Gegevens aanvrager

Op 14 maart 2016 hebben wij een aanvraag ontvangen van Engie Energie Nederland B.V. (hierna: Engie) voor een omgevingsvergunning. Dit is op basis van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). De aanvraag heeft betrekking op de Hollandiaweg 11 te Nijmegen.

3.2 Projectbeschrijving

De vergunning wordt aangevraagd voor het bunkeren van binnenvaartschepen vanuit een LNG-tankwagen. LNG staat voor Liquefied Natural Gas en betreft vloeibaar gemaakt aardgas. Het project draagt bij aan de verbetering van de lokale luchtkwaliteit en de transitie naar duurzamere mobiliteit. Het bunkeren, zoals het tanken bij binnenvaartschepen heet, vindt rechtstreeks plaats vanuit een LNG-tankwagen.

Het bunkeren van LNG vindt plaats op de kade van het terrein van Engie. Voor een uitgebreide projectomschrijving verwijzen wij naar de aanvraag.

3.3 Huidige vergunnings situatie

Wij hebben voor de inrichting de volgende vergunningen verleend/gewijzigd:

- wm revisievergunning voor kolengestookte centrale met bijstook van biomassa, beschikt op 10 mei 2007 met kenmerk MPM2935;
- wijziging van de Wm vergunning van 10 mei 2007 op verzoek van Electrabel Nederland N.V, beschikt op 6 juni 2008 met kenmerk MPM13780.
- ambtshalve wijziging van de Wm vergunning van 10 mei 2007, beschikt op 30 september 2014 met kenmerk Z14.023877.
- wabo veranderingsvergunning voor de aanleg van zonnepanelen, beschikt op 17 december 2013 met kenmerk MPM27576/2013-018513/Z13.039014;
- wabo veranderingsvergunning voor de realisatie van een biomassacentrale, beschikt op 1 juni 2015 met kenmerk Z15.01235.

3.4 Bevoegd gezag

Wij zijn het bevoegd gezag voor het verlenen van de omgevingsvergunning. Dit volgt uit artikel 2.4 van de Wabo juncto artikel 3.3, eerste lid van het Besluit omgevingsrecht (Bor). De activiteiten van de inrichting zijn genoemd in Bijlage I, onderdeel C categorieën 1.3 onder b, 1.4 onder a, 2.1 onder a, 4.4 onder m, 5.1, 20.1 onder a 4° en 28.4 onder a 6° uit het Bor. Het betreft een inrichting waartoe IPPC-installaties behoort genoemd in Bijlage I categorie 1 en categorie 5.2 van Richtlijn industriële emissies.

3.5 Volledigheid van de aanvraag

De aanvraag bestaat uit de volgende delen:

- aanvraagformulier, olo-nr: 2237283; 14 maart 2016;
- Bijlage 1: ruimtelijke onderbouwing truck to ship;
- Bijlage 2: beschrijving truck to ship LNG bunkeren;
- Bijlage 3: akoestisch onderzoek i.v.m. bunkeren LNG;
- Bijlage 3a: aanvulling op akoestisch rapport;
- Bijlage 3b: overzicht resultaten akoestisch onderzoeken;
- Bijlage 4: kwantitatieve risico analyse LNG Bunkerstation;
- Bijlage 5: foto-opname;
- Bijlage 6: Layout van het terrein;
- Bijlage 7: lay-out bunkeren van LNG;
- Bijlage 8: bodemrisicodocument LNG;
- Bijlage 9: veiligheidsinformatieblad aardgas (cryogeen);
- Bijlage 10: niet technische samenvatting.

In artikel 2.8 van de Wabo, in paragraaf 4.2 van het Besluit omgevingsrecht en in de Regeling omgevingsrecht is aangegeven welke informatie noodzakelijk is voor een ontvankelijke aanvraag voor een omgevingsvergunning.

Op basis van de Regeling omgevingsrecht hebben wij de aanvraag getoetst. Wij zijn van oordeel dat de aanvraag voldoende informatie bevat. Op basis hiervan kunnen wij de gevolgen van de activiteit op de fysieke leefomgeving goed beoordelen. Wij hebben de aanvraag in behandeling genomen. Opgemerkt wordt dat op een aantal bijlagen "concept" staat terwijl deze bedoeld worden als definitief.

3.6 Procedure uitgebreid

Deze beschikking is voorbereid met de uitgebreide voorbereidingsprocedure als beschreven in paragraaf 3.3 van de Wabo. Gelet hierop zijn wij niet verplicht om van de aanvraag kennis te geven in een of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen of op andere geschikte wijze, tenzij bij de voorbereiding van de beslissing op de aanvraag een milieueffectrapport (MER) moet worden gemaakt. Nu deze uitzonderingsgrond zich niet voordoet hebben wij geen kennis gegeven van de aanvraag in een dag-, nieuws- of huis-aan-huisblad.

3.7 Adviezen

In de Wabo en het Bor worden bestuursorganen vanwege hun specifieke deskundigheid aangewezen als adviseur. Gelet op het bepaalde in artikel 2.26 van de Wabo, alsmede de artikelen 6.1 tot en met 6.5 van het Bor, hebben wij de aanvraag en het besluit ter advies aan de volgende instanties-bestuursorganen gezonden:

- Rijkswaterstaat Oost-Nederland;
- Inspectie Leefomgeving en Transport;
- Burgemeester en wethouders van de gemeente Nijmegen;
- Waterschap Rivierenland;
- Veiligheidsregio Gelderland-Zuid.

Op 17 mei 2016 en 16 juni 2016 heeft respectievelijk de zonebeheerder van de gemeente Nijmegen en de Veiligheidsregio Gelderland-Zuid advies uitgebracht met betrekking tot de aanvraag. Wij behandelen de adviezen in het hoofdstuk 5 "overwegingen milieu". Daarnaast heeft de gemeente Nijmegen op 7 november 2016 positief advies uitgebracht met betrekking tot het afwijken van het afstemmingsplan.

Door Rijkswaterstaat Oost-Nederland is aan de gemeente Nijmegen advies over het projectafwijkingbesluit uitgebracht. De op- en aanmerkingen van Rijkswaterstaat Oost-Nederland zijn door de gemeente Nijmegen verwerkt in bovengenoemd advies aan ons.

3.8 Samenhang met overige wet- en regelgeving

3.8.1 Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer

Voorschriften uit het Activiteitenbesluit zijn rechtstreeks van toepassing, zonder dat deze voorschriften zijn opgenomen in de vergunning. Voor de aangevraagde activiteit stelt het Activiteitenbesluit direct werkende regels ingevolge paragraaf 3.4.3 van afdeling 3.4 onder hoofdstuk 3 "Bepalingen met betrekking tot activiteiten, tevens geldend voor inrichtingen type C".

Op de gevraagde verandering zijn de voorschriften uit afdeling 2.4 "Bodem" van het Activiteitenbesluit van toepassing.

Voor de activiteiten die onder het Activiteitenbesluit vallen, moet vooraf of gelijktijdig met de aanvraag voor een omgevingsvergunning een melding worden ingediend. De onderhavige aanvraag beschouwen wij voor deze activiteiten tevens als een melding op

grond van het Activiteitenbesluit.

3.8.2 Niet m.e.r.-plichtig

De voorgenomen wijziging valt niet onder onderdeel C noch onderdeel D van het besluit milieueffectrapportage 1994.

3.8.3 Natuurbeschermingswet (Nb-wet)

De vergunning kan slechts worden verleend indien met zekerheid vaststaat, dat de aangevraagde activiteit de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000 gebied niet aantasten.

Bij de aangevraagde activiteit komt geen stikstof vrij of extra geluid die de natuurlijke kenmerken van Natura 2000 kunnen aantasten. Een vergunning in het kader van de natuurbeschermingswet is daarom niet nodig. Voor geluid zie ook paragraaf 4.2.4 van hoofdstuk 4 "Overwegingen milieu".

4 OVERWEGINGEN AFWIJKEN BESTEMMINGSPLAN

4.1 Wettelijk kader

Voor het buitenplans afwijken van het bestemmingsplan kan een omgevingsvergunning worden verleend, mits in een ruimtelijke onderbouwing is aangetoond dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In onderhavige aanvraag is sprake van het afwijken van het bestemmingsplan.

4.2 Afwijking vigerend bestemmingsplan

De gronden waarop de gevraagde activiteit plaatsvindt heeft volgens het Bestemmingsplan Nijmegen-Kanaalhaven de bestemming Bedrijf-Electriciteitscentrale. De gronden zijn bestemd voor de bouw van bedrijfsgebouwen ten behoeve van de opwekking van elektriciteit door middel van olie, gas en/of steenkool met de daarbij behorende andere gebouwen, bouwwerken en werken. Het bestemmingsplan eist dus dat de elektriciteit in gebouwen wordt opgewekt. Het bestemmingsplan geeft aan dat de elektriciteit wordt opgewekt met behulp van olie, gas en/of steenkool. De gevraagde activiteit (gebruik van een LNG-tankwagen voor bunkeren van binnenvaartschepen) is hiermee in strijd.

4.3 Beoordeling ruimtelijke ordening

Over de relatie tussen de aangevraagde activiteit en het beginsel van een goede ruimtelijke ordening merken wij op basis van het door de gemeente Nijmegen uitgebrachte advies, d.d. 7 november 2016 samenvattend het volgende op:

Tijdelijkheid

De ontwikkeling, locaties en mogelijke oplossingen voor de opslag en afgifte van LNG zijn volop in ontwikkeling. De implementatie van LNG is een belangrijke stap op weg naar een volledig duurzame vervoerssector. Een van de eerste stappen in deze ontwikkeling is het rechtstreeks bunkeren van schepen met een tanktrailer. De volgende stap is de capaciteit uit te breiden naar een permanente oplossing voor het bunkeren van LNG. De positie en uitvoeringsvorm van een permanente LNG opslag en afgifte is nog onduidelijk en zal in samenhang met de Groene Delta leiden tot een herziening van het bestemmingsplan.

Ruimtelijke effecten van het project op de omgeving

Het gewijzigd gebruik vindt plaats buiten de bestaande bebouwing en er is geen sprake van bebouwing. Ook is het niet aannemelijk dat een mobiele LNG-installatie een grotere aantrekkende werking voor verkeer heeft dat het huidige gebruik.

4.4 Conclusie

Vanuit het toetsingskader dat betrekking heeft op het gebruiken van gronden in strijd met een bestemmingsplan zijn er ten aanzien van het in werking hebben van een mobiele installatie, zijnde de LNG-tankwagen, geen redenen om de omgevingsvergunning te weigeren.

5 OVERWEGINGEN MILIEU

5.1 Inleiding

De aanvraag heeft betrekking op het veranderen of veranderen van de werking van een inrichting als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid aanhef en onder e van de Wabo.

De Wabo omschrijft in artikel 2.14 het milieuhygiënische toetsingskader van de aanvraag. Een toetsing aan deze aspecten heeft plaatsgevonden.

Bij onze beslissing op de aanvraag hebben wij:

- de aspecten genoemd in artikel 2.14 lid 1 onder a van de Wabo betrokken;
- met de aspecten genoemd in artikel 2.14 lid 1 onder b van de Wabo rekening gehouden;
- de aspecten genoemd in artikel 2.14 lid 1 onder c van de Wabo in acht genomen.

In de onderstaande hoofdstukken lichten wij dit nader toe, waarbij wij ons beperken tot die onderdelen van het toetsingskader die ook daadwerkelijk op onze beslissing van invloed (kunnen) zijn.

5.2 Beste beschikbare technieken (BBT)

Algemeen

In het belang van het bereiken van een hoog niveau van bescherming van het milieu moeten aan de vergunning voorschriften worden verbonden, die nodig zijn om de nadelige gevolgen die de inrichting voor het milieu kan veroorzaken, te voorkomen of, indien dat niet mogelijk is, zoveel mogelijk - bij voorkeur bij de bron - te beperken en ongedaan te maken. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat in de inrichting ten minste de voor de inrichting in aanmerking komende beste beschikbare technieken (BBT) worden toegepast.

Bij het bepalen van beste beschikbare technieken (BBT) rekening worden gehouden met BBT-conclusies en bij ministeriele regeling aangewezen informatiedocumenten over BBT.

Concrete bepaling beste beschikbare technieken

Voor de gevraagde activiteit betrekken wij voor het bepalen van BBT de oplegnotitie BREF Op- en overslag (onderdeel transport en overslag van vloeistoffen) en de PGS 33-2 Afleverinstallatie van vloeibaar aardgas (LNG) voor vaartuigen. De toetsing hebben wij uitgewerkt in onderstaande hoofdstukken.

5.3 Toetsingsdocument Externe Veiligheid

Algemeen

Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het beheersen van risico's bij industriële activiteiten en het realiseren van een veilige woon- en leefomgeving. Het betreft risico's die verbonden zijn met onder meer de productie, de opslag, het gebruik en het transport van gevaarlijke stoffen, voor zover deze stoffen als gevolg van een voorval vrij kunnen komen. De nadruk van het veiligheidsbeleid ligt op een kwalitatieve benadering en heeft tot doel om het risico van (grote) ongevallen met gevaarlijke stoffen bij bedrijven zo klein mogelijk te maken. Enerzijds door de kans dat dergelijke ongevallen plaatsvinden te verkleinen (preventie), anderzijds door de gevolgen van een eventueel ongeval te verkleinen (repressie).

Besluit externe veiligheid inrichtingen

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen wettelijk vastgelegd. Het besluit heeft tot doel de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld door activiteiten met gevaarlijke stoffen in inrichtingen tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Om dit doel te bereiken verplicht het besluit het bevoegd gezag afstand te houden tussen kwetsbare objecten en risicovolle bedrijven. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt een richtwaarde. In het besluit wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft het risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als een kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

Het groepsrisico (GR) betreft cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

Op grond van artikel 2, lid 1 van het Bevi, valt de inrichting niet onder de werkingssfeer van dit besluit. Desondanks en vooruitlopend op het te wijzigen Bevi -waarbij LNG-installaties wel onder de werkingssfeer van dit besluit vallen- wordt hieraan getoetst.

Risico's

Op grond van artikel 4, lid 3 van het Bevi hoeft bij het nemen van een beslissing op een aanvraag om een omgevingsvergunning voor het onderdeel milieu, enkel bij een aanvraag die nadelige gevolgen heeft voor het plaatsgebonden risico de grenswaarde in acht te worden genomen, dan wel rekening te worden gehouden met de richtwaarde. De verantwoording van het groepsrisico (artikel 12 van het Bevi) is hier onlosmakelijk mee verbonden. Indien er geen nadelige gevolgen voor het plaatsgebonden risico zijn, is ook de verantwoordingsplicht niet van toepassing.

QRA

Bij de aanvraag is een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) gevoegd ("QRA Rapport Truck to Ship bunkering in Nijmegen; 7 januari 2016). De risicoanalyse is uitgevoerd in overeenstemming met de rekenmethodiek Bevi. De Handleiding risicoberekeningen Bevi, versie 3.2 d.d. 1 juli 2009 is hierbij gehanteerd en de berekeningen zijn uitgevoerd met Safeti-nl versie 6.54. De QRA heeft onder meer betrekking op de uitstroom van LNG bij lekkages tijdens de opslag en verpompen van LNG.

Resultaten en conclusies QRA

Uit de uitkomsten van de kwantitatieve risicoanalyse blijkt dat zich binnen de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar geen geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten bevinden. Daarmee wordt voldaan aan de normering omtrent het plaatsgebonden risico.

Op grond van artikel 12 van het Bevi is er sprake van een verantwoordingsplicht ten aanzien van het groepsrisico. Het groepsrisico is gelegen onder de oriënterende waarde voor het groepsrisico.

Uit de aanvraag en het advies van de Veiligheidsregio Gelderland Zuid, d.d. 16 juni 2016, blijkt dat er voldoende mogelijkheden zijn tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval. Daarnaast blijkt dat er voldoende mogelijkheden zijn voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de inrichting om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet.

Voorschriften

Met betrekking tot bunkeren van LNG zijn mede naar aanleiding van het advies van de Veiligheidsregio Gelderland Zuid voorschriften aan dit besluit verbonden, deze zijn onder meer gebaseerd op de PGS 33.2 "Aardgas: afleverinstallaties van vloeibaar aardgas (LNG) voor vaartuigen".

De geadviseerde voorschriften met betrekking tot het noodplan nemen wij niet over omdat dit in de arbowetgeving is geregeld. Op basis van artikel 2.5 c van het arbobesluit is een bedrijf namelijk verplicht een noodplan te hebben. Op basis van dit artikel is het bedrijf ook verplicht o.a. hulpverleningsinstanties in te lichten over het noodplan indien gewenst door deze instanties (er moet dus zelf om gevraagd worden). In artikel 2.0 c van de arboregeling is geregeld wat er tenminste in het noodplan moet zijn opgenomen (verwezen wordt naar bijlage II van de regeling). Gezien het voorgaande worden ten aanzien van een (intern) bedrijfsnoodplan geen voorschriften aan deze vergunning verbonden.

De voorschriften voor een LNG-aangedreven schip staan genoemd in bijvoorbeeld het Rijnvaartpolitierglement (RPR), Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR), ADN en daarop vooruitlopende voorlopige voorschriften en/of eventuele ontheffingen. Voor het transport van LNG over de weg is de regelgeving vastgelegd in de ADR.

Om te voorkomen dat onbevoegde schepen ongehinderd de haven binnen kunnen komen geldt een invaarverbod. Hiervoor is een voorschrift aan de vergunning verbonden.

5.4 Toetsingsdocument geluid

Beschrijving van de activiteiten

De bedrijfsactiviteiten van de onderhavige inrichting hebben tot gevolg dat geluid wordt geproduceerd. Deze geluidsemissie wordt bepaald door het bunkeren van LNG op de kade van het bedrijfsterrein. Het geluid wordt beoordeeld op basis van de representatieve bedrijfssituatie. Dit is de toestand waarbij de inrichting volledig gebruik maakt van de volledige capaciteit in de betreffende beoordelingsperiode. Beoordeeld worden het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau, het maximale geluidsniveau en de indirecte hinder als gevolg van het in werking zijn van de inrichting.

Het bunkeren gebeurt rechtstreeks vanuit een tankwagen en vindt één keer in de dagperiode plaats. Incidenteel vindt bunkering in de avond- of nachtperiode plaats. Gemiddeld zal sprake zijn van circa 104 verladingen per jaar. De effectieve verladingduur (de tijd dat de lospomp daadwerkelijk in bedrijf is) bedraagt 2,4 uur per lossing. De maatgevende geluidbron is de lospomp op de vrachtwagen.

Akoestisch onderzoek

De akoestische gevolgen van de activiteiten van de inrichting zijn onderzocht en vastgelegd in de volgende bijlagen behorende bij de aanvraag:

- akoestisch onderzoek i.v.m. bunkeren LNG, Rapportnummer FI 4845-1-RA d.d. 6 oktober 2015;
- akoestisch onderzoek t.b.v. de realisatie van een biomassagestookte centrale, aanvulling op rapport FH 4845-1-RA d.d. 9 maart 2015;
- overzichtsresultaten akoestisch onderzoeken, 10 maart 2016.

Vergunning 1 juni 2015

Op 1 juni 2015 is een omgevingsvergunning verleend voor de realisatie van een biomassacentrale. Hiervoor is naar aanleiding van het herziene MER een akoestisch rapport (Rapportnummer FH 4845-2-RA-001 d.d. 23 oktober 2015) opgesteld waarin de volgende drie varianten zijn onderzocht:

1. huidige bedrijfssituatie (CG 13 100% kolen);

2. alleen biomassacentrale (inclusief gebouwen CG 13);
3. alleen biomassacentrale.

Beoordeling

Uit het akoestisch onderzoek van 10 maart 2016 blijkt dat de geluidbijdrage van het LNG-bunkeren op de beoordelingspunten, waarvoor ingevolge de op 10 mei 2007 verleende vergunning geluidsnormen gelden, veel lager is dan totale geluidbijdrage van de gehele inrichting (variant 1; zie ook hieronder).

Het akoestisch rapport van 9 maart 2015 en de overzichtsresultaten van 10 maart 2016 hebben tevens de geluidsbijdrage van het LNG-bunkeren voor varianten 2 en 3 op de beoordelingspunten berekend. Hieruit blijkt dat de toename 1 tot 3 dB bedraagt, echter deze past nog binnen de vergunde geluidsruijme van de op 10 mei 2007 verleende vergunning.

Onduidelijk is welke van de bovenstaande varianten op het moment dat het LNG-bunkeren plaatsvindt, omdat:

- de realisatie van de biomassacentrale vanwege het ingestelde beroep tegen de op 1 juni 2016 verleende vergunning nog onzeker is;
- de verleende vergunning voor de kolencentrale CG13 nog rechtskracht heeft, ondanks dat de kolencentrale per 1 januari 2016 uit bedrijf is genomen.

Voorschrift

Om bovenstaande te ondervangen hebben wij een geluidsvoorschrift in hoofdstuk 2 opgenomen dat voorziet in de volgende varianten:

1. CG 13, biomassacentrale en LNG;
2. biomassacentrale, gebouwen CG 13 en LNG;
3. biomassacentrale en LNG;
4. LNG

Op basis van bovengenoemde akoestisch onderzoeken komen wij tot de volgende normstelling:

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{ar,LT}$, veroorzaakt door de in de gehele inrichting, door de in de inrichting verrichte werkzaamheden of activiteiten, alsmede door het transportverkeer binnen de grenzen van de inrichting, mag op de onderstaande beoordelingspunten niet meer bedragen dan weergegeven in de onderstaande tabel.

Beoordelingspunt * (5 meter hoogte)		Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{ar,LT}$ in dB(A) **		
		dagperiode	Avondperiode	nachtperiode
1	Winselingseweg	(55) 55 44 44 39	(54) 54 46 46 44	(48) 47 43 43 41
2	Uiterwaarden	(44) 43 32 32 30	(42) 42 36 36 35	(39) 39 33 33 32
3	Winselingseweg	(57) 57 37 37 36	(56) 56 41 41 41	(48) 48 38 38 38
4	Industrieweg	(46) 46 27 28 20	(46) 46 29 29 25	(45) 44 27 28 22
5	Kruising Industrieweg/Weurtseweg	(48) 48 22 29 20	(48) 48 27 30 25	(48) 47 23 29 22
A	Meet-/referentiepunt A	(52) 52 36 36 35	(51) 51 40 40 40	(46) 45 38 38 37
B	Meetpunt B	(48) 47 32 32 23	(48) 47 33 33 28	(45) 44 32 32 25
C	Referentiepunt F	(40) 37 24 24 18	(39) 38 26 26 23	(39) 36 24 26 20

* voor de ligging van de beoordelingspunten zie paragraaf 2.1 van het akoestisch rapport van 9 maart 2015 met als kenmerk FH 4845-1-RA.

** per periode wordt achtereenvolgens het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau voor de volgende situaties gegeven:

() vergunde situatie

1. CG 13, biomassacentrale en LNG;
2. biomassacentrale, gebouwen CG 13 en LNG;

3. biomassacentrale en LNG;
4. LNG;

Zonebeheerder

De zonebeheerder heeft op 17 mei 2016 verklaard dat de berekende geluidimmissie, gecumuleerd met de geluidimmissie van de overige op het industrieterrein gevestigde bedrijven, past binnen de beschikbare geluidruimte voor het betreffende industrieterrein. De binnen de geluidzone geldende grenswaarde staat verlening van de gevraagde vergunning niet in de weg.

4.2.5 Conclusie

Vanuit het toetsingskader dat betrekking heeft op het veranderen van een inrichting zijn er geen redenen om de omgevingsvergunning te weigeren.

BIJLAGE: BEGRIPPEN

BEPERKT KWETSBAAR OBJECT:

Een object zoals gedefinieerd in artikel 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

GELUIDSNIVEAU IN DB(A):

Het niveau van het ter plaatse optredende geluid, uitgedrukt in dB(A), overeenkomstig de door de Internationale Elektrotechnische Commissie (IEC) terzake opgestelde regels, zoals neergelegd in de IEC-publicatie no. 651, uitgave 1989.

GELUIDZONE:

In een bestemmingsplan op grond van de Wet geluidhinder vastgelegde zone rond een industrieterrein waarbuiten de geluidbelasting ten gevolge van het industrieterrein niet meer dan 50 dB(A) mag bedragen.

GEVAARLIJKE STOFFEN:

Gevaarlijke stof als bedoeld in artikel 1, lid 1 onderdeel b, van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen.

GROEPSRISICO:

De kans dat per jaar in één keer een groep van ten minste een bepaalde grootte het slachtoffer wordt van een ongeval bij een risicovolle activiteit. Het groepsrisico wordt in een FN-curve weergegeven.

KWETSBAAR OBJECT:

Een object zoals gedefinieerd in artikel 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

KWETSBARE OBJECTEN:

Dit begrip is gedefinieerd in artikel 1.1.1 van het Vuurwerkbesluit.

LANGTIJDGEMIDDELD BEOORDELINGSNIVEAU (L_{Ar},L_T):

Het A-gewogen gemiddelde van de afwisselende niveaus van het ter plaatse, in de loop van een bepaalde periode optredende geluid en zo nodig gecorrigeerd voor de aanwezigheid van impulsachtig geluid, tonaal geluid of muziekgeluid, vastgesteld en beoordeeld overeenkomstig de 'Handleiding meten en rekenen industrielawaai', uitgave 1999.

MAXIMALE GELUIDNIVEAU (L_{Amax}):

Het hoogste A-gewogen geluidsniveau, afgelezen in de meterstand 'fast', verminderd met de meteocorrectieterm C_m. De meterstand 'fast' komt overeen met een tijdconstante van 125 ms.

PLAATSGEBONDEN RISICO:

De kans per jaar dat een persoon, indien deze zich permanent en onbeschermd op de plaats zou bevinden, op die plaats overlijdt als een rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval bij risicovolle activiteiten, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

REPRESENTATIEVE BEDRIJFSSITUATIE:

Toestand waarbij de voor de geluidproductie relevante omstandigheden kenmerkend zijn voor een bedrijfsvoering bij volledige capaciteit in de te beschouwen etmaalperiode.

RISICO:

De mate van ongewenste gevolgen van een activiteit in relatie met de kans dat deze zich voordoen.

ZONE (GELUID):

In een bestemmingsplan vastgelegde zone rond een industrieterrein waarbuiten de geluidbelasting ten gevolge van het industrieterrein niet meer dan 50 dB(A) mag bedragen.

Nijmegen Kanaalhavens - 5 (LNG bunkeren van Truck to Ship)

Inhoudsopgave

Ruimtelijke onderbouwing	3
Hoofdstuk 1	Inleiding
1.1	Aanleiding
1.2	Bestaande situatie
1.3	Toekomstige situatie
1.4	Vigerend planologisch kader
1.5	Relatie met MER (beoordelings)plicht
Hoofdstuk 2	Ruimtelijk beleid
2.1	Rijksbeleid
2.2	Provinciaal beleid
2.3	Gemeentelijk beleid
Hoofdstuk 3	Ruimtelijke relevante aspecten
3.1	Motivering locatiekeuze
3.2	Brochure bedrijven en milieuzonering
3.3	Ladder voor duurzame verstedelijking
Hoofdstuk 4	Overige relevante aspecten
4.1	Verkeers- en vervoeraspecten
4.2	Milieu-aspecten
4.3	Water
4.4	Natuur & Landschap
4.5	Archeologie en Cultuurhistorie
Hoofdstuk 5	Vooroverleg
5.1	Inleiding
5.2	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
5.3	Provincie Gelderland
5.4	Waterschap
5.5	Ministerie van Defensie
5.6	Nutsbedrijven
5.7	Gemeente Beuningen
Hoofdstuk 6	Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid
6.1	Economische uitvoerbaarheid
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid
Bijlage	30
Bijlage 1	Toets aan geluidszone
	31

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Met het sluiten van de kolencentrale per 1 januari 2016 op haar terrein is ENGIE op zoek gegaan naar nieuwe bedrijfsactiviteiten voor haar locatie aan de Hollandiaweg 11 te Nijmegen.

ENGIE heeft in dat kader het voornemen een LNG bunkerpunt te creëren op de betreffende locatie door middel van het bunkeren van LNG uit een tankwagen naar een binnenvaartschip.

De Omgevingsdienst Regio Nijmegen (ODRN) heeft op 13 maart 2016 hiervoor een aanvraag omgevingsvergunning voor onbepaalde tijd ontvangen. De aanvraag ziet erop toe dat 2 keer per week circa 60 m³ LNG van "Truck to Ship" wordt gebunkerd.

1.2 Bestaande situatie

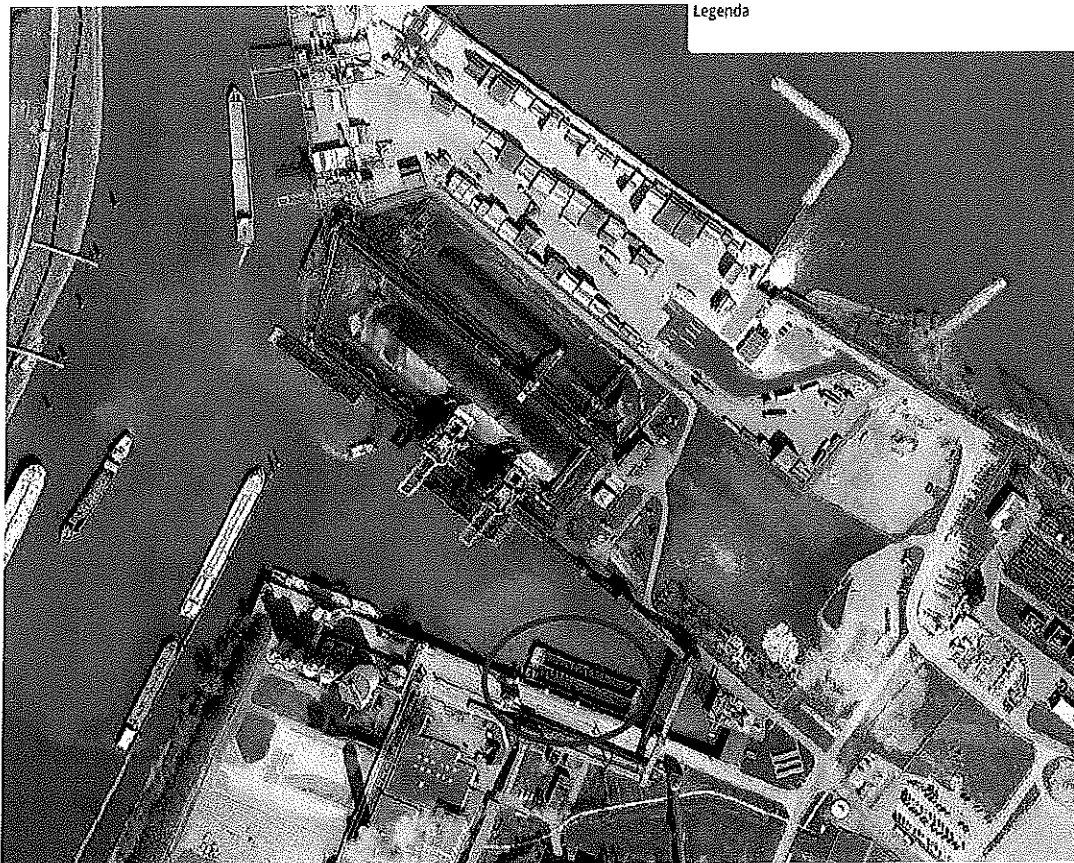
Ingevolge het op 6 september 2013 gesloten SER akkoord voor duurzame groei is de kolencentrale op het terrein per 1 januari 2016 niet langer actief. In het SER akkoord is immers bepaald dat drie kolencentrales, waaronder de onderhavige, per 1 januari 2016 zouden sluiten. Op 1 juli 2017 komt hier overigens nog de sluiting van twee andere centrales (Maasvlakte I en II) bij.

Ter plaatse van de locatie van ENGIE aan de Hollandiaweg bevindt zich onder meer een zonnepark, dat onderdeel uitmaakt van het ontwikkelingsconcept "de Groene Delta"¹. Het is de bedoeling dit zonnepark in de nabije toekomst verder uit te breiden.

Verder is het de bedoeling 2 biomassa-installaties te realiseren op het terrein van ENGIE.

1.3 Toekomstige situatie

Vanaf januari 2013 wordt in den lande LNG reeds als brandstof voor de binnenvaart gebruikt. Deze wordt aangeleverd met LNG tankwagens. In de toekomst zal ook op de locatie van ENGIE aan de Hollandiaweg het bunkeren van LNG uit een tankwagen naar een binnenvaartschip mogelijk zijn. Ook dit initiatief is passend binnen het ontwikkelingsconcept "de Groene Delta".



Luchtfoto 2015 met globale aanduiding Bunkeren Truck to Ship

Het beoogde bunkeren gaat globaal genomen als volgt in zijn werk. Voor het bunkeren van een schip wordt een vrachtwagen geladen met LNG via de route voor gevaarlijke stoffen afgeroepen naar de bestaande haven op de locatie van ENGIE Centrale Gelderland. Vervolgens wordt via een losslang een verbinding met het schip aangebracht, waarna het schip gebunkerd kan worden.

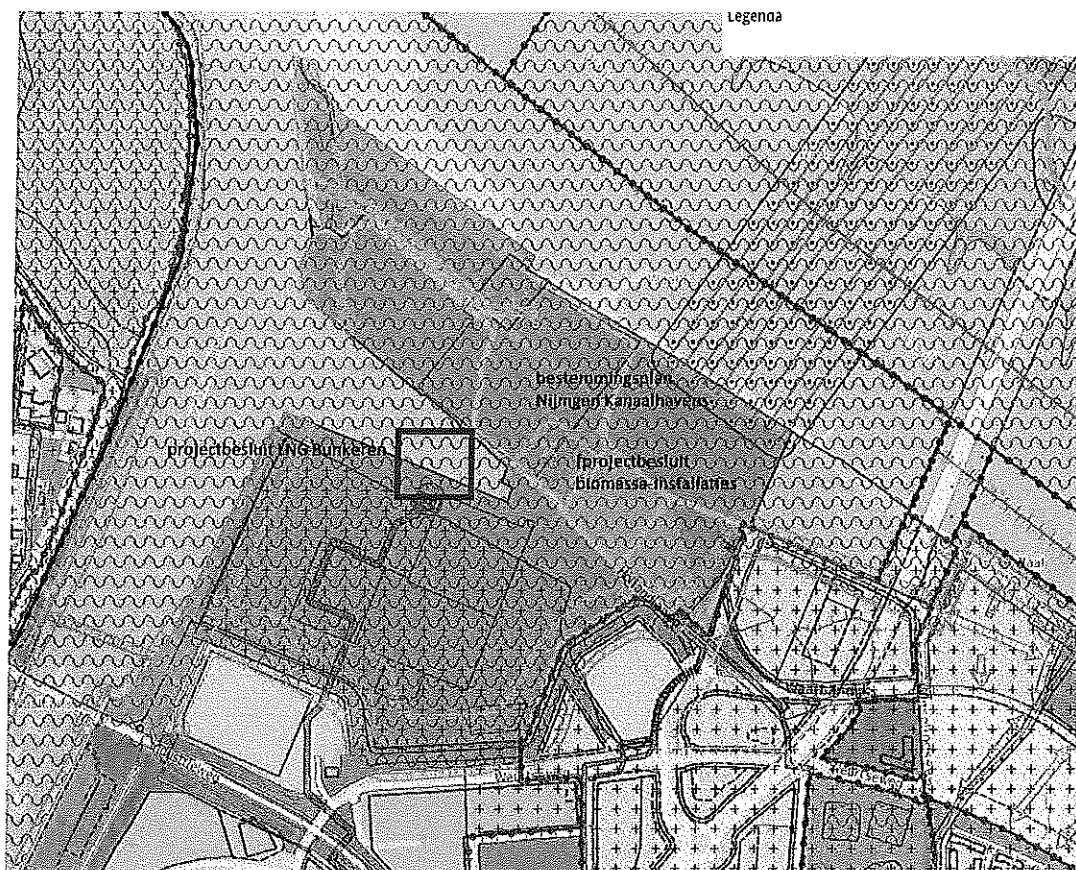
Na dit bunkeren wordt de verbinding met het schip wederom verbroken. Hierna verlaat het schip de haven en de vrachtwagen het terrein van ENGIE. De totale tijdsduur van bunkerproces zal naar verwachting circa 4 uur in beslag nemen.

Een meer uitgebreide beschrijving van het gehele proces is opgenomen in het document "beschrijving truck to ship bunkeren" dat deel uitmaakt van de aanvraag omgevingsvergunning.

1.4 Vigerend planologisch kader

Op 17 december 2014 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan over het bestemmingsplan Nijmegen Kanaalhavens. Op enkele onderdelen na, is het plan intact gebleven en daarmee inmiddels onherroepelijk.

De vigerende bestemming voor de gronden waarop de aanvraag betrekking heeft, betreft de bestemming Bedrijf- Electriciteitscentrale en de dubbelbestemming Waterstaat-Waterstaatkundige functie.

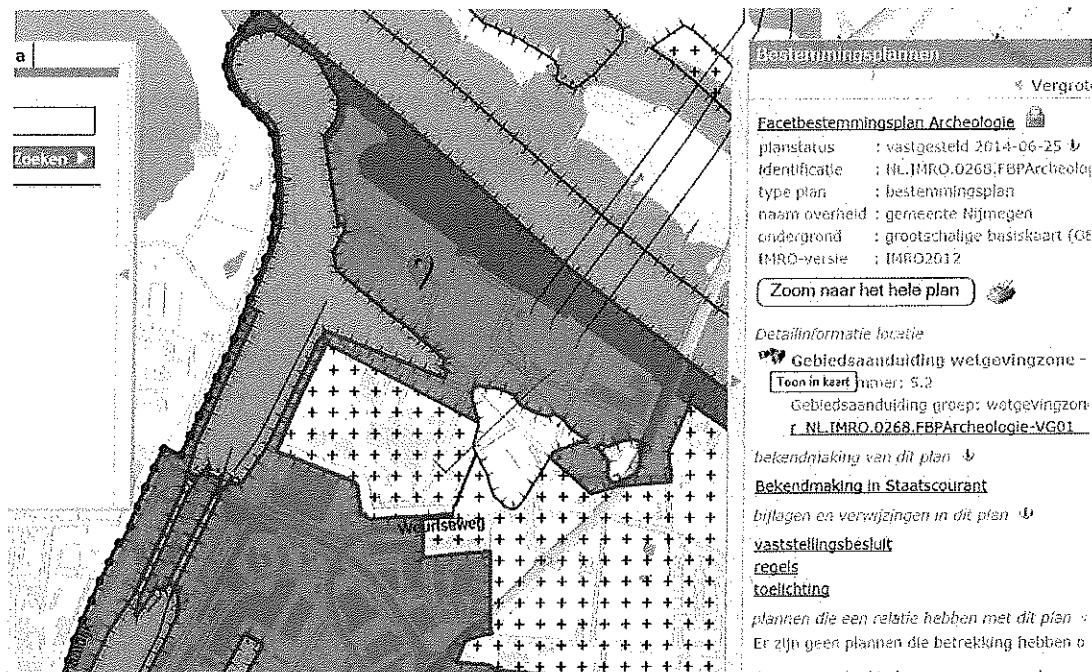


Tevens ligt de (gebieds) aanduiding "Geluidgezoneerd industrieterrein" op de gronden van de (inmiddels buiten werking gestelde) electriciteitscentrale. Deze aanduiding heeft betrekking op "een terrein waar in hoofdzaak een bestemming is gegeven voor de vestiging van inrichtingen en waarvan de bestemming voor het gehele terrein of een gedeelte daarvan de mogelijkheid insluit van vestiging van inrichtingen, behorende tot een bij een algemene maatregel van bestuur aan te wijzen categorie van inrichtingen, die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken".

De vigerende bestemming spreekt uitsluitend over de "opwekking van electriciteit door middel van olie, gas en/of steenkool".Tevens is de dubbelbestemming Waterstaat-waterstaatkundige functie van toepassing.

In artikel 36.3. van de planregels is bepaald dat de dubbelbestemming voorrang heeft ten opzichte van de enkelvoudige bestemming Bedrijf- Electriciteitscentrale.

Verder rust op de gronden een aanduiding "Wetgevingszone-waarde archeologie 1", vanwege het op 25 juni 2014 vastgestelde "facet" bestemmingsplan Archeologie.



Op grond van artikel 5.2. van de planregels van dit bestemmingsplan geldt voor die gebieden een lage, middelhoge of onbekende verwachtingswaarde.

Het is verboden om zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegde gezag op deze gronden bodemingrepen (zowel bouwen als werken en werkzaamheden) te doen of te laten uitvoeren met een gezamenlijke oppervlakte van meer dan 2500 m² en dieper dan 0,30 meter onder het maaiveld, tenzij op basis van archeologisch onderzoek of anderszins is aangetoond dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn. Bij het bepalen van de gezamenlijke oppervlakte wordt gekeken naar het totale gebied wat voor de ontwikkeling(en) in aanmerking komt.

Van een ingreep dieper dan 0,30 m onder maaiveld is in casu geen sprake.

De aangevraagde omgevingsvergunning is wel in strijd met het eerder genoemde bestemmingsplan Nijmegen Kanaalhavens. Het één keer per 2 weken LNG bunkeren van "Truck to Ship" is immers strijdig gebruik omdat het in casu niet de "opwekking van elektriciteit door middel van olie, gas en/of steenkool" betreft. In de Wabo is bepaald dat de omgevingsvergunning desalniettemin kan worden verleend indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en indien de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat ("projectafwijkingbesluit").

Overigens rusten op grond van het Barro nog twee reserveringen op het gebied, namelijk:

1. Stroomvoerend deel van het rivierbed, en;
2. Vestigingsplaats grootschalige energieopwekking

Ad 1. In het Barro is in artikel 2.4.4. aangegeven: "Onverminderd artikel 2.4.3 kan een bestemmingsplan dat betrekking heeft op het stroomvoerend deel van het rivierbed ten opzichte van het daaraan voorafgaande bestemmingsplan uitsluitend een wijziging mogelijk maken, voor zover daarbij een of meer van de volgende activiteiten worden mogelijk gemaakt:

d. de vestiging of uitbreiding van overslagbedrijven of het realiseren van overslagfaciliteiten, uitsluitend voor zover de activiteit gekoppeld is aan het vervoer over de rivier".

Aangezien het hier gaat om een overslag van LNG van Truck to Ship, zonder extra bebouwing of inperking van het stroomvoerend deel van het rivierbed, is de activiteit verenigbaar met lid d) van dit artikel.

1.5 Relatie met MER (beoordelings)plicht

In categorie 25.2 van het besluit MER 1994 is een MER beoordelingsplicht (artikel 7.16 e.v. Wet milieubeheer) opgenomen voor de activiteit: De oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor de bovengrondse opslag van aardgas.

De drempelwaarde is evenwel "een opslagcapaciteit van 100.000 m3 of meer". In het onderhavige geval betreft het 60 m3. Hiermee is een MER beoordeling niet noodzakelijk.

Hoofdstuk 2 Ruimtelijk beleid

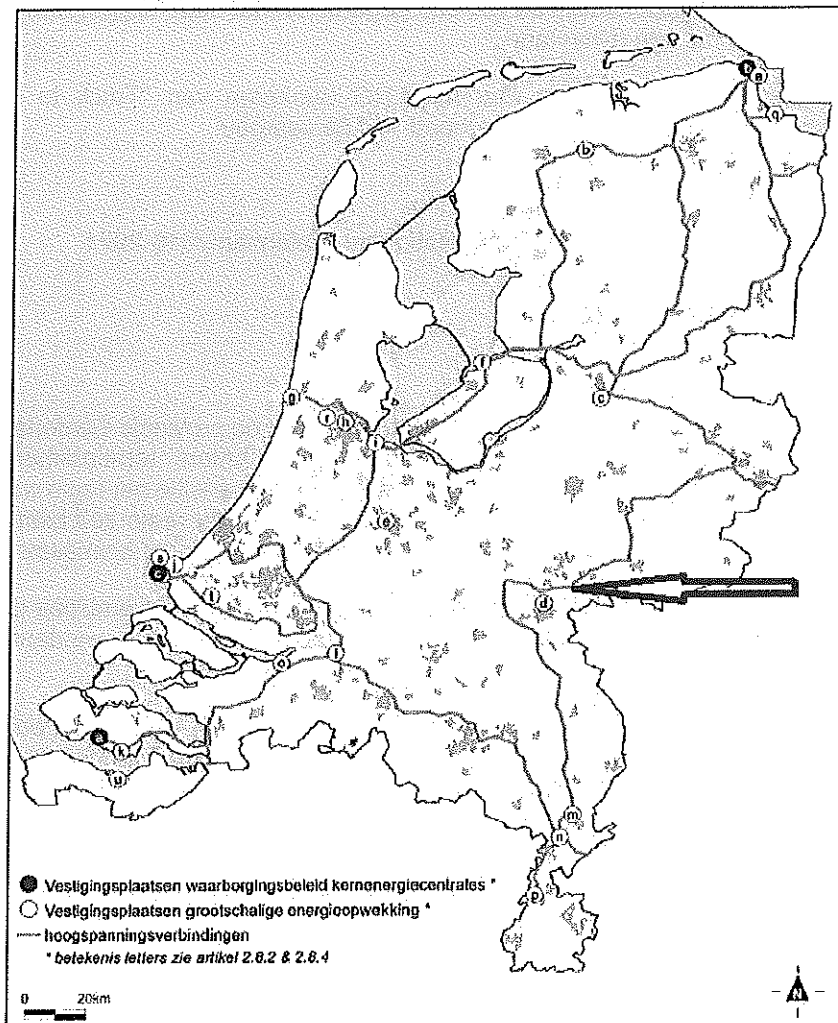
2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Barro

Op 18 mei 2016 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening op enkele onderdelen gewijzigd. Het terrein van ENGIE is blijkens Bijlage 5 evenwel onverkort aangewezen als "vestigingsplaats grootschalige energieopwekking".

Bijlage 5 bij Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Kaarten elektriciteitsvoorziening



Titel 2.8 van het Barro wijst vestigingsplaatsen voor grootschalige elektriciteitsopwekking aan. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een dergelijke vestigingsplaats dient grootschalige elektriciteitsopwekking ter plaatse toe te staan. Het vigerende bestemmingsplan Nijmegen Kanaalhavens voorziet hierin. Verder kan in dit verband worden opgemerkt dat met dit projectafwijakingsbesluit de vigerende bestemming niet wordt aangetast.

2.1.2 Nationaal Waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan (NWP) refereert aan het SER akkoord van september 2013 inzake duurzame energie.

Het waterbeleid kan via het NWP bijdragen aan de doelstellingen voor duurzame energie, vooral op het gebied van energieopwekking, energieopslag en energietransport.

In de paragraaf "Scheepvaart" wordt gesteld: "De initiatiefnemer moet voorkomen dat zijn initiatieven consequenties hebben voor beheer en onderhoud van de vaargeul of deze consequenties compenseren. Daarbij is het financieel compenseren van extra baggeren de laatste stap; voorop staat het voorkómen van aanzanding door onder meer locatiekeuze en ontwerptimalisatie. Vertrekpunt is hierbij de richtlijn van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Voor de Waal gaat deze richtlijn uit van een gegarandeerde bodemligging van 2,80 m onder de overeengekomen lage rivierstand."

Er is geen aanleiding te veronderstellen dat het LNG Bunkeren van "Truck to Ship" consequenties zal hebben voor beheer en onderhoud van de vaargeul.

Conclusie

Het voorgenenomen initiatief is niet in strijd met het Nationaal Waterplan 2016-2021.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Omgevingsvisie Gelderland

Ingevolge de Omgevingsvisie Gelderland (december 2015) maakt de provincie Gelderland in een regionaal 'routekaart'-proces afspraken met regio's, gemeenten, terreinbeherende organisaties en netwerkbedrijven over hoe de ambities voor energietransitie per regio waar te maken. Uitgangspunt van de routekaarten is de ambitie die binnen de regio zelf leeft rond windenergie, zonne-energie, gebruik van aard- en restwarmte en energie uit biomassa.

Het routekaartproces resulteert in 2014 in een overzicht van de locaties en ambities die de provincie en partijen in de Stadsregio hebben voor hernieuwbare energie: windenergie, zonne-energie, gebruik van aard- en restwarmte en energie uit biomassa.

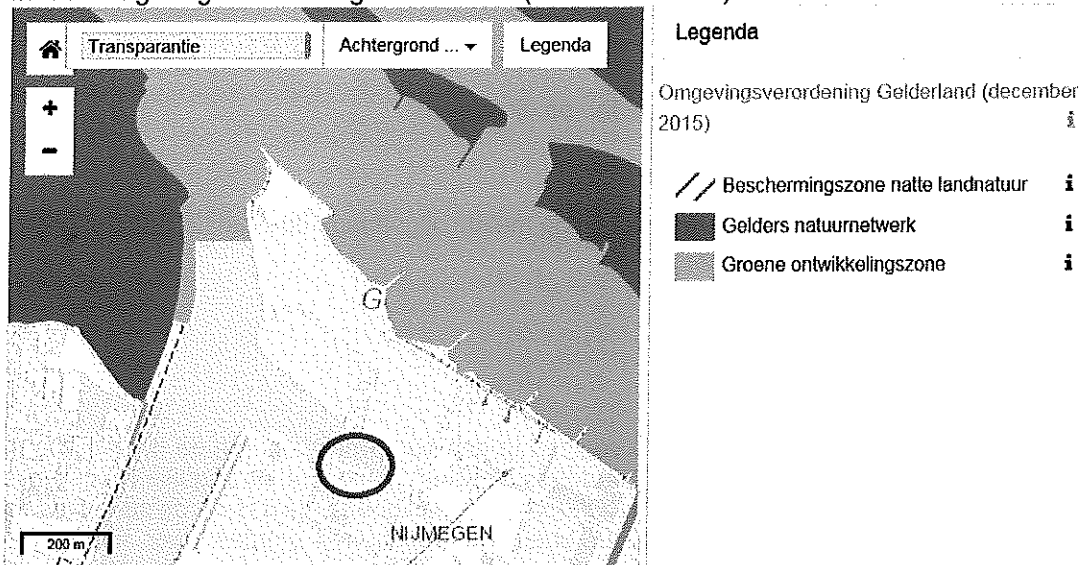
Voorts staat in paragraaf 3.1.4.11. vermeld: "*de provincie gaat uit van de kracht van bedrijven en staat voor een ondernemersgerichte benadering. De provincie begeleidt initiatieven en plannen die de economische kracht en dynamiek vergroten en verbeteren*".

Conclusie

Het initiatief van ENGIE is niet in strijd met bovenstaande uitgangspunten van de Omgevingsvisie.

2.2.2 Omgevingsverordening Gelderland

In de Omgevingsverordening Gelderland (december 2015) is een aantal themakaarten



opgenomen, onder meer voor natuur.

Het initiatief bevindt zich buiten het Gelders Natuurnetwerk en tast diens kernkwaliteiten niet aan.

Conclusie

Het initiatief van ENGIE is niet in strijd met bovenstaande uitgangspunten van de Omgevingsverordening.

2.2.3 Gelders Energieakkoord

Op 17 maart 2015 tekenden ruim 100 partijen het Gelders Energieakkoord. Daarna startte een intensief proces met meer dan 300 betrokkenen uit Gelderland om alle projecten en programma's in één uitvoeringsprogramma samen te brengen. Op 17 maart 2016 is het uitvoeringsplan van het Gelders Energieakkoord gepresenteerd.

Het voorgenomen initiatief past binnen het streven van het Gelders Energieakkoord om over te schakelen naar duurzame energie bronnen.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Structuurvisie Nijmegen

In september 2013 heeft de gemeenteraad de Ontwerp structuurvisie 2013 vastgesteld. Deze geeft het ruimtelijk beleid weer tot 2020. In relatie tot de beoogde ontwikkeling in het plangebied is het volgende beleid uit deze Structuurvisie relevant: Duurzaamheid is hierin een leidend thema.

Duurzame stedelijke ontwikkeling leidt tot een hoge kwaliteit van ruimte en gebouwen, een gezond leefmilieu, een sterke infrastructuur en vraagt om verantwoord omgaan met natuurlijke hulpbronnen. In Nijmegen zien wij een duurzame stad als stad die aantrekkelijk is om te wonen, werken en recreëren en die flexibel inspeelt op nieuwe opgaven. Dat willen we op de volgende manier bereiken:

1. zorgvuldig omgaan met ruimte, met aandacht voor stevige groene en blauwe structuren;
2. hoge ruimtelijke kwaliteit in zowel de gebouwde omgeving als bij nieuwe ontwikkelingen;

3. inspelen op nieuwe opgaven op het gebied van energietransitie en klimaat;
4. bewoners en bedrijven binden aan stad en wijk;
5. inzetten op schone vervoerswijzen

Het initiatief van ENGIE voor LNG sluit aan op dit streven.

Conclusie

Het initiatief van ENGIE is in overeenstemming met de uitgangspunten van de Structuurvisie.

2.3.2 Duurzaamheid

Duurzaamheidsagenda

De duurzaamheidsagenda 2011-2015 voorziet in een herformulering van de doelstellingen uit de Kadernotitie Klimaat en vervangt daarmee de Kadernotitie. Een belangrijke conclusie is dat 'klimaatneutraliteit' (per saldo geen CO₂ uitstoot) geen goede maat is om de prestaties op het niveau van een stad te meten en beter vervangen kan worden door het begrip 'energieneutraliteit'. Een energieneutrale stad is een stad die in haar eigen energiebehoefte kan voorzien en per saldo jaarlijks evenveel energie opwekt als er verbruikt wordt.

Nijmegen is in 2045 een stad die in zijn eigen energiebehoefte voorziet. Energiebesparing en duurzame energie zijn de leidraad en iedereen in de stad kan straks meewerken aan deze lange termijn energievisie. Inzetten op duurzaamheid is tegelijk een belangrijke kans voor economische groei. Nijmegen kan in 2045 een energieneutrale stad zijn door 50% energie te besparen en 50% energie duurzaam op te wekken (ten opzichte van totaal stedelijk energieverbruik 2009).

Om op lange termijn als stad volledig duurzaam te kunnen zijn en onafhankelijk van fossiele brandstoffen is er meer nodig dan alleen korte termijn maatregelen. Een transitie naar een duurzame stad vraagt ingrepen op meerdere fronten. De gemeente Nijmegen wil dan ook de komende jaren duurzaamheid verankeren in het gemeentelijke beleid over de volle breedte:

- een energieneutrale stad; inzetten op energiebesparing en duurzame energiebronnen als zon, wind en groen gas. In het co-creatietraject Power2Nijmegen wordt dit spoor uitgewerkt in samenwerking met andere overheden, onderwijs- en onderzoeksinstellingen, ondernemers en burgers;
- een klimaatneutrale organisatie; duurzaam inkopen, volledig wagenpark op groengas en verduurzamen gemeentelijk vastgoed;
- een duurzame economie; stimuleren van innovatie op het gebied van duurzame energie; creëren van groene werkgelegenheid;
- duurzame mobiliteit; schone brandstoffen, investeren in fiets, OV en de tram;
- duurzame stedelijke ontwikkeling; duurzaam bouwen, klimaatbestendige wijken, werken aan compacte verstedelijking.

In 2013 is in de nota 'Duurzaamheid in Uitvoering' vastgesteld, een overzicht van resultaten en kansen van het beleid. In de daarbij gevoegde "Routekaart Nijmegen Energieneutraal 2045", die is opgesteld in samenwerking met de deelnemers aan het co-creatie proces Power2Nijmegen, is aangegeven hoe wij onze lange termijn doelstelling (Nijmegen energieneutraal in 2045) kunnen bereiken. Via vierjarige uitvoeringsprogramma's geven we hieraan met onze partners invulling.

Conclusie

Het initiatief van ENGIE om de scheepvaart over te laten gaan op schonere brandstoffen is in overeenstemming met de uitgangspunten van de Duurzaamheidsagenda.

Hoofdstuk 3 Ruimtelijke relevante aspecten

3.1 Motivering locatiekeuze

De keuze van de locatie is mede ingegeven door de havenfaciliteit. De schepen kunnen hier gebunkerd worden vanaf de kade. Bovendien is de locatie ook goed over de weg bereikbaar.



3.2 Brochure bedrijven en milieuzonering

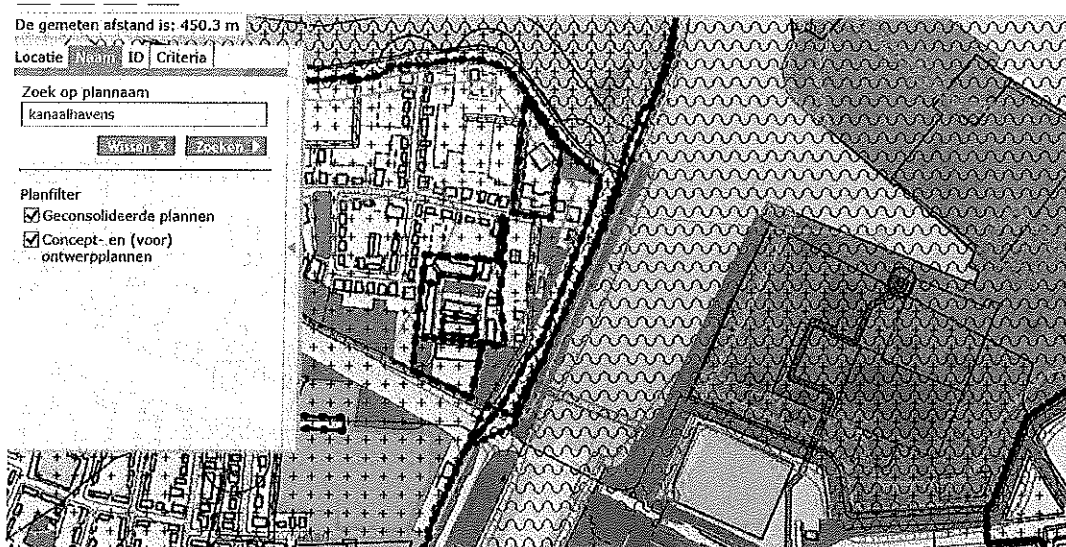
LNG heeft een vlampunt van $-188\text{ }^{\circ}\text{C}$ en een kookpunt van $-163\text{ }^{\circ}\text{C}$ en is daarmee een K0 vloeistof. LNG is daarom niet direct toe te kennen aan een categorie van de VNG-brochure.

In de brochure Bedrijven en Milieuzonering is in Lijst 2 evenwel ook een milieuzonering opgenomen voor "Opslagen en installaties". In casu is geen sprake van een tankstation of benzinestation. De categorie waar aansluiting bij kan worden gevonden is de categorie "Overige gevaarlijke stoffen in tanks":

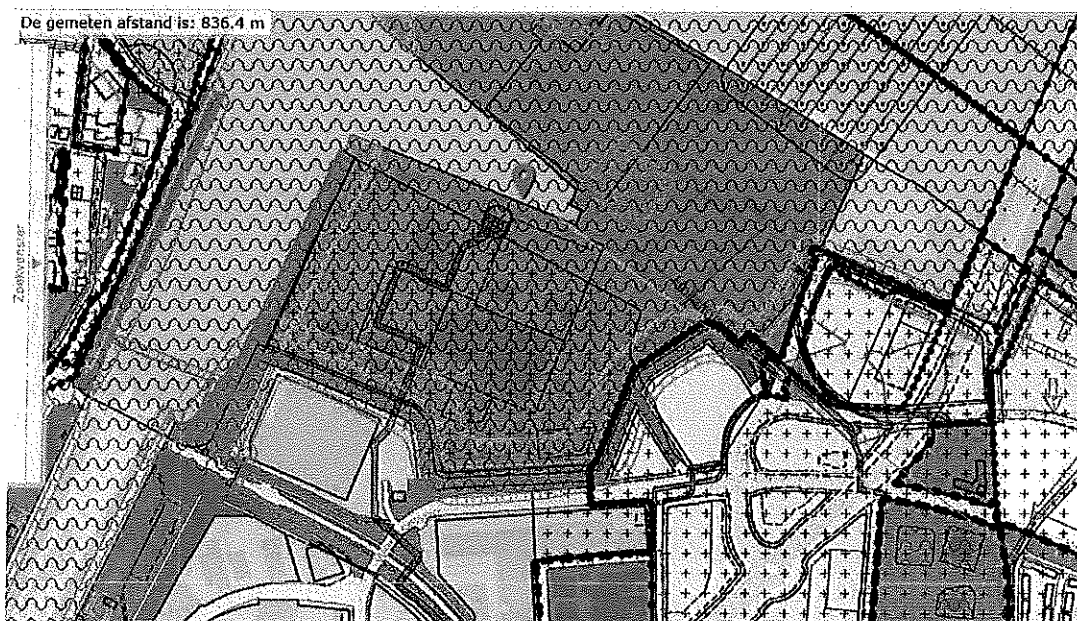
- overige opslagen onder drempelwaarde BRZO

Dit betreft milieucategorie 3.1, met een indicatieve afstand tot een woonwijk van 50 m.

De dichtstbijzijnde afstand tot woningbouw in Weurt (ten westen van de beoogde ontwikkeling) bedraagt circa 450 m, zodat ruimschoots aan deze indicatieve afstand wordt voldaan.



Ook aan de zuidoost zijde wordt deze afstand van 50 m ruimschoots gehaald. De dichtsbijzijnde afstand tot woningbouw bedraagt aan die zijde circa 836 m.



Conclusie: de op basis van de Brochure Bedrijven en milieuzonering indicatief aan te houden afstand tot woningbouw wordt ruimschoots gehaald.

3.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

De ladder voor duurzame verstedelijking is opgenomen onder artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Deze ladder is gebaseerd op de SER-ladder, die een zorgvuldige verdeling van schaarse ruimte voor bedrijvigheid als doel had. In het kader van het bedrijventerreinenbeleid is al in 2009 voorgesteld om de ladder in regelgeving te verankeren, waarna naar aanleiding van diverse kamermoties (o.a. van de kamerleden De Rouwe en Linhard en Neppérus) het toepassingsbereik van de Ladder werd verbreed naar andere stedelijke functies, zoals woningen, winkels, kantoren en voorzieningen. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is vervolgens in 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd.

Met de ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke besluiten nagestreefd. De "ladder-vereiste" geldt niet alleen voor bestemmingsplannen; op grond van artikel 5.20 Bor moet deze ook voor projectbesluiten worden doorlopen.

Gemeenten zijn aldus verplicht om in het kader van zorgvuldig ruimtegebruik en het tegengaan van overprogrammering en leegstand, aan de hand van drie "tredes", een voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting bij een bestemmingsplan te onderbouwen.

In artikel 1.1.1 van het Bro wordt aangegeven wat wordt verstaan onder de begrippen "stedelijke ontwikkeling" en "bestaand stedelijk gebied". Een stedelijke ontwikkeling wordt omschreven als "ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen". Het bestaand stedelijk gebied bestaat volgens het Bro uit het bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.

De volgens het Bro te doorlopen stappen zijn:

- a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. er (...) wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld

In dit geval is geen nieuwe bebouwing voorzien. Het gaat ook niet om beperkte uitbreiding (een uitbreiding met bijvoorbeeld 1,5 ha, zie de uitspraak van de Raad van State van 19 februari 2014, nummer 201306647/1/R1) van een bedrijfsterrein, maar hooguit om nieuw gebruik van een bestaand bedrijfsterrein.

Er is geen aanleiding te veronderstellen dat het Truck to Ship LNG -Bunkeren als een "stedelijke ontwikkeling" moet worden gezien. Temeer niet, omdat geen sprake is van toename van het ruimtebeslag. Verder zal de activiteit met een frequentie van slechts 2 x per week plaatsvinden.

Jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State laat ook zien dat in dit geval niet getoetst hoeft te worden aan de Ladder.

Zo overweegt de Afdeling in haar uitspraak van 10 december 2014, met nummer nr. 201310814/1/R1:

"12.6. Het betoog van (...) en andere dat het plan in zoverre in strijd is met artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro, omdat is voorzien in een functiewijziging binnen de bestaande bebouwing, kan niet slagen. In deze situatie is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Bro, aangezien de bebouwing reeds aanwezig is en er geen nieuw beslag op de ruimte plaatsvindt. Van belang daarbij is dat het plan naar het oordeel van de Afdeling slechts is gericht op een verruiming van de gebruiksmogelijkheden."

Al met al stuit het initiatief van ENGIE niet op het bepaalde in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Hoofdstuk 4 Overige relevante aspecten

4.1 Verkeers- en vervoeraspecten

De vrachtwagen met LNG (afkomstig uit Zeebrugge) dient gebruik te maken van de bestaande aanvoerroutes voor gevaarlijke stoffen (Energieweg) om zich naar de locatie van ENGIE te begeven. De vrachtwagen met LNG rijdt niet door de binnenstad.

Het is niet toegestaan dat de vrachtwagens met LNG over de Oversteek rijden omdat deze route geen deel uitmaakt van de routing vervoer gevaarlijke stoffen zoals de gemeente Nijmegen die heeft aangewezen. Ook in verband met de beoogde (woningbouw) ontwikkeling van het gebied Hof van Holland- Woenderskamp in de Waalsprong is het niet wenselijk dat van de Oversteek gebruik wordt gemaakt door vrachtwagens met LNG.

Om gebruik te maken van de Oversteek dient een ontheffing te worden aangevraagd en afgegeven door de afdeling Veiligheid, gemeente Nijmegen, na advies van Veiligheidsregio Gelderland Zuid.

4.2 Milieu-aspecten

4.2.1 Bedrijvigheid

Volgens het bepaalde in artikel 2.4 van de Wabo juncto artikel 3.3 lid 1 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) en de daarbij horende bijlage I, onderdeel C valt de inrichting onder meer onder de categorie 1.4 onder a, 2.1 onder a, 4.4 onder m, 5.1, 20.1 onder a 4° en 28.4 onder a 6° uit het Bor.

Daarnaast betreft het een inrichting waartoe IPPC-installaties behoren als gevolg van categorie 1 en categorie 5.2 van Bijlage I van de Richtlijn 2010/75/EU van het Europees Parlement en de Raad.

4.2.2 Bodem

De initiatiefnemer heeft voor de nieuw op te richten mobiele LNG bunker installatie een bodemrisicodocument opgesteld.

Door de initiatiefnemer wordt geconcludeerd dat met de geplande voorzieningen wordt voldaan aan het gevraagde beschermingsniveau.

Het bevoegd gezag heeft geen reden te twifelen aan deze conclusies.

4.2.3 Geluid

De initiatiefnemer heeft bij de aanvraag omgevingsvergunning een document gevoegd dat ingaat op de geluidsimpact van een LNG bunkers station(bijlage - Akoestisch onderzoek G13 + BEC +LNG) . Daarbij is vergeleken met de geluidsimpact van de inmiddels buiten werking gestelde kolencentrale en is ook de geluidsimpact van de beoogde biomassa-installaties betrokken.

Als maatgevende geluidbron is de lospomp op de vrachtwagen aangemerkt. In de akoestische berekeningen is tevens het aan- en afrijden van de vrachtwagen op het terrein meebeschouwd.

In het document worden de volgende conclusies getrokken: "Geconcludeerd kan worden dat bijdrage van LNG past binnen de beschikbare geluidruimte zoals die in de vergunning van 2007 is opgenomen. Als gekeken wordt naar een situatie waarbij de eenheid G13 uit bedrijf is genomen dan zal bij het nieuwe voornemen van LNG bunkeren een toename in de geluidsbelasting te verwachten zijn. Echter past deze situatie binnen de nu vergunde geluidruimte".

Het nieuwe voornemen dient qua geluidsbelasting op zichzelf te worden beschouwd. Immers op grond van artikel 163 lid 1 Wet geluidhinder (gewijzigd 1 januari 2007) dient een zone-beheer toets te worden uitgevoerd. In mei 2016 heeft een dergelijke zonebeheertoets plaatsgevonden ten aanzien van het akoestisch onderzoek en rekenmodel van de inrichting Engie, Hollandiaweg 11 te Nijmegen. Uit de toetsing aan de geluidzone blijkt dat de inrichting inpasbaar is binnen het actuele zonebeheermodel van industrieterrein Nijmegen-west/Weurt. De toets is als bijlage opgenomen bij deze ruimtelijke onderbouwing.

4.2.4 Luchtkwaliteit

Het gebruik van LNG vermindert de emissies aanzienlijk wanneer deze vergeleken worden met brandstoffen die momenteel in de scheepvaart worden gebruikt. Omdat scheepvaart vele malen milieuvriendelijker is dan andere soorten van transport (schepen zijn meer energie-efficiënt dan trucks, daarom is de uitstoot (bijvoorbeeld CO₂) per kilometer lager), is scheepvaart ook een vervoerswijze die het grootste potentieel voor vermindering van emissies heeft. In de scheepvaart bestaan de huidige brandstoffen uit zware stookolie en marine stookolie. Dit zijn brandstoffen met een vrij hoge emissie van verontreinigende stoffen, zoals NO_x, SO_x en PM. Ze kunnen ook leiden tot waterverontreiniging als gevolg van olie lekkage. Daarom is er de laatste jaren gepleit voor strengere eisen ter vermindering van de emissie van deze verontreinigende stoffen. Het gebruik van LNG als brandstof zal een sterke daling van de uitstoot van schadelijke stoffen teweegbrengen.

4.2.5 Externe veiligheid

Het bunkeren van LNG met een tankauto naar een binnenvaartschip is relatief nieuw. Op dit moment is er dan ook geen eenduidig toetsingskader om te beoordelen of al dan niet sprake is van goede ruimtelijke ordening. Op pagina 39 van de beleidsvisie externe veiligheid van de gemeente Nijmegen is echter wel een kader geschetst. Deze gaat echter uit van LNG tankstations en niet van LNG bunkerstations. In onderstaande tabel zijn de toetsingsafstanden opgenomen.

Zonering LNG-tankstations

Zone 1	zeer kwetsbaar object	PR 10 ⁻⁶ contour niet toegestaan
	kwetsbaar object	niet toegestaan
	beperkt kwetsbaar object	verantwoordingsniveau 1
Zone 2	zeer kwetsbaar object	PR 10 ⁻⁶ - 300 meter verantwoordingsniveau 1
	kwetsbaar object	verantwoordingsniveau 2
	beperkt kwetsbaar object	verantwoordingsniveau 2

Er bestaat ook een Circulaire externe veiligheid voor LNG tankstations (4 februari 2015) voor het leveren aan motorvoertuigen. Deze circulaire is niet geschreven om deze bunkersituaties zoals bij Engie nu wordt voorzien. De vraag is echter of de beoordelingssystematiek niet ook (voor een deel) kan worden gebruikt bij het beoordelen of sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Met het interim beleid dat in deze circulaire en de bijbehorende toelichting is vastgelegd, wordt geanticipeerd op de modernisering van het omgevingsveiligheidsbeleid. Voor LNG-tankstations gelden naast bepalingen met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico, ook bepalingen ten aanzien van effectafstanden. De effectafstanden zoals opgenomen in de Circulaire zijn door het RIVM samen met de LNG-sector in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu berekend.

In de LNG circulaire wordt voor de PR contour een minimum afstand aangehouden van 50 meter (dus onafhankelijk van de uitkomst van de QRA). Daarnaast is sprake van een effectafstand waarbinnen geen kwetsbare objecten zich mogen bevinden en waar beperkt kwetsbare objecten alleen worden toegestaan met een zware motivatieplicht. Bij de beoordeling van LNG tankstations wordt aangesloten bij de systematiek van het Bevi.

Engie is vanwege de aanwezigheid van een propaantank >13 m³ al een Bevi bedrijf. Dat blijft zo met het toevoegen van de Truck to Ship bunkering met LNG. Onderstaande beleidskader is in de beleidsvisie opgenomen voor Bevi bedrijven.

Zonering overige risicovolle inrichtingen	
Zone 1	PR 10 ⁻⁵ contour
zeer kwetsbaar object	nvt (conform Bevi niet toegestaan)
kwetsbaar object	nvt (conform Bevi niet toegestaan)
beperkt kwetsbaar object	verantwoordingsniveau 1
Zone 2	PR 10 ⁻⁶ - PR 10 ⁻⁸ contour*
zeer kwetsbaar object	verantwoordingsniveau 1
kwetsbaar object	verantwoordingsniveau 2
beperkt kwetsbaar object	verantwoordingsniveau 2
Zone 3	PR 10 ⁻⁸ - 1% letaliteitcontour*
zeer kwetsbaar object	verantwoordingsniveau 3
kwetsbaar object	verantwoordingsniveau 3
beperkt kwetsbaar object	verantwoordingsniveau 3

QRA Engie

De jurisprudentie over LNG in relatie tot externe veiligheid is als volgt:

Uitspraak 201305822/1/R3:

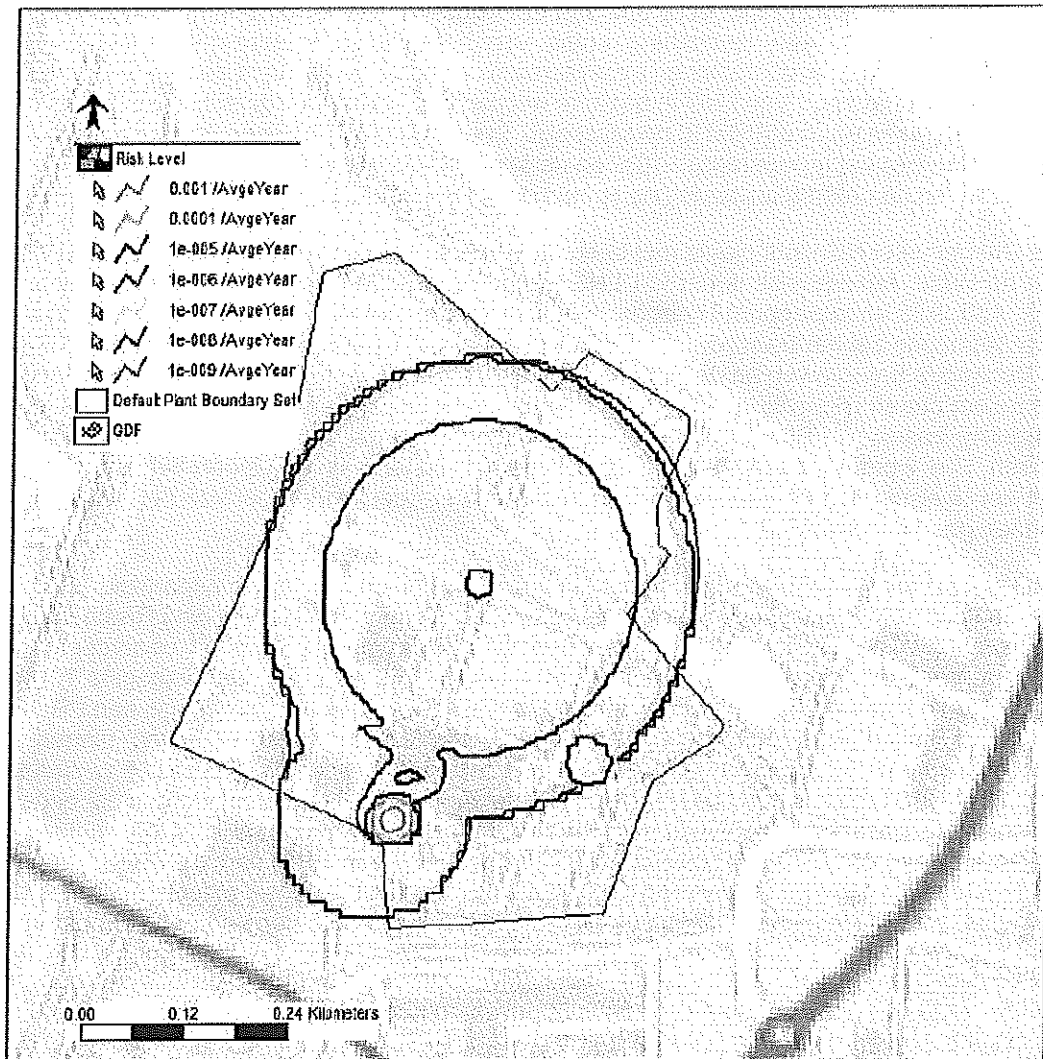
"Met betrekking tot de risicocontour heeft hij gesteld dat ten tijde van het vaststellen van het plan voor LNG-vulstations geen indicatieve richtafstanden bestonden. In een zogenoemde Quantitatieve Risico Analyse (hierna: QRA) zou volgens hem het veiligheidsrisico inzichtelijk moeten worden gemaakt. De plaatsgebonden risicocontour van 10⁻⁶ zal dan op of binnen de perceelsgrens komen te liggen of voor een deel in openbaar gebied. Volgens indicatieve berekeningen is dit haalbaar, met risico-reducerende maatregelen en/of juiste situering binnen het terrein. In dat geval zou een LNG-tankstation vergelijkbaar zijn met hooguit een

benzineservicestation met een beperkte doorvoer van minder dan 1.000 m³ LPG per jaar. In de brochure "Bedrijven en milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse gemeenten (hierna: VNG-brochure) is een dergelijk bedrijf als categorie 3.1 gekwalificeerd en hiervoor is in het kader van de veiligheid een afstand van 30 m tot woningen aanbevolen. De raad heeft gesteld dat deze afstand kan worden nageleefd"

"De Afdeling ziet in het belang bij een spoedige beëindiging van het geschil aanleiding de raad op de voet van artikel 8:51d van de Awb op te dragen het gebrek in het bestreden besluit binnen de hierna te noemen termijn te herstellen. De raad dient met inachtneming van deze uitspraak te onderzoeken waar de veiligheidscontour vanwege het LNG/CNG-tankstation, dat door middel van de afwijkingsbevoegdheid mogelijk wordt gemaakt, ligt en op grond van de uitkomsten van dat onderzoek alsnog toereikend te motiveren waarom de veiligheidscontouren rond een LNG/CNG-tankstation op het perceel dusdanig zijn dat geen risico's zijn te verwachten voor kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten in de omgeving, dan wel een nieuw besluit te nemen. In het laatste geval dient het nieuwe besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekendgemaakt te worden".

In dit geval is een QRA opgesteld (finale versie van 7 januari 2016).

De QRA die voor Engie is opgesteld voor de nieuwe situatie met bunkering van LNG gaat uit van een effectafstand van maximaal 298 meter bij weertype D5.



In bovenstaande figuur worden de PR contouren weergegeven. De 10-6 contour blijft binnen de inrichtingsgrens en valt dus in de huidige situatie niet over een kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object. Het effectgebied is dus bijna 300 meter. Vanaf de opstelplaats van de tankauto tot aan het kantoor van de containerterminal Nijmegen is het zo'n 250 meter. Dit naburige bedrijf is een beperkt kwetsbaar object dat dus valt binnen het effectgebied van de LNG bunkering. De dichtheid aan personen op dit terrein is echter laag. De aanwezigheid van een beperkt kwetsbaar object in het effectgebied op 260 meter afstand is dus goed te verantwoorden. Ook de berekening van het groepsrisico bij de QRA geeft geen aanleiding om dit zwaar te gaan verantwoorden.

4.2.6 Risico's transport

De vraag die gesteld dient te worden is of er met het ruimtelijk mogelijk maken van deze wijze van LNG bunkeren nu en in de toekomst sprake is van een toename van het groepsrisico op het traject vanaf knooppunt Neerbosch (A73) tot aan het terrein van ENGIE. Hierbij dient uit te worden gegaan van de maximale ruimte die de omgevingsvergunning biedt aan LNG transporten en bebouwing in 300 meter van de weg.

LNG is een routeplichtige stof op grond van de 'Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen'. Hiervoor is een inschatting nodig van het huidige routeplichtige vervoer van gevaarlijke stoffen over dit traject en tot welk risico dit leidt. Tevens dient de toename van het risico door het transport van LNG in beeld te worden gebracht. Voor deze beoordeling is niet altijd een berekening (met RBM II) noodzakelijk. Een berekening is alleen noodzakelijk indien de toename van het groepsrisico >10% en de absolute hoogte van het groepsrisico groter is dan 10% van de oriëntatiewaarde (zie Handreiking Risicoanalyse Transport, 1 april 2015).

Het vervoer van LNG vindt plaats met tankauto's vanaf de snelweg naar de locatie van Engie aan de Waal. Aannemelijk is dat het LNG vanaf Zeebrugge wordt aangevoerd en via de A15, A50, A73 en knooppunt Neerbosch de bebouwde kom van Nijmegen zal binnengaan. Door Nijmegen zal het transport dan verder gaan via de Neerbosscheweg, de Energieweg, de Verlengde Energieweg en de Waalbandijk tot aan het Engie terrein. Het grootste deel van het traject betreft rijkswegen die zijn opgenomen in het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen (Regeling basisnet). Binnen dit basisnet is voorzien in groei van transport van gevaarlijke stoffen. Hier wordt verondersteld dat de huidige activiteiten passen binnen het risicoplaafond van het basisnet. De gemeentelijke wegen zijn echter geen onderdeel van het basisnet en kennen geen risicoplaafond.

LNG is een tot vloeistof verdicht gas dat voor het bepalen van de transportrisico's wordt ingedeeld in de GF3 klasse van stoffen (propaan, LPG etc). In de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART, 2015) is aangegeven hoe de risico's van dit transport beoordeeld kan worden. Voor de beoordeling of er een PR 10-6 contour ontstaat kan tabel 2 (pagina 10) van de bijlage van het HART gebruikt worden. Hier staat aangegeven dat er pas van een PR 10-6 sprake is indien meer dan 60000 transporten plaatsvinden over een weg binnen de bebouwde kom (50 km/u weg). Er zijn geen tellingen beschikbaar van het bestaande transport over dit traject. Op basis van een inschatting kan echter gesteld worden dat er geen grootschalig transport plaatsvindt van GF3 stoffen vanaf Knooppunt Neerbosch tot aan Westkanaaldijk of de Kanaalhavens. Alleen de levering van LPG aan de ANAC en Fina Nederland zal tot enig transport van GF3 stoffen leiden. Dat is echter slechts één transport per week voor beide locaties. Er is dus geen sprake van het ontstaan van een PR contour.

De drempelwaarde voor 10% van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt ook niet overschreden volgens de vuistregel die is gegeven op pagina 17 met toepassing van tabel 8 op pagina 19 van de bijlagen van het HART. Hierbij is uitgegaan van 400 maximaal GF3 transporten (200 Engie, 100 ANAC en 100 Total Fina). Bij een dichtheid op 40 meter van de as van de weg van 200 personen per ha treed pas een overschrijding van de 10% van de oriëntatiewaarde op. Voor een overschrijding dient de dichtheid op 70 meter van de as van de weg 300 personen per ha te zijn. Dit is nergens langs de route het geval. Een berekening van het groepsrisico is derhalve niet noodzakelijk. Volgens het Bevi dient er dus alleen nog invulling te worden gegeven aan artikel 7 waarin de bestrijdbaarheid en de zelfredzaamheid wordt beoordeeld.

Op 16 juni 2016 heeft de VRGZ een advies uitgebracht over de omgevingsvergunning milieu voor de 'Truck to Ship bunkering' van Engie. Hierin gaat de VRGZ ook in op externe veiligheid en de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid.

Conclusie

Gezien het huidige transport van GF3 stoffen en de toevoeging van het transport van LNG als gevolg van de Truck to Ship bunkering van Engie is geen hoog groepsrisico langs het traject van de snelweg A73 tot aan het Engie terrein te verwachten (GR =<10% Oriëntatiewaarde). Gezien het feit dat over een deel van het traject al transport van deze stoffen plaatsvindt is de toename van het risico ook beperkt.

4.2.7 Klimaat

In de scheepvaart bestaan de huidige brandstoffen uit zware stookolie en marine stookolie. Dit zijn brandstoffen met een vrij hoge emissie van verontreinigende stoffen, zoals NO_x, SO_x en PM. Ze kunnen ook leiden tot waterverontreiniging als gevolg van olie lekkage. Daarom is er de laatste jaren gepleit voor strengere eisen ter vermindering van de emissie van deze verontreinigende stoffen. Het gebruik van LNG als brandstof zal een sterke daling van de uitstoot van schadelijke stoffen teweegbrengen.

LNG is dé brandstof voor de scheepvaart, die de uitstoot van ongewenste stoffen drastisch vermindert. Hoewel LNG milieuvriendelijker is dan huidige brandstoffen, is het nog steeds een fossiele brandstof. Echter, het gebruik van LNG effent de weg voor het gebruik van Bio-LNG of vloeibaar gemaakt bio methaan. De ontwikkeling van infrastructuur voor het gebruik van LNG als brandstof is daarom een essentiële stap op weg naar een volledig duurzame vervoerssector.

Al met al heeft het gebruik van LNG als brandstof, in vergelijking tot nu gebruikte alternatieven, minder negatieve gevolgen voor het klimaat.

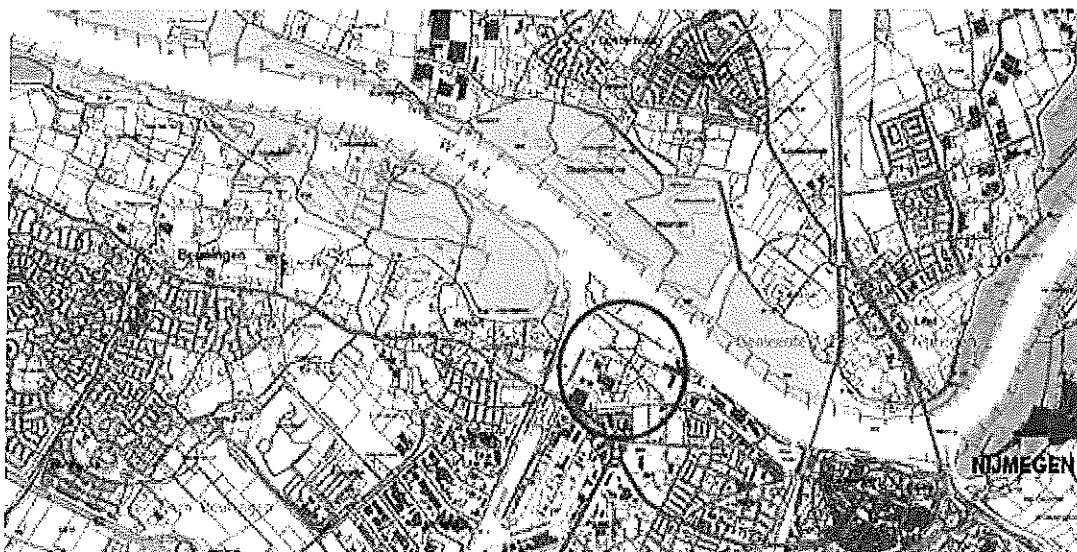
4.3 Water

Ten gevolge van de ontwikkeling zal er geen extra verharding gerealiseerd worden. Het betreffende terreindeel is reeds volledig verhard. Er is geen sprake van aanpassingen aan de bestaande afvalwaterketen en riolering.

4.4 Natuur & Landschap

4.4.1 Gevolgen voor Natura 2000

Natuur beschermen, gebruiken én beleven is de basis van de Natura 2000-gebieden in Gelderland. Voor elk Natura 2000-gebied heeft de provincie Gelderland met gemeenten, terreinbeheerders en betrokken maatschappelijke organisaties een beheerplan opgesteld. Daarin staan concrete maatregelen om de natuur te herstellen en te beschermen.



Bij de aangevraagde activiteit komt geen stikstof vrij die de natuurlijke kenmerken van Natura 2000 kan aantasten. Ook vanuit het milieuaspect geluid zijn geen gevolgen voor Natura 2000 gebieden te verwachten.

4.4.2 Flora en Fauna

Voor de gehele locatie Centrale Gelderland is in januari 2016 een ontheffing Flora en Fauna aangevraagd. Uit de onderzoeken die onderdeel uitmaken van de ontheffing aanvraag blijkt dat er ter plaatse van de voorgenomen activiteit geen flora en fauna voorkomen die realisatie van het voornemen zouden beperken.

4.4.3 Landschap

De aanvraag omgevingsvergunning ziet niet op het realiseren van nieuwe bebouwing. Het zeer incidenteel verschijnen van de tankauto zal geen visueel-landschappelijke verstoring met zich mee brengen.

4.5 Archeologie en Cultuurhistorie

4.5.1 Cultuurhistorische waarden

Rijksbeleid

Cultuurhistorie speelt een belangrijke rol bij de ruimtelijke inrichting van ons land. Het geeft identiteit en kwaliteit aan een gebied. Om deze redenen heeft het rijk de beleidslijn ingezet om cultuurhistorie onderdeel te laten zijn van het afwegingskader bij het opstellen van bestemmingsplannen. Deze beleidslijn is verwoord in de beleidsbrief Modernisering Monumentenzorg uit 2009 en heeft geleid tot wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) sinds 1 januari 2012. Met het gewijzigde Bro zijn gemeenten wettelijk verplicht cultuurhistorie deel uit te laten maken van het afwegingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen. Het rijk vraagt hiermee aan gemeenten om bij het opstellen van bestemmingsplannen, projectafwijkingsbesluiten en beheersverordeningen cultuurhistorische gebouwen, objecten en structuren te inventariseren en daaraan conclusies te verbinden en in het bestemmingsplan te verankeren.

De Monumentenwet 1988 vormt de basis voor de monumentenzorg. Rijksmonumenten worden op basis van deze wet aangewezen, evenals rijksbeschermd stadsgezichten.

Gemeentelijk beleid

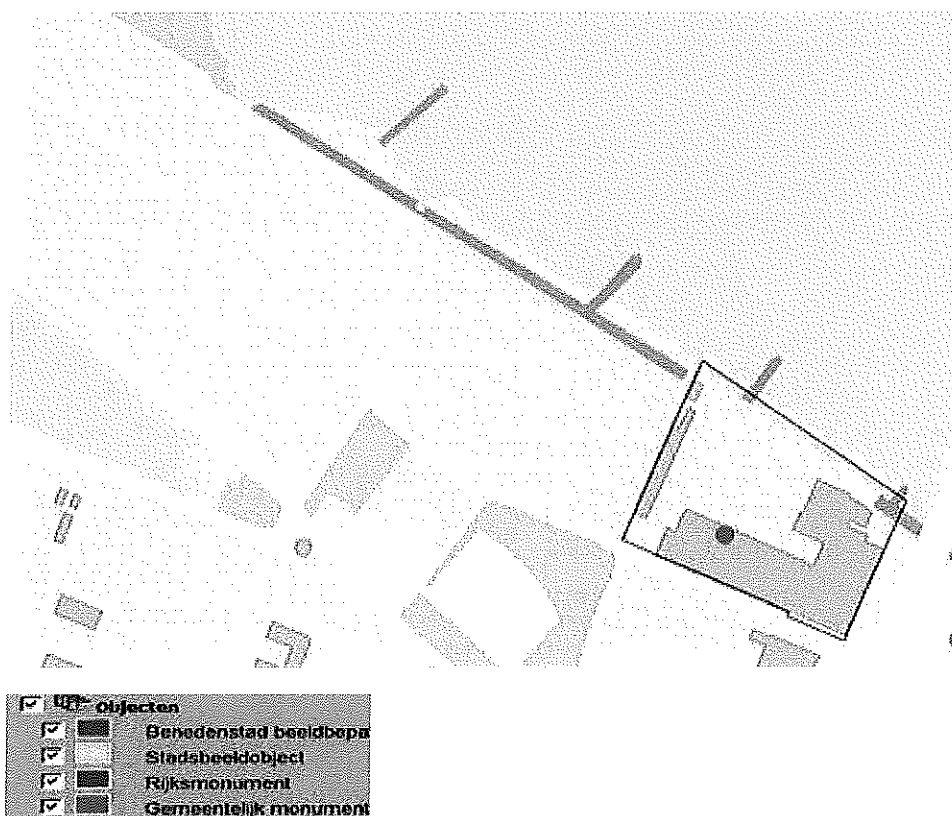
Het gedachtengoed uit de beleidsbrief Modernisering Monumentenzorg en het gewijzigde Besluit ruimtelijke ordening is aanleiding geweest het gemeentelijk erfgoedbeleid te actualiseren. Dit heeft geresulteerd in de Nota Cultureel Erfgoed, die op 15 mei 2013 door de raad is vastgesteld.

Deze nota beschrijft op welke manier erfgoed kan bijdragen aan de ambitie van de gemeente Nijmegen om de identiteit van de stad te behouden en te versterken. Hiervoor worden drie strategieën ingezet: duurzame ruimtelijke ontwikkeling, kennis & inspiratie en bescherming & instandhouding.

De strategie duurzame ruimtelijke ontwikkeling heeft betrekking op een toekomstbestendige stad, waar erfgoed ingezet wordt om bij gebiedsontwikkelingen de eigen identiteit te behouden of te versterken. De verplichtingen vanuit het Besluit ruimtelijke ordening en de daaruit voortvloeiende beleidsvrijheid die we als gemeente hebben zetten we in om deze ambitie te kunnen realiseren. Erfgoed is namelijk een factor die mede kwaliteit geeft aan de ruimte en daarmee ruimtelijke ontwikkelingen kan verrijken. De cultuurhistorische elementen die onderdeel zijn van de identiteit van de stad kan men niet allemaal als beschermd monument of gezicht aanwijzen, maar zijn wel onderdeel van de manier waarop we onze stad beleven, inrichten en gebruiken. De cultuurhistorische beleidskaart is de basis voor de cultuurhistorische inbreng bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

Het betreffende projectgebied valt binnen gebiedstype 1 van de cultuurhistorische beleidskaart. Bij deze categorie is er hoofdzakelijk sprake van woonwijken die in de afgelopen 50 jaar tot stand zijn gekomen en moderne bedrijventerreinen en industriegebieden. In deze gebieden zijn cultuurhistorisch waardevolle elementen in mindere mate aanwezig. Bij ruimtelijke plannen zal daarom alleen gestreefd worden naar behoud en herkenbaarheid van historische structuren. Dit is voor deze gebieden voldoende om verwijzingen naar het verleden levend te houden.

Voor gemeentelijke beschermingen is de gemeentelijke monumentenverordening de basis. In de directe omgeving van het projectgebied liggen geen gemeentelijke monumenten. Op een afstand van circa 325 m, aan de Winselingseweg 12-16 ligt de in 1928 gebouwde NYMA-watertoren als gemeentelijk beschermd monument. Dit is het meest nabijgelegen gemeentelijk monument. Eveneens op circa 325 m, ligt de Vasim, een complex met hoge cultuurhistorische waarde.



Afbeelding: Nyma-toren in omgeving projectgebied

Cultuurhistorische waarde projectgebied

Er zijn in het projectgebied geen historische structuren en geen cultuurhistorische waarden aanwezig. Gelet op de afstand tot het gemeentelijk monument Nyma-watertoren en de cultuurhistorisch waardevolle Vasim-fabriek zal er een visueel-ruimtelijke relatie zijn tussen de biomassacentrale en deze gebouwen. Beide gebouwen zijn industriële bedrijfsgebouwen die passen in een industriële omgeving.

Gevolgen projectbesluit voor cultuurhistorische waarden

Vanuit cultuurhistorisch oogpunt is er geen aanleiding voor het maken van nadere opmerkingen.

4.5.2 Archeologie

Zoals uit paragraaf 1.4 blijkt is er in dit geval geen sprake van ingrepen dieper dan 0,30 m onder maaiveld. Aantasting van het archeologisch bodemarchief is daarmee niet aan de orde.

Hoofdstuk 5 Vooroverleg

5.1 Inleiding

Voor het projectbesluit zal krachtens artikel 6.18 Bor het wettelijke vooroverleg van artikel 3.1.1. Bro worden opgestart. De resultaten van het vooroverleg zullen in dit hoofdstuk worden verankerd.

5.2 Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Naar aanleiding van een eerste concept-reactie van het Ministerie, heeft er op 17 oktober 2016 overleg plaatsgevonden tussen vertegenwoordigers van de gemeente Nijmegen, Omgevingsdienst Regio Nijmegen, ENGIE en RWS Oost-Nederland over de plannen voor een mobiel LNG bunkerpunt (truck-to-ship) aan de Hollandseweg 11 te Nijmegen.

Het gesprek heeft zich in het kader van dit projectafwijkingsbesluit vooral gericht op het beheer van de haven, de externe veiligheid en het bunkeren van LNG in het bijzonder.

In het overleg zijn de details omtrent externe veiligheid besproken. Ten aanzien van het beheer is vastgesteld, dat de gemeente Nijmegen nautisch beheerder is van de haven en tevens beheerder is ten aanzien van het toezicht op schepen met gevaarlijke stoffen (als lading) op deze locatie. In de beschikking op de omgevingsvergunningsaanvraag en in een verkeersbesluit zullen de verantwoordelijkheden en maatregelen nader benoemd worden.

Voorts heeft het Ministerie verzocht om in deze ruimtelijke onderbouwing meer aandacht te besteden aan de reservering "Stroomvoerend deel van het rivierbed", welke krachtens het Barro ook op de locatie rust.

In paragraaf 1.4. is dan ook nader hier op ingegaan.

5.3 Provincie Gelderland

De provincie Gelderland heeft desgevraagd laten weten dat er geen provinciaal belang in het geding is.

5.4 Waterschap

De projectlocatie voor het bunkeren van LNG is buitendijks gelegen van de primaire waterkering. Het waterschap is daarmee geen bevoegd gezag voor de waterkwaliteits- en kwantiteitsaspecten.

De ontwikkeling heeft geen invloed op de afvoer en zuivering van afvalwater.

Ten aanzien van de primaire waterkering geldt dat de ontwikkeling buiten de keurzones van de waterkering is gelegen. Hoewel de 10-6 contour net aan de primaire waterkering raakt, zien we voor het duurzaam veilig functioneren van de waterkering geen additionele risico's.

Het Waterschap ziet daarom geen aanleiding tot het maken van opmerkingen bij het projectafwijkingsbesluit.

5.5 Ministerie van Defensie

Van het Ministerie van Defensie is geen reactie ontvangen.

5.6 Nutsbedrijven

Liandon bv heeft op 18 juli 2016 aangegeven uiterlijk op 25.07.2016 te zullen reageren. Er is evenwel geen nadere reactie meer ontvangen.

5.7 Gemeente Beuningen

De gemeente Beuningen heeft aangegeven geen inhoudelijke opmerkingen te plaatsen bij het voornemen van ENGIE.

Hoofdstuk 6 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

De eventueel te maken aanpassingen, kosten e.d., ten gevolge van de realisatie van de voorgestelde wijziging zijn voor rekening van de aanvrager.

De kosten van de onderhavige procedure zullen verhaald worden op de initiatiefnemer conform de legesverordening. De legeskosten zullen in rekening worden gebracht gelijktijdig met de leges voor de omgevingsvergunning.

Uit het gevraagde projectbesluit kan schade voortvloeien als bedoeld in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening om welke reden er gerede twijfel bestaat over de vereiste economische uitvoerbaarheid van de gevraagde planologische maatregel. Er dient voorkomen te worden dat de overheid voor particuliere initiatieven planschade betaalt.

Er is een overeenkomst gesloten waarin de initiatiefnemer zich ten behoeve van de economische uitvoerbaarheid van de planologische maatregel bereid verklaart, de daaruit voortvloeiende voor vergoeding in aanmerking komende planschade volledig te compenseren.

Derhalve kan gesteld worden, dat de ontwikkeling financieel-economisch uitvoerbaar is.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De ontwerp omgevingsvergunning (met projectafwijkingsbesluit) zal 6 weken ter inzage worden gelegd.

In deze termijn wordt eenieder in de gelegenheid gesteld om zienswijzen tegen het ontwerpbesluit kenbaar te maken. Over de terinzagelegging van het besluit wordt mededeling gedaan op de gemeentelijke en provinciale website en in de "Staatscourant".

Bijlage

Bijlage 1 Toets aan geluidszone

Eindnoten

1. De Groene Delta betreft de ambitie van ENGIE om de transitie naar duurzame vormen van energiegebruik te ondersteunen op het terrein.

Nijmegen Kanaalhavens - 5 (LNG bunkeren van Truck to Ship)

Inhoudsopgave

Ruimtelijke onderbouwing	3
Hoofdstuk 1	Inleiding
1.1	Aanleiding
1.2	Bestaande situatie
1.3	Toekomstige situatie
1.4	Vigerend planologisch kader
1.5	Relatie met MER (beoordelings)plicht
Hoofdstuk 2	Ruimtelijk beleid
2.1	Rijksbeleid
2.2	Provinciaal beleid
2.3	Gemeentelijk beleid
Hoofdstuk 3	Ruimtelijke relevante aspecten
3.1	Motivering locatiekeuze
3.2	Brochure bedrijven en milieuzonering
3.3	Ladder voor duurzame verstedelijking
Hoofdstuk 4	Overige relevante aspecten
4.1	Verkeers- en vervoeraspecten
4.2	Milieu-aspecten
4.3	Water
4.4	Natuur & Landschap
4.5	Archeologie en Cultuurhistorie
Hoofdstuk 5	Vooroverleg
5.1	Inleiding
5.2	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
5.3	Provincie Gelderland
5.4	Waterschap
5.5	Ministerie van Defensie
5.6	Nutsbedrijven
5.7	Gemeente Beuningen
Hoofdstuk 6	Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid
6.1	Economische uitvoerbaarheid
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid
Bijlage	30
Bijlage 1	Toets aan geluidszone
	31

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Met het sluiten van de kolencentrale per 1 januari 2016 op haar terrein is ENGIE op zoek gegaan naar nieuwe bedrijfsactiviteiten voor haar locatie aan de Hollandiaweg 11 te Nijmegen.

ENGIE heeft in dat kader het voornemen een LNG bunkerpunt te creëren op de betreffende locatie door middel van het bunkeren van LNG uit een tankwagen naar een binnenvaartschip.

De Omgevingsdienst Regio Nijmegen (ODRN) heeft op 13 maart 2016 hiervoor een aanvraag omgevingsvergunning voor onbepaalde tijd ontvangen. De aanvraag ziet erop toe dat 2 keer per week circa 60 m3 LNG van "Truck to Ship" wordt gebunkerd.

1.2 Bestaande situatie

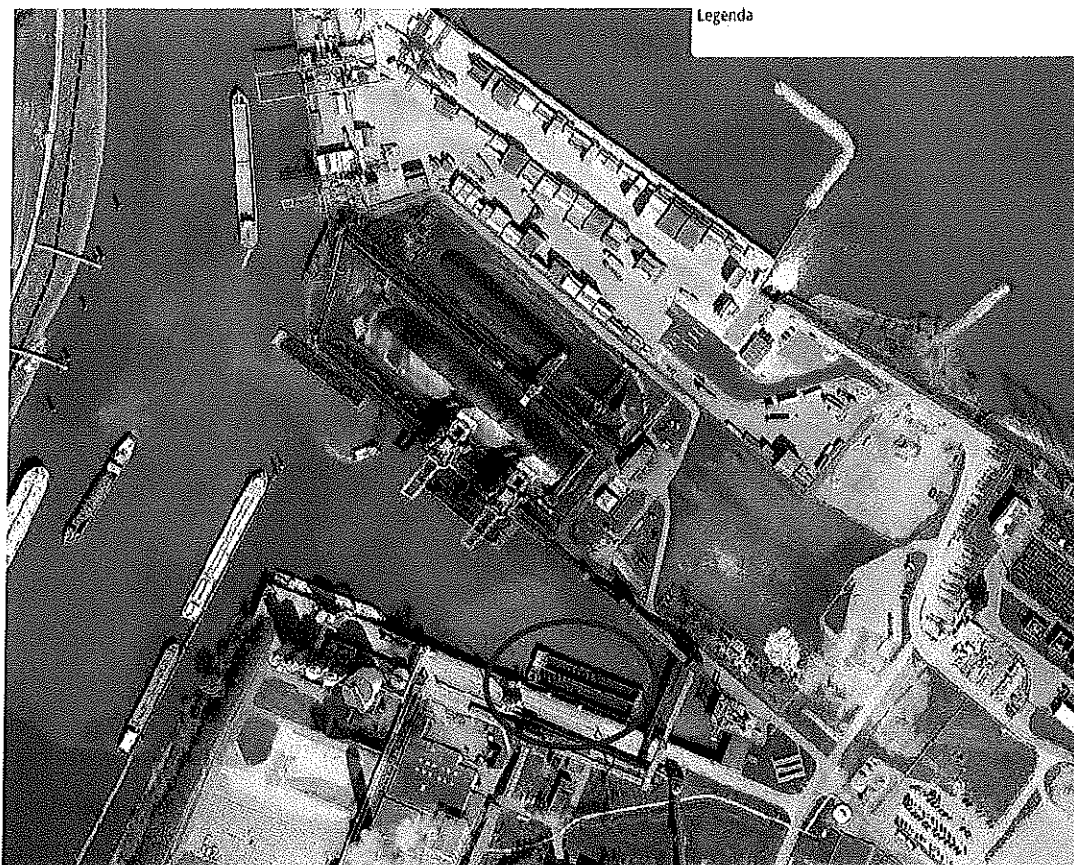
Ingevolge het op 6 september 2013 gesloten SER akkoord voor duurzame groei is de kolencentrale op het terrein per 1 januari 2016 niet langer actief. In het SER akkoord is immers bepaald dat drie kolencentrales, waaronder de onderhavige, per 1 januari 2016 zouden sluiten. Op 1 juli 2017 komt hier overigens nog de sluiting van twee andere centrales (Maasvlakte I en II) bij.

Ter plaatse van de locatie van ENGIE aan de Hollandiaweg bevindt zich onder meer een zonnepark, dat onderdeel uitmaakt van het ontwikkelingsconcept "de Groene Delta"¹. Het is de bedoeling dit zonnepark in de nabije toekomst verder uit te breiden.

Verder is het de bedoeling 2 biomassa-installaties te realiseren op het terrein van ENGIE.

1.3 Toekomstige situatie

Vanaf januari 2013 wordt in den lande LNG reeds als brandstof voor de binnenvaart gebruikt. Deze wordt aangeleverd met LNG tankwagens. In de toekomst zal ook op de locatie van ENGIE aan de Hollandiaweg het bunkeren van LNG uit een tankwagen naar een binnenvaartschip mogelijk zijn. Ook dit initiatief is passend binnen het ontwikkelingsconcept "de Groene Delta".



Luchtfoto 2015 met globale aanduiding Bunkeren Truck to Ship

Het beoogde bunkeren gaat globaal genomen als volgt in zijn werk. Voor het bunkeren van een schip wordt een vrachtwagen geladen met LNG via de route voor gevaarlijke stoffen afgeroepen naar de bestaande haven op de locatie van ENGIE Centrale Gelderland. Vervolgens wordt via een losslang een verbinding met het schip aangebracht, waarna het schip gebunkerd kan worden.

Na dit bunkeren wordt de verbinding met het schip wederom verbroken. Hierna verlaat het schip de haven en de vrachtwagen het terrein van ENGIE. De totale tijdsduur van bunkerproces zal naar verwachting circa 4 uur in beslag nemen.

Een meer uitgebreide beschrijving van het gehele proces is opgenomen in het document "beschrijving truck to ship bunkeren" dat deel uitmaakt van de aanvraag omgevingsvergunning.

1.4 Vigerend planologisch kader

Op 17 december 2014 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan over het bestemmingsplan Nijmegen Kanaalhavens. Op enkele onderdelen na, is het plan intact gebleven en daarmee inmiddels onherroepelijk.

De vigerende bestemming voor de gronden waarop de aanvraag betrekking heeft, betreft de bestemming Bedrijf- Electriciteitscentrale en de dubbelbestemming Waterstaat-Waterstaatkundige functie.

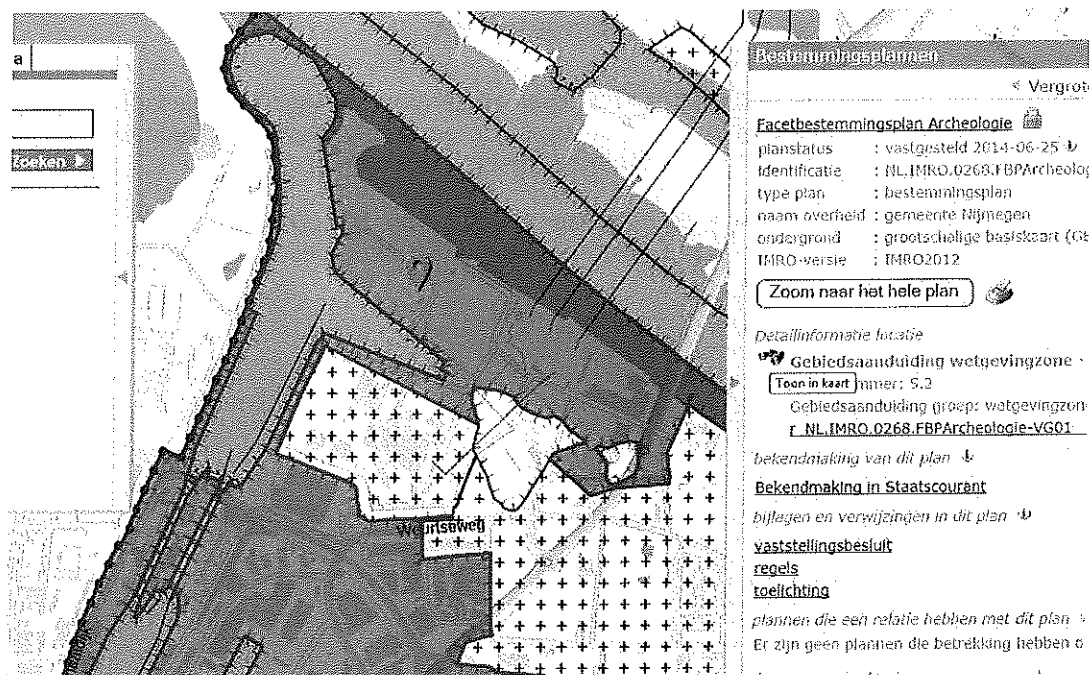


Tevens ligt de (gebieds) aanduiding "Geluidgezoneerd industrieterrein" op de gronden van de (inmiddels buiten werking gestelde) elektriciteitscentrale. Deze aanduiding heeft betrekking op "een terrein waar in hoofdzaak een bestemming is gegeven voor de vestiging van inrichtingen en waarvan de bestemming voor het gehele terrein of een gedeelte daarvan de mogelijkheid insluit van vestiging van inrichtingen, behorende tot een bij een algemene maatregel van bestuur aan te wijzen categorie van inrichtingen, die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken".

De vigerende bestemming spreekt uitsluitend over de "opwekking van electriciteit door middel van olie, gas en/of steenkool". Tevens is de dubbelbestemming Waterstaat-waterstaatkundige functie van toepassing.

In artikel 36.3. van de planregels is bepaald dat de dubbelbestemming voorrang heeft ten opzichte van de enkelvoudige bestemming Bedrijf- Electriciteitscentrale.

Verder rust op de gronden een aanduiding "Wetgevingszone-waarde archeologie 1", vanwege het op 25 juni 2014 vastgestelde "facet" bestemmingsplan Archeologie.



Op grond van artikel 5.2. van de planregels van dit bestemmingsplan geldt voor die gebieden een lage, middelhoge of onbekende verwachtingswaarde.

Het is verboden om zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegde gezag op deze gronden bodemingrepen (zowel bouwen als werken en werkzaamheden) te doen of te laten uitvoeren met een gezamenlijke oppervlakte van meer dan 2500 m² en dieper dan 0,30 meter onder het maaiveld, tenzij op basis van archeologisch onderzoek of anderszins is aangetoond dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn. Bij het bepalen van de gezamenlijke oppervlakte wordt gekeken naar het totale gebied wat voor de ontwikkeling(en) in aanmerking komt.

Van een ingreep dieper dan 0,30 m onder maaiveld is in casu geen sprake.

De aangevraagde omgevingsvergunning is wel in strijd met het eerder genoemde bestemmingsplan Nijmegen Kanaalhavens. Het één keer per 2 weken LNG bunkeren van "Truck to Ship" is immers strijdig gebruik omdat het in casu niet de "opwekking van elektriciteit door middel van olie, gas en/of steenkool" betreft. In de Wabo is bepaald dat de omgevingsvergunning desalniettemin kan worden verleend indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en indien de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat ("projectafwijkingbesluit").

Overigens rusten op grond van het Barro nog twee reserveringen op het gebied, namelijk:

1. Stroomvoerend deel van het rivierbed, en;
2. Vestigingsplaats grootschalige energieopwekking

Ad 1. In het Barro is in artikel 2.4.4. aangegeven: "Onverminderd artikel 2.4.3 kan een bestemmingsplan dat betrekking heeft op het stroomvoerend deel van het rivierbed ten opzichte van het daaraan voorafgaande bestemmingsplan uitsluitend een wijziging mogelijk maken, voor zover daarbij een of meer van de volgende activiteiten worden mogelijk gemaakt:

d. de vestiging of uitbreiding van overslagbedrijven of het realiseren van overslagfaciliteiten, uitsluitend voor zover de activiteit gekoppeld is aan het vervoer over de rivier".

Aangezien het hier gaat om een overslag van LNG van Truck to Ship, zonder extra bebouwing of inperking van het stroomvoerend deel; van het rivierbed, is de activiteit verenigbaar met lid d) van dit artikel.

1.5 Relatie met MER (beoordelings)plicht

In categorie 25.2 van het besluit MER 1994 is een MER beoordelingsplicht (artikel 7.16 e.v. Wet milieubeheer) opgenomen voor de activiteit: De oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor de bovengrondse opslag van aardgas.

De drempelwaarde is evenwel "een opslagcapaciteit van 100.000 m3 of meer". In het onderhavige geval betreft het 60 m3. Hiermee is een MER beoordeling niet noodzakelijk.

Hoofdstuk 2 Ruimtelijk beleid

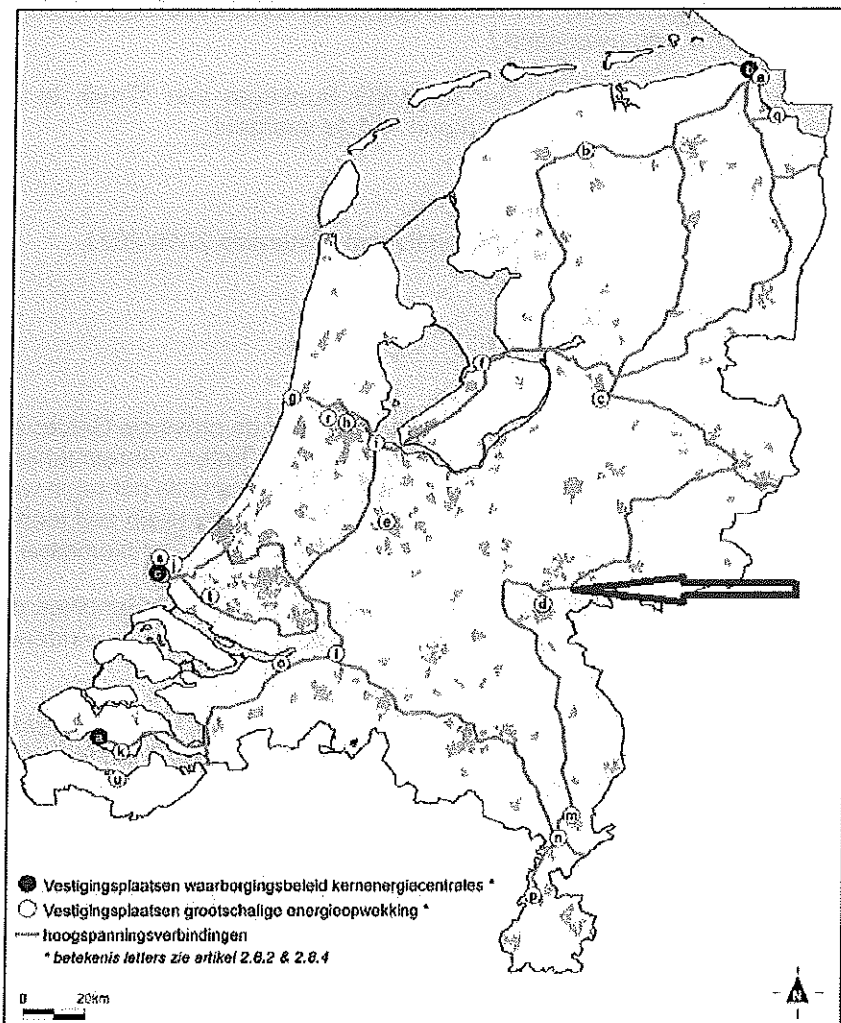
2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Barro

Op 18 mei 2016 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening op enkele onderdelen gewijzigd. Het terrein van ENGIE is blijkens Bijlage 5 evenwel onverkort aangewezen als "vestigingsplaats grootschalige energieopwekking".

Bijlage 5 bij Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Kaarten elektriciteitsvoorziening



Titel 2.8 van het Barro wijst vestigingsplaatsen voor grootschalige elektriciteitsopwekking aan. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een dergelijke vestigingsplaats dient grootschalige elektriciteitsopwekking ter plaatse toe te staan. Het vigerende bestemmingsplan Nijmegen Kanaalhavens voorziet hierin. Verder kan in dit verband worden opgemerkt dat met dit projectafwijakingsbesluit de vigerende bestemming niet wordt aangetast.

2.1.2 Nationaal Waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan (NWP) refereert aan het SER akkoord van september 2013 inzake duurzame energie.

Het waterbeleid kan via het NWP bijdragen aan de doelstellingen voor duurzame energie, vooral op het gebied van energieopwekking, energieopslag en energietransport.

In de paragraaf "Scheepvaart" wordt gesteld: "De initiatiefnemer moet voorkomen dat zijn initiatieven consequenties hebben voor beheer en onderhoud van de vaargeul of deze consequenties compenseren. Daarbij is het financieel compenseren van extra baggeren de laatste stap; voorop staat het voorkómen van aanzanding door onder meer locatiekeuze en ontwerptimalisatie. Vertrekpunt is hierbij de richtlijn van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Voor de Waal gaat deze richtlijn uit van een gegarandeerde bodemligging van 2,80 m onder de overeengekomen lage rivierstand."

Er is geen aanleiding te veronderstellen dat het LNG Bunkeren van "Truck to Ship" consequenties zal hebben voor beheer en onderhoud van de vaargeul.

Conclusie

Het voorgenomen initiatief is niet in strijd met het Nationaal Waterplan 2016-2021.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Omgevingsvisie Gelderland

Ingevolge de Omgevingsvisie Gelderland (december 2015) maakt de provincie Gelderland in een regionaal 'routekaart'-proces afspraken met regio's, gemeenten, terreinbeherende organisaties en netwerkbedrijven over hoe de ambities voor energietransitie per regio waar te maken. Uitgangspunt van de routekaarten is de ambitie die binnen de regio zelf leeft rond windenergie, zonne-energie, gebruik van aard- en restwarmte en energie uit biomassa.

Het routekaartproces resulteert in 2014 in een overzicht van de locaties en ambities die de provincie en partijen in de Stadsregio hebben voor hernieuwbare energie: windenergie, zonne-energie, gebruik van aard- en restwarmte en energie uit biomassa.

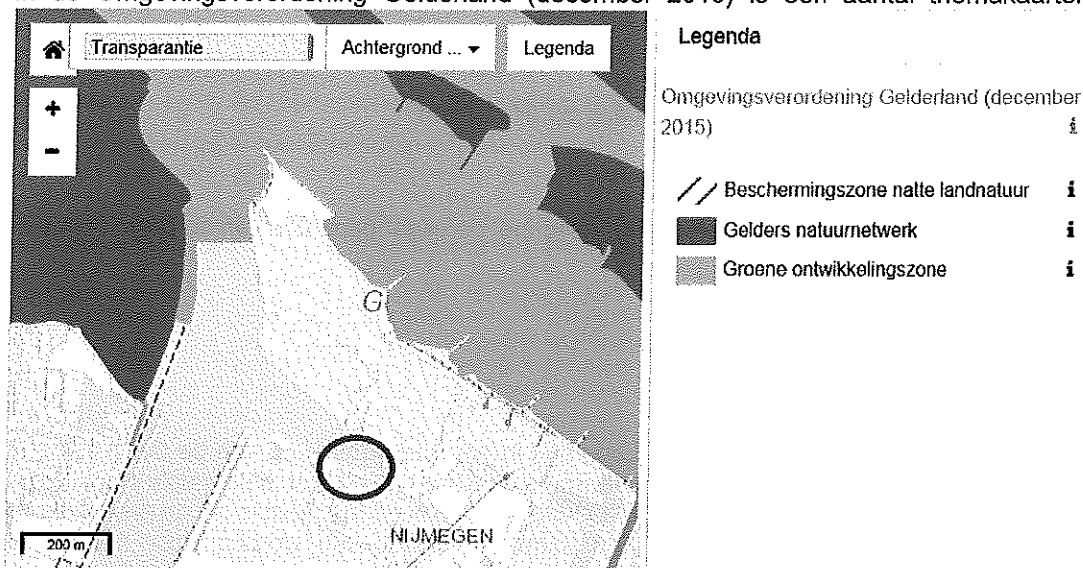
Voorts staat in paragraaf 3.1.4.11. vermeld: "*de provincie gaat uit van de kracht van bedrijven en staat voor een ondernemersgerichte benadering. De provincie begeleidt initiatieven en plannen die de economische kracht en dynamiek vergroten en verbeteren*".

Conclusie

Het initiatief van ENGIE is niet in strijd met bovenstaande uitgangspunten van de Omgevingsvisie.

2.2.2 Omgevingsverordening Gelderland

In de Omgevingsverordening Gelderland (december 2015) is een aantal themakaarten



opgenomen, onder meer voor natuur.

Het initiatief bevindt zich buiten het Gelders Natuurnetwerk en tast diens kernkwaliteiten niet aan.

Conclusie

Het initiatief van ENGIE is niet in strijd met bovenstaande uitgangspunten van de Omgevingsverordening.

2.2.3 Gelders Energieakkoord

Op 17 maart 2015 tekenden ruim 100 partijen het Gelders Energieakkoord. Daarna startte een intensief proces met meer dan 300 betrokkenen uit Gelderland om alle projecten en programma's in één uitvoeringsprogramma samen te brengen. Op 17 maart 2016 is het uitvoeringsplan van het Gelders Energieakkoord gepresenteerd.

Het voorgenomen initiatief past binnen het streven van het Gelders Energieakkoord om over te schakelen naar duurzame energie bronnen.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Structuurvisie Nijmegen

In september 2013 heeft de gemeenteraad de Ontwerp structuurvisie 2013 vastgesteld. Deze geeft het ruimtelijk beleid weer tot 2020. In relatie tot de beoogde ontwikkeling in het plangebied is het volgende beleid uit deze Structuurvisie relevant: Duurzaamheid is hierin een leidend thema.

Duurzame stedelijke ontwikkeling leidt tot een hoge kwaliteit van ruimte en gebouwen, een gezond leefmilieu, een sterke infrastructuur en vraagt om verantwoord omgaan met natuurlijke hulpbronnen. In Nijmegen zien wij een duurzame stad als stad die aantrekkelijk is om te wonen, werken en recreëren en die flexibel inspelt op nieuwe opgaven. Dat willen we op de volgende manier bereiken:

1. zorgvuldig omgaan met ruimte, met aandacht voor stevige groene en blauwe structuren;
2. hoge ruimtelijke kwaliteit in zowel de gebouwde omgeving als bij nieuwe ontwikkelingen;

3. inspelen op nieuwe opgaven op het gebied van energietransitie en klimaat;
4. bewoners en bedrijven binden aan stad en wijk;
5. inzetten op schone vervoerswijzen

Het initiatief van ENGIE voor LNG sluit aan op dit streven.

Conclusie

Het initiatief van ENGIE is in overeenstemming met de uitgangspunten van de Structuurvisie.

2.3.2 Duurzaamheid

Duurzaamheidsagenda

De duurzaamheidsagenda 2011-2015 voorziet in een herformulering van de doelstellingen uit de Kadernotitie Klimaat en vervangt daarmee de Kadernotitie. Een belangrijke conclusie is dat 'klimaatneutraliteit' (per saldo geen CO₂ uitstoot) geen goede maat is om de prestaties op het niveau van een stad te meten en beter vervangen kan worden door het begrip 'energieneutraliteit'. Een energieneutrale stad is een stad die in haar eigen energiebehoefte kan voorzien en per saldo jaarlijks evenveel energie opwekt als er verbruikt wordt.

Nijmegen is in 2045 een stad die in zijn eigen energiebehoefte voorziet. Energiebesparing en duurzame energie zijn de leidraad en iedereen in de stad kan straks meewerken aan deze lange termijn energievisie. Inzetten op duurzaamheid is tegelijk een belangrijke kans voor economische groei. Nijmegen kan in 2045 een energieneutrale stad zijn door 50% energie te besparen en 50% energie duurzaam op te wekken (ten opzichte van totaal stedelijk energieverbruik 2009).

Om op lange termijn als stad volledig duurzaam te kunnen zijn en onafhankelijk van fossiele brandstoffen is er meer nodig dan alleen korte termijn maatregelen. Een transitie naar een duurzame stad vraagt ingrepen op meerdere fronten. De gemeente Nijmegen wil dan ook de komende jaren duurzaamheid verankeren in het gemeentelijke beleid over de volle breedte:

- een energieneutrale stad; inzetten op energiebesparing en duurzame energiebronnen als zon, wind en groen gas. In het co-creatietraject Power2Nijmegen wordt dit spoor uitgewerkt in samenwerking met andere overheden, onderwijs- en onderzoeksinstellingen, ondernemers en burgers;
- een klimaatneutrale organisatie; duurzaam inkopen, volledig wagenpark op groengas en verduurzamen gemeentelijk vastgoed;
- een duurzame economie; stimuleren van innovatie op het gebied van duurzame energie; creëren van groene werkgelegenheid;
- duurzame mobiliteit; schone brandstoffen, investeren in fiets, OV en de tram;
- duurzame stedelijke ontwikkeling; duurzaam bouwen, klimaatbestendige wijken, werken aan compacte verstedelijking.

In 2013 is in de nota 'Duurzaamheid in Uitvoering' vastgesteld, een overzicht van resultaten en kansen van het beleid. In de daarbij gevoegde "Routekaart Nijmegen Energieneutraal 2045", die is opgesteld in samenwerking met de deelnemers aan het co-creatie proces Power2Nijmegen, is aangegeven hoe wij onze lange termijn doelstelling (Nijmegen energieneutraal in 2045) kunnen bereiken. Via vierjarige uitvoeringsprogramma's geven we hieraan met onze partners invulling.

Conclusie

Het initiatief van ENGIE om de scheepvaart over te laten gaan op schonere brandstoffen is in overeenstemming met de uitgangspunten van de Duurzaamheidsagenda.

Hoofdstuk 3 Ruimtelijke relevante aspecten

3.1 Motivering locatiekeuze

De keuze van de locatie is mede ingegeven door de havenfaciliteit. De schepen kunnen hier gebunkerd worden vanaf de kade. Bovendien is de locatie ook goed over de weg bereikbaar.



3.2 Brochure bedrijven en milieuzonering

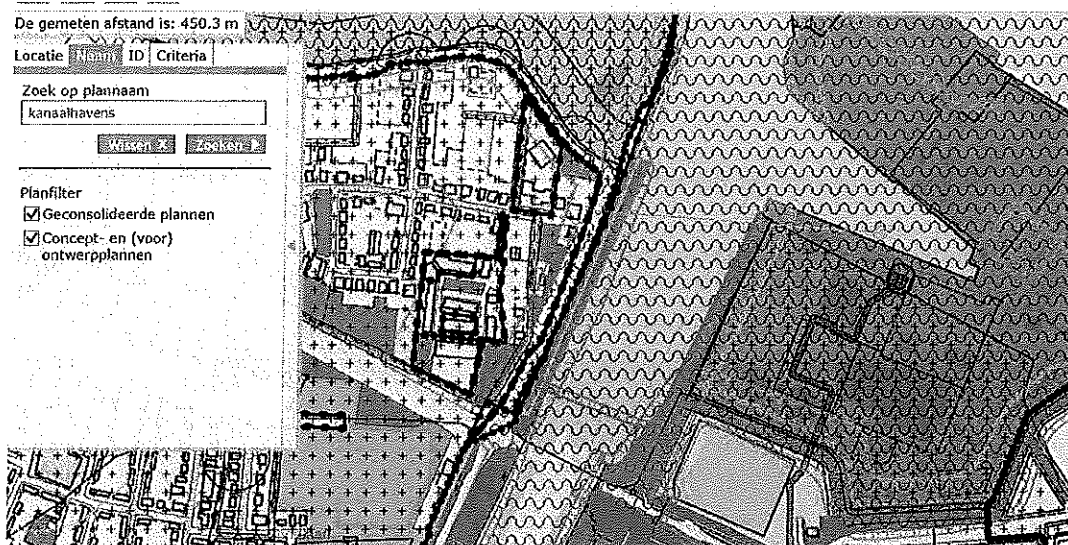
LNG heeft een vlampunt van $-188\text{ }^{\circ}\text{C}$ en een kookpunt van $-163\text{ }^{\circ}\text{C}$ en is daarmee een K0 vloeistof. LNG is daarom niet direct toe te kennen aan een categorie van de VNG-brochure.

In de brochure Bedrijven en Milieuzonering is in Lijst 2 evenwel ook een milieuzonering opgenomen voor "Opslagen en installaties". In casu is geen sprake van een tankstation of benzinestation. De categorie waar aansluiting bij kan worden gevonden is de categorie "Overige gevaarlijke stoffen in tanks":

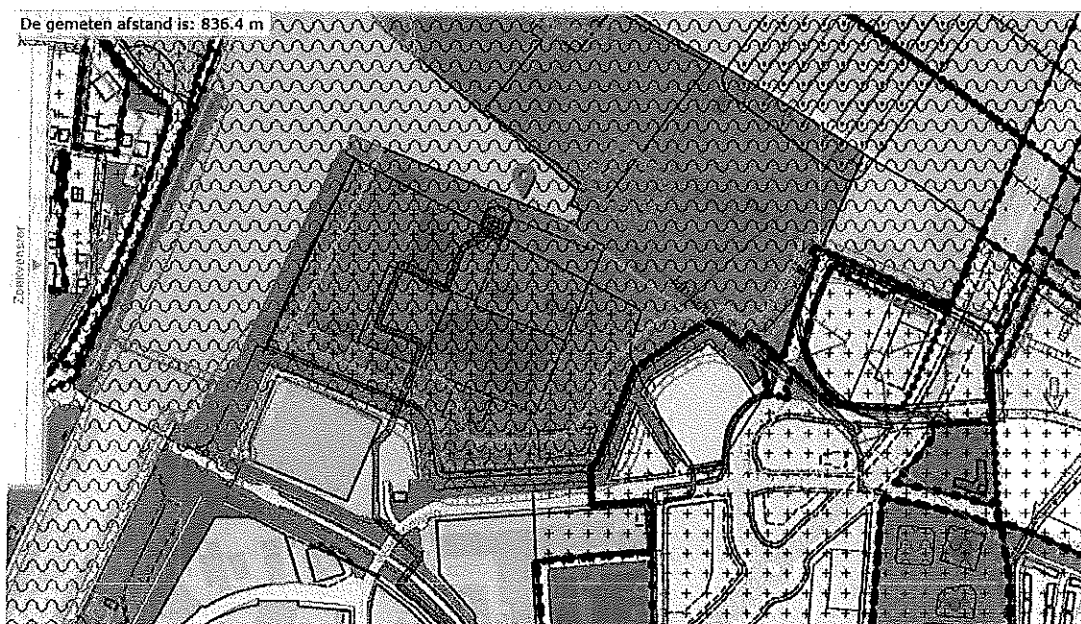
- overige opslagen onder drempelwaarde BRZO

Dit betreft milieucategorie 3.1, met een indicatieve afstand tot een woonwijk van 50 m.

De dichtsbijzijnde afstand tot woningbouw in Weurt (ten westen van de beoogde ontwikkeling) bedraagt circa 450 m, zodat ruimschoots aan deze indicatieve afstand wordt voldaan.



Ook aan de zuidoost zijde wordt deze afstand van 50 m ruimschoots gehaald. De dichtsbijzijnde afstand tot woningbouw bedraagt aan die zijde circa 836 m.



Conclusie: de op basis van de Brochure Bedrijven en milieuzonering indicatief aan te houden afstand tot woningbouw wordt ruimschoots gehaald.

3.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

De ladder voor duurzame verstedelijking is opgenomen onder artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Deze ladder is gebaseerd op de SER-ladder, die een zorgvuldige verdeling van schaarse ruimte voor bedrijvigheid als doel had. In het kader van het bedrijventerreinenbeleid is al in 2009 voorgesteld om de ladder in regelgeving te verankeren, waarna naar aanleiding van diverse kamermoties (o.a. van de kamerleden De Rouwe en Linhard en Neppérus) het toepassingsbereik van de Ladder werd verbreed naar andere stedelijke functies, zoals woningen, winkels, kantoren en voorzieningen. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is vervolgens in 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd.

Met de ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke besluiten nagestreefd. De "ladder-vereiste" geldt niet alleen voor bestemmingsplannen; op grond van artikel 5.20 Bro moet deze ook voor projectbesluiten worden doorlopen.

Gemeenten zijn aldus verplicht om in het kader van zorgvuldig ruimtegebruik en het tegengaan van overprogrammering en leegstand, aan de hand van drie "trede", een voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting bij een bestemmingsplan te onderbouwen.

In artikel 1.1.1 van het Bro wordt aangegeven wat wordt verstaan onder de begrippen "stedelijke ontwikkeling" en "bestaand stedelijk gebied". Een stedelijke ontwikkeling wordt omschreven als "ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen". Het bestaand stedelijk gebied bestaat volgens het Bro uit het bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.

De volgens het Bro te doorlopen stappen zijn:

- a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. er (...) wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld

In dit geval is geen nieuwe bebouwing voorzien. Het gaat ook niet om beperkte uitbreiding (een uitbreiding met bijvoorbeeld 1,5 ha, zie de uitspraak van de Raad van State van 19 februari 2014, nummer 201306647/1/R1) van een bedrijfsterrein, maar hooguit om nieuw gebruik van een bestaand bedrijfsterrein.

Er is geen aanleiding te veronderstellen dat het Truck to Ship LNG -Bunkeren als een "stedelijke ontwikkeling" moet worden gezien. Temeer niet, omdat geen sprake is van toename van het ruimtebeslag. Verder zal de activiteit met een frequentie van slechts 2 x per week plaatsvinden.

Jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State laat ook zien dat in dit geval niet getoetst hoeft te worden aan de Ladder.

Zo overweegt de Afdeling in haar uitspraak van 10 december 2014, met nummer nr. 201310814/1/R1:

"12.6. Het betoog van (...) en andere dat het plan in zoverre in strijd is met artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro, omdat is voorzien in een functiewijziging binnen de bestaande bebouwing, kan niet slagen. In deze situatie is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Bro, aangezien de bebouwing reeds aanwezig is en er geen nieuw beslag op de ruimte plaatsvindt. Van belang daarbij is dat het plan naar het oordeel van de Afdeling slechts is gericht op een verruiming van de gebruiksmogelijkheden."

Al met al stuit het initiatief van ENGIE niet op het bepaalde in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Hoofdstuk 4 Overige relevante aspecten

4.1 Verkeers- en vervoeraspecten

De vrachtwagen met LNG (afkomstig uit Zeebrugge) dient gebruik te maken van de bestaande aanvoerroutes voor gevaarlijke stoffen (Energieweg) om zich naar de locatie van ENGIE te begeven. De vrachtwagen met LNG rijdt niet door de binnenstad.

Het is niet toegestaan dat de vrachtwagens met LNG over de Oversteek rijden omdat deze route geen deel uitmaakt van de routing vervoer gevaarlijke stoffen zoals de gemeente Nijmegen die heeft aangewezen. Ook in verband met de beoogde (woningbouw) ontwikkeling van het gebied Hof van Holland- Woenderskamp in de Waalsprong is het niet wenselijk dat van de Oversteek gebruik wordt gemaakt door vrachtwagens met LNG.

Om gebruik te maken van de Oversteek dient een ontheffing te worden aangevraagd en afgegeven door de afdeling Veiligheid, gemeente Nijmegen, na advies van Veiligheidsregio Gelderland Zuid.

4.2 Milieu-aspecten

4.2.1 Bedrijvigheid

Volgens het bepaalde in artikel 2.4 van de Wabo juncto artikel 3.3 lid 1 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) en de daarbij horende bijlage I, onderdeel C valt de inrichting onder meer onder de categorie 1.4 onder a, 2.1 onder a, 4.4 onder m, 5.1, 20.1 onder a 4° en 28.4 onder a 6° uit het Bor.

Daarnaast betreft het een inrichting waartoe IPPC-installaties behoren als gevolg van categorie 1 en categorie 5.2 van Bijlage I van de Richtlijn 2010/75/EU van het Europees Parlement en de Raad.

4.2.2 Bodem

De initiatiefnemer heeft voor de nieuw op te richten mobiele LNG bunker installatie een bodemrisicodocument opgesteld.

Door de initiatiefnemer wordt geconcludeerd dat met de geplande voorzieningen wordt voldaan aan het gevraagde beschermingsniveau.

Het bevoegd gezag heeft geen reden te twijfelen aan deze conclusies.

4.2.3 Geluid

De initiatiefnemer heeft bij de aanvraag omgevingsvergunning een document gevoegd dat ingaat op de geluidsimpact van een LNG bunkers station(bijlage - Akoestisch onderzoek G13 + BEC +LNG) . Daarbij is vergeleken met de geluidsimpact van de inmiddels buiten werking gestelde kolencentrale en is ook de geluidsimpact van de beoogde biomassa-installaties betrokken.

Als maatgevende geluidbron is de lospomp op de vrachtwagen aangemerkt. In de akoestische berekeningen is tevens het aan- en afrijden van de vrachtwagen op het terrein meebeschouwd.

In het document worden de volgende conclusies getrokken: *"Geconcludeerd kan worden dat bijdrage van LNG past binnen de beschikbare geluidruimte zoals die in de vergunning van 2007 is opgenomen. Als gekeken wordt naar een situatie waarbij de eenheid G13 uit bedrijf is genomen dan zal bij het nieuwe voornemen van LNG bunkeren een toename in de geluidsbelasting te verwachten zijn. Echter past deze situatie binnen de nu vergunde geluidruimte".*

Het nieuwe voornemen dient qua geluidsbelasting op zichzelf te worden beschouwd. Immers op grond van artikel 163 lid 1 Wet geluidhinder (gewijzigd 1 januari 2007) dient een zone-beheer toets te worden uitgevoerd. In mei 2016 heeft een dergelijke zonebeheertoets plaatsgevonden ten aanzien van het akoestisch onderzoek en rekenmodel van de inrichting Engie, Hollandiaweg 11 te Nijmegen. Uit de toetsing aan de geluidzone blijkt dat de inrichting inpasbaar is binnen het actuele zonebeheermodel van industrieterrein Nijmegen-west/Weurt. De toets is als bijlage opgenomen bij deze ruimtelijke onderbouwing.

4.2.4 Luchtkwaliteit

Het gebruik van LNG vermindert de emissies aanzienlijk wanneer deze vergeleken worden met brandstoffen die momenteel in de scheepvaart worden gebruikt. Omdat scheepvaart vele malen milieuvriendelijker is dan andere soorten van transport (schepen zijn meer energie-efficiënt dan trucks, daarom is de uitstoot (bijvoorbeeld CO₂) per kilometer lager), is scheepvaart ook een vervoerswijze die het grootste potentieel voor vermindering van emissies heeft. In de scheepvaart bestaan de huidige brandstoffen uit zware stookolie en marine stookolie. Dit zijn brandstoffen met een vrij hoge emissie van verontreinigende stoffen, zoals NO_x, SO_x en PM. Ze kunnen ook leiden tot waterverontreiniging als gevolg van olielekage. Daarom is er de laatste jaren gepleit voor strengere eisen ter vermindering van de emissie van deze verontreinigende stoffen. Het gebruik van LNG als brandstof zal een sterke daling van de uitstoot van schadelijke stoffen teweegbrengen.

4.2.5 Externe veiligheid

Het bunkeren van LNG met een tankauto naar een binnenvaartschip is relatief nieuw. Op dit moment is er dan ook geen eenduidig toetsingskader om te beoordelen of al dan niet sprake is van goede ruimtelijke ordening. Op pagina 39 van de beleidsvisie externe veiligheid van de gemeente Nijmegen is echter wel een kader geschetst. Deze gaat echter uit van LNG tankstations en niet van LNG bunkerstations. In onderstaande tabel zijn de toetsingsafstanden opgenomen.

Zonering LNG-tankstations

Zone 1	zeer kwetsbaar object	PR 10 ⁻⁶ contour niet toegestaan
	kwetsbaar object	niet toegestaan
	beperkt kwetsbaar object	verantwoordingsniveau 1
Zone 2	zeer kwetsbaar object	PR 10 ⁻⁶ - 300 meter verantwoordingsniveau 1
	kwetsbaar object	verantwoordingsniveau 2
	beperkt kwetsbaar object	verantwoordingsniveau 2

Er bestaat ook een Circulaire externe veiligheid voor LNG tankstations (4 februari 2015) voor het leveren aan motorvoertuigen. Deze circulaire is niet geschreven om deze bunkersituaties zoals bij Engie nu wordt voorzien. De vraag is echter of de beoordelingssystematiek niet ook (voor een deel) kan worden gebruikt bij het beoordelen of sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Met het interim beleid dat in deze circulaire en de bijbehorende toelichting is vastgelegd, wordt geanticipeerd op de modernisering van het omgevingsveiligheidsbeleid. Voor LNG-tankstations gelden naast bepalingen met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico, ook bepalingen ten aanzien van effectafstanden. De effectafstanden zoals opgenomen in de Circulaire zijn door het RIVM samen met de LNG-sector in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu berekend.

In de LNG circulaire wordt voor de PR contour een minimum afstand aangehouden van 50 meter (dus onafhankelijk van de uitkomst van de QRA). Daarnaast is sprake van een effectafstand waarbinnen geen kwetsbare objecten zich mogen bevinden en waar beperkt kwetsbare objecten alleen worden toegestaan met een zware motivatieplicht. Bij de beoordeling van LNG tankstations wordt aangesloten bij de systematiek van het Bevi.

Engie is vanwege de aanwezigheid van een propaantank >13 m³ al een Bevi bedrijf. Dat blijft zo met het toevoegen van de Truck to Ship bunkering met LNG. Onderstaande beleidskader is in de beleidsvisie opgenomen voor Bevi bedrijven.

Zonering overige risicovolle inrichtingen

Zone 1		PR 10 ⁻⁶ contour
	zeer kwetsbaar object	nvt (conform Bevi niet toegestaan)
	kwetsbaar object	nvt (conform Bevi niet toegestaan)
	beperkt kwetsbaar object	verantwoordingsniveau 1
Zone 2		PR 10 ⁻⁶ - PR 10 ⁻⁸ contour*
	zeer kwetsbaar object	verantwoordingsniveau 1
	kwetsbaar object	verantwoordingsniveau 2
	beperkt kwetsbaar object	verantwoordingsniveau 2
Zone 3		PR 10 ⁻⁸ - 1% letaliteitcontour*
	zeer kwetsbaar object	verantwoordingsniveau 3
	kwetsbaar object	verantwoordingsniveau 3
	beperkt kwetsbaar object	verantwoordingsniveau 3

QRA Engie

De jurisprudentie over LNG in relatie tot externe veiligheid is als volgt:

Uitspraak 201305822/1/R3:

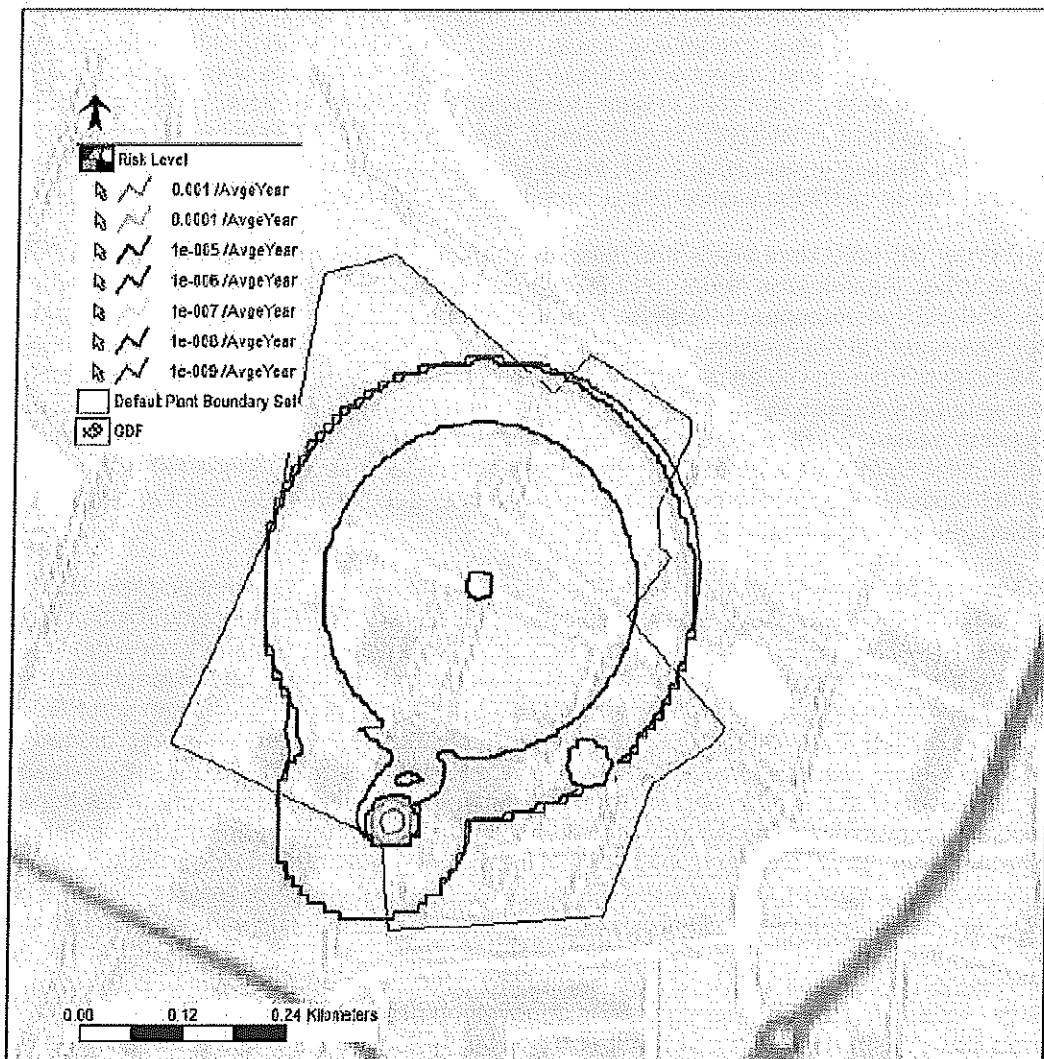
"Met betrekking tot de risicocontour heeft hij gesteld dat ten tijde van het vaststellen van het plan voor LNG-vulstations geen indicatieve richtafstanden bestonden. In een zogenoemde Quantitatieve Risico Analyse (hierna: QRA) zou volgens hem het veiligheidsrisico inzichtelijk moeten worden gemaakt. De plaatsgebonden risicocontour van 10⁻⁶ zal dan op of binnen de perceelsgrens komen te liggen of voor een deel in openbaar gebied. Volgens indicatieve berekeningen is dit haalbaar, met risico-reducerende maatregelen en/of juiste situering binnen het terrein. In dat geval zou een LNG-tankstation vergelijkbaar zijn met hooguit een

benzineservicestation met een beperkte doorvoer van minder dan 1.000 m3 LPG per jaar. In de brochure "Bedrijven en milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse gemeenten (hierna: VNG-brochure) is een dergelijk bedrijf als categorie 3.1 gekwalificeerd en hiervoor is in het kader van de veiligheid een afstand van 30 m tot woningen aanbevolen. De raad heeft gesteld dat deze afstand kan worden nageleefd"

"De Afdeling ziet in het belang bij een spoedige beëindiging van het geschil aanleiding de raad op de voet van artikel 8:51d van de Awb op te dragen het gebrek in het bestreden besluit binnen de hierna te noemen termijn te herstellen. De raad dient met inachtneming van deze uitspraak te onderzoeken waar de veiligheidscontour vanwege het LNG/CNG-tankstation, dat door middel van de afwijkingsbevoegdheid mogelijk wordt gemaakt, ligt en op grond van de uitkomsten van dat onderzoek alsnog toereikend te motiveren waarom de veiligheidscontouren rond een LNG/CNG-tankstation op het perceel dusdanig zijn dat geen risico's zijn te verwachten voor kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten in de omgeving, dan wel een nieuw besluit te nemen. In het laatste geval dient het nieuwe besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekendgemaakt te worden".

In dit geval is een QRA opgesteld (finale versie van 7 januari 2016).

De QRA die voor Engie is opgesteld voor de nieuwe situatie met bunkering van LNG gaat uit van een effectafstand van maximaal 298 meter bij weertype D5.



In bovenstaande figuur worden de PR contouren weergegeven. De 10-6 contour blijft binnen de inrichtingsgrens en valt dus in de huidige situatie niet over een kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object. Het effectgebied is dus bijna 300 meter. Vanaf de opstelplaats van de tankauto tot aan het kantoor van de containerterminal Nijmegen is het zo'n 250 meter. Dit naburige bedrijf is een beperkt kwetsbaar object dat dus valt binnen het effectgebied van de LNG bunkering. De dichtheid aan personen op dit terrein is echter laag. De aanwezigheid van een beperkt kwetsbaar object in het effectgebied op 260 meter afstand is dus goed te verantwoorden. Ook de berekening van het groepsrisico bij de QRA geeft geen aanleiding om dit zwaar te gaan verantwoorden.

4.2.6 Risico's transport

De vraag die gesteld dient te worden is of er met het ruimtelijk mogelijk maken van deze wijze van LNG bunkeren nu en in de toekomst sprake is van een toename van het groepsrisico op het traject vanaf knooppunt Neerbosch (A73) tot aan het terrein van ENGIE. Hierbij dient uit te worden gegaan van de maximale ruimte die de omgevingsvergunning biedt aan LNG transporten en bebouwing in 300 meter van de weg.

LNG is een routeplichtige stof op grond van de 'Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen'. Hiervoor is een inschatting nodig van het huidige routeplichtige vervoer van gevaarlijke stoffen over dit traject en tot welk risico dit leidt. Tevens dient de toename van het risico door het transport van LNG in beeld te worden gebracht. Voor deze beoordeling is niet altijd een berekening (met RBM II) noodzakelijk. Een berekening is alleen noodzakelijk indien de toename van het groepsrisico >10% en de absolute hoogte van het groepsrisico groter is dan 10% van de oriëntatiewaarde (zie Handreiking Risicoanalyse Transport, 1 april 2015).

Het vervoer van LNG vindt plaats met tankauto's vanaf de snelweg naar de locatie van Engie aan de Waal. Aannemelijk is dat het LNG vanaf Zeebrugge wordt aangevoerd en via de A15, A50, A73 en knooppunt Neerbosch de bebouwde kom van Nijmegen zal binnengaan. Door Nijmegen zal het transport dan verder gaan via de Neerbosscheweg, de Energieweg, de Verlengde Energieweg en de Waalbandijk tot aan het Engie terrein. Het grootste deel van het traject betreft rijkswegen die zijn opgenomen in het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen (Regeling basisnet). Binnen dit basisnet is voorzien in groei van transport van gevaarlijke stoffen. Hier wordt verondersteld dat de huidige activiteiten passen binnen het risicoplafond van het basisnet. De gemeentelijke wegen zijn echter geen onderdeel van het basisnet en kennen geen risicoplafond.

LNG is een tot vloeistof verdicht gas dat voor het bepalen van de transportrisico's wordt ingedeeld in de GF3 klasse van stoffen (propaan, LPG etc). In de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART, 2015) is aangegeven hoe de risico's van dit transport beoordeeld kan worden. Voor de beoordeling of er een PR 10-6 contour ontstaat kan tabel 2 (pagina 10) van de bijlage van het HART gebruikt worden. Hier staat aangegeven dat er pas van een PR 10-6 sprake is indien meer dan 60000 transporten plaatsvinden over een weg binnen de bebouwde kom (50 km/u weg). Er zijn geen tellingen beschikbaar van het bestaande transport over dit traject. Op basis van een inschatting kan echter gesteld worden dat er geen grootschalig transport plaatsvindt van GF3 stoffen vanaf Knooppunt Neerbosch tot aan Westkanaaldijk of de Kanaalhavens. Alleen de levering van LPG aan de ANAC en Fina Nederland zal tot enig transport van GF3 stoffen leiden. Dat is echter slechts één transport per week voor beide locaties. Er is dus geen sprake van het ontstaan van een PR contour.

De drempelwaarde voor 10% van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt ook niet overschreden volgens de vuistregel die is gegeven op pagina 17 met toepassing van tabel 8 op pagina 19 van de bijlagen van het HART. Hierbij is uitgegaan van 400 maximaal GF3 transporten (200 Engie, 100 ANAC en 100 Total Fina). Bij een dichtheid op 40 meter van de as van de weg van 200 personen per ha treed pas een overschrijding van de 10% van de oriëntatiewaarde op. Voor een overschrijding dient de dichtheid op 70 meter van de as van de weg 300 personen per ha te zijn. Dit is nergens langs de route het geval. Een berekening van het groepsrisico is derhalve niet noodzakelijk. Volgens het Bevi dient er dus alleen nog invulling te worden gegeven aan artikel 7 waarin de bestrijdbaarheid en de zelfredzaamheid wordt beoordeeld.

Op 16 juni 2016 heeft de VRGZ een advies uitgebracht over de omgevingsvergunning milieu voor de 'Truck to Ship bunkering' van Engie. Hierin gaat de VRGZ ook in op externe veiligheid en de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid.

Conclusie

Gezien het huidige transport van GF3 stoffen en de toevoeging van het transport van LNG als gevolg van de Truck to Ship bunkering van Engie is geen hoog groepsrisico langs het traject van de snelweg A73 tot aan het Engie terrein te verwachten (GR =<10% Oriëntatiewaarde). Gezien het feit dat over een deel van het traject al transport van deze stoffen plaatsvindt is de toename van het risico ook beperkt.

4.2.7 Klimaat

In de scheepvaart bestaan de huidige brandstoffen uit zware stookolie en marine stookolie. Dit zijn brandstoffen met een vrij hoge emissie van verontreinigende stoffen, zoals NO_x, SO_x en PM. Ze kunnen ook leiden tot waterverontreiniging als gevolg van olie lekkage. Daarom is er de laatste jaren gepleit voor strengere eisen ter vermindering van de emissie van deze verontreinigende stoffen. Het gebruik van LNG als brandstof zal een sterke daling van de uitstoot van schadelijke stoffen teweegbrengen.

LNG is dé brandstof voor de scheepvaart, die de uitstoot van ongewenste stoffen drastisch vermindert. Hoewel LNG milieuvriendelijker is dan huidige brandstoffen, is het nog steeds een fossiele brandstof. Echter, het gebruik van LNG effent de weg voor het gebruik van Bio-LNG of vloeibaar gemaakt bio methaan. De ontwikkeling van infrastructuur voor het gebruik van LNG als brandstof is daarom een essentiële stap op weg naar een volledig duurzame vervoerssector.

Al met al heeft het gebruik van LNG als brandstof, in vergelijking tot nu gebruikte alternatieven, minder negatieve gevolgen voor het klimaat.

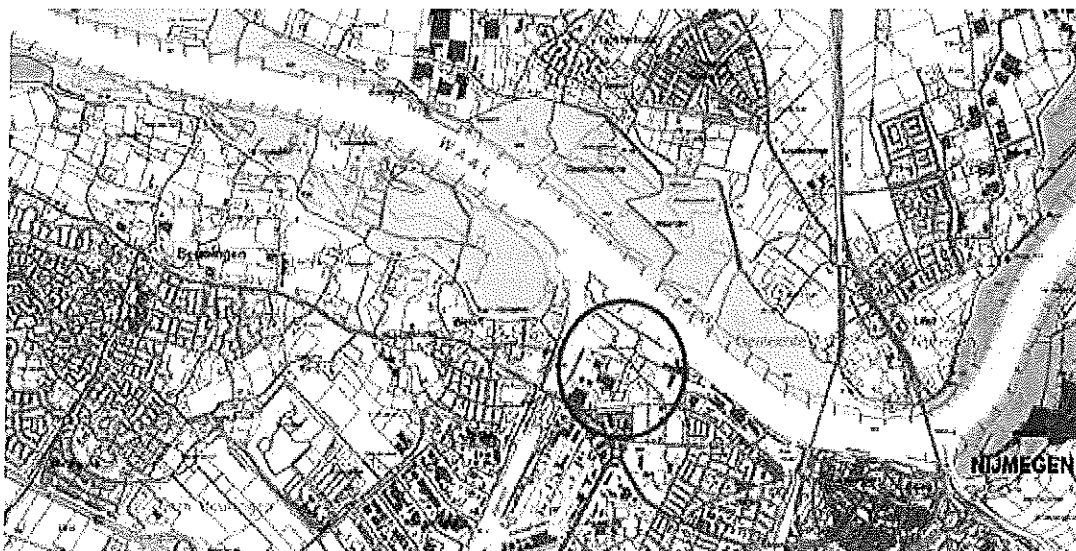
4.3 Water

Ten gevolge van de ontwikkeling zal er geen extra verharding gerealiseerd worden. Het betreffende terreindeel is reeds volledig verhard. Er is geen sprake van aanpassingen aan de bestaande afvalwaterketen en riolering.

4.4 Natuur & Landschap

4.4.1 Gevolgen voor Natura 2000

Natuur beschermen, gebruiken én beleven is de basis van de Natura 2000-gebieden in Gelderland. Voor elk Natura 2000-gebied heeft de provincie Gelderland met gemeenten, terreinbeheerders en betrokken maatschappelijke organisaties een beheerplan opgesteld. Daarin staan concrete maatregelen om de natuur te herstellen en te beschermen.



Bij de aangevraagde activiteit komt geen stikstof vrij die de natuurlijke kenmerken van Natura 2000 kan aantasten. Ook vanuit het milieuaspect geluid zijn geen gevolgen voor Natura 2000 gebieden te verwachten.

4.4.2 Flora en Fauna

Voor de gehele locatie Centrale Gelderland is in januari 2016 een ontheffing Flora en Fauna aangevraagd. Uit de onderzoeken die onderdeel uitmaken van de ontheffing aanvraag blijkt dat er ter plaatse van de voorgenomen activiteit geen flora en fauna voorkomen die realisatie van het voornemen zouden beperken.

4.4.3 Landschap

De aanvraag omgevingsvergunning ziet niet op het realiseren van nieuwe bebouwing. Het zeer incidenteel verschijnen van de tankauto zal geen visueel-landschappelijke verstoring met zich mee brengen.

4.5 Archeologie en Cultuurhistorie

4.5.1 Cultuurhistorische waarden

Rijksbeleid

Cultuurhistorie speelt een belangrijke rol bij de ruimtelijke inrichting van ons land. Het geeft identiteit en kwaliteit aan een gebied. Om deze redenen heeft het rijk de beleidslijn ingezet om cultuurhistorie onderdeel te laten zijn van het afwegingskader bij het opstellen van bestemmingsplannen. Deze beleidslijn is verwoord in de beleidsbrief Modernisering Monumentenzorg uit 2009 en heeft geleid tot wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) sinds 1 januari 2012. Met het gewijzigde Bro zijn gemeenten wettelijk verplicht cultuurhistorie deel uit te laten maken van het afwegingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen. Het rijk vraagt hiermee aan gemeenten om bij het opstellen van bestemmingsplannen, projectafwijkingbesluiten en beheersverordeningen cultuurhistorische gebouwen, objecten en structuren te inventariseren en daaraan conclusies te verbinden en in het bestemmingsplan te verankeren.

De Monumentenwet 1988 vormt de basis voor de monumentenzorg. Rijksmonumenten worden op basis van deze wet aangewezen, evenals rijksbeschermd stadsgezichten.

Gemeentelijk beleid

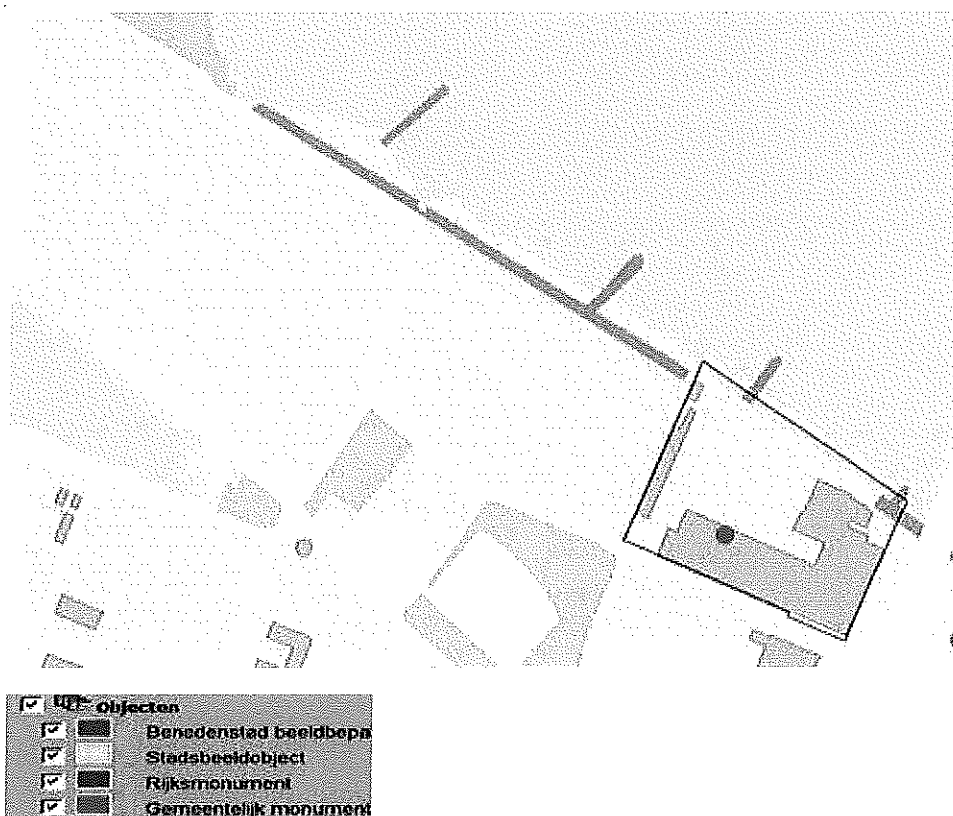
Het gedachtengoed uit de beleidsbrief Modernisering Monumentenzorg en het gewijzigde Besluit ruimtelijke ordening is aanleiding geweest het gemeentelijk erfgoedbeleid te actualiseren. Dit heeft geresulteerd in de Nota Cultureel Erfgoed, die op 15 mei 2013 door de raad is vastgesteld.

Deze nota beschrijft op welke manier erfgoed kan bijdragen aan de ambitie van de gemeente Nijmegen om de identiteit van de stad te behouden en te versterken. Hiervoor worden drie strategieën ingezet: duurzame ruimtelijke ontwikkeling, kennis & inspiratie en bescherming & instandhouding.

De strategie duurzame ruimtelijke ontwikkeling heeft betrekking op een toekomstbestendige stad, waar erfgoed ingezet wordt om bij gebiedsontwikkelingen de eigen identiteit te behouden of te versterken. De verplichtingen vanuit het Besluit ruimtelijke ordening en de daaruit voortvloeiende beleidsvrijheid die we als gemeente hebben zetten we in om deze ambitie te kunnen realiseren. Erfgoed is namelijk een factor die mede kwaliteit geeft aan de ruimte en daarmee ruimtelijke ontwikkelingen kan verrijken. De cultuurhistorische elementen die onderdeel zijn van de identiteit van de stad kan men niet allemaal als beschermd monument of gezicht aanwijzen, maar zijn wel onderdeel van de manier waarop we onze stad beleven, inrichten en gebruiken. De cultuurhistorische beleidskaart is de basis voor de cultuurhistorische inbreng bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

Het betreffende projectgebied valt binnen gebiedstype 1 van de cultuurhistorische beleidskaart. Bij deze categorie is er hoofdzakelijk sprake van woonwijken die in de afgelopen 50 jaar tot stand zijn gekomen en moderne bedrijventerreinen en industriegebieden. In deze gebieden zijn cultuurhistorisch waardevolle elementen in mindere mate aanwezig. Bij ruimtelijke plannen zal daarom alleen gestreefd worden naar behoud en herkenbaarheid van historische structuren. Dit is voor deze gebieden voldoende om verwijzingen naar het verleden levend te houden.

Voor gemeentelijke beschermingen is de gemeentelijke monumentenverordening de basis. In de directe omgeving van het projectgebied liggen geen gemeentelijke monumenten. Op een afstand van circa 325 m, aan de Winselingseweg 12-16 ligt de in 1928 gebouwde NYMA-watertoren als gemeentelijk beschermd monument. Dit is het meest nabijgelegen gemeentelijk monument. Eveneens op circa 325 m, ligt de Vasim, een complex met hoge cultuurhistorische waarde.



Afbeelding: Nyma-toren in omgeving projectgebied

Cultuurhistorische waarde projectgebied

Er zijn in het projectgebied geen historische structuren en geen cultuurhistorische waarden aanwezig. Gelet op de afstand tot het gemeentelijk monument Nyma-watertoren en de cultuurhistorisch waardevolle Vasim-fabriek zal er een visueel-ruimtelijke relatie zijn tussen de biomassacentrale en deze gebouwen. Beide gebouwen zijn industriële bedrijfsgebouwen die passen in een industriële omgeving.

Gevolgen projectbesluit voor cultuurhistorische waarden

Vanuit cultuurhistorisch oogpunt is er geen aanleiding voor het maken van nadere opmerkingen.

4.5.2 Archeologie

Zoals uit paragraaf 1.4 blijkt is er in dit geval geen sprake van ingrepen dieper dan 0,30 m onder maaiveld. Aantasting van het archeologisch bodemarchief is daarmee niet aan de orde.

Hoofdstuk 5 Vooroverleg

5.1 Inleiding

Voor het projectbesluit zal krachtens artikel 6.18 Bor het wettelijke vooroverleg van artikel 3.1.1. Bro worden opgestart. De resultaten van het vooroverleg zullen in dit hoofdstuk worden verankerd.

5.2 Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Naar aanleiding van een eerste concept-reactie van het Ministerie, heeft er op 17 oktober 2016 overleg plaatsgevonden tussen vertegenwoordigers van de gemeente Nijmegen, Omgevingsdienst Regio Nijmegen, ENGIE en RWS Oost-Nederland over de plannen voor een mobiel LNG bunkerpunt (truck-to-ship) aan de Hollandseweg 11 te Nijmegen.

Het gesprek heeft zich in het kader van dit projectafwijakingsbesluit vooral gericht op het beheer van de haven, de externe veiligheid en het bunkeren van LNG in het bijzonder.

In het overleg zijn de details omtrent externe veiligheid besproken. Ten aanzien van het beheer is vastgesteld, dat de gemeente Nijmegen nautisch beheerder is van de haven en tevens beheerder is ten aanzien van het toezicht op schepen met gevaarlijke stoffen (als lading) op deze locatie. In de beschikking op de omgevingsvergunningsaanvraag en in een verkeersbesluit zullen de verantwoordelijkheden en maatregelen nader benoemd worden.

Voorts heeft het Ministerie verzocht om in deze ruimtelijke onderbouwing meer aandacht te besteden aan de reservering "Stroomvoerend deel van het rivierbed", welke krachtens het Barro ook op de locatie rust.

In paragraaf 1.4. is dan ook nader hier op ingegaan.

5.3 Provincie Gelderland

De provincie Gelderland heeft desgevraagd laten weten dat er geen provinciaal belang in het geding is.

5.4 Waterschap

De projectlocatie voor het bunkeren van LNG is buitendijks gelegen van de primaire waterkering. Het waterschap is daarmee geen bevoegd gezag voor de waterkwaliteits- en kwantiteitsaspecten.

De ontwikkeling heeft geen invloed op de afvoer en zuivering van afvalwater.

Ten aanzien van de primaire waterkering geldt dat de ontwikkeling buiten de keurzones van de waterkering is gelegen. Hoewel de 10-6 contour net aan de primaire waterkering raakt, zien we voor het duurzaam veilig functioneren van de waterkering geen additionele risico's.

Het Waterschap ziet daarom geen aanleiding tot het maken van opmerkingen bij het projectafwijakingsbesluit.

5.5 Ministerie van Defensie

Van het Ministerie van Defensie is geen reactie ontvangen.

5.6 Nutsbedrijven

Liandon bv heeft op 18 juli 2016 aangegeven uiterlijk op 25.07.2016 te zullen reageren. Er is evenwel geen nadere reactie meer ontvangen.

5.7 Gemeente Beuningen

De gemeente Beuningen heeft aangegeven geen inhoudelijke opmerkingen te plaatsen bij het voornemen van ENGIE.

Hoofdstuk 6 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

De eventueel te maken aanpassingen, kosten e.d., ten gevolge van de realisatie van de voorgestelde wijziging zijn voor rekening van de aanvrager.

De kosten van de onderhavige procedure zullen verhaald worden op de initiatiefnemer conform de legesverordening. De legeskosten zullen in rekening worden gebracht gelijktijdig met de leges voor de omgevingsvergunning.

Uit het gevraagde projectbesluit kan schade voortvloeien als bedoeld in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening om welke reden er gerede twijfel bestaat over de vereiste economische uitvoerbaarheid van de gevraagde planologische maatregel. Er dient voorkomen te worden dat de overheid voor particuliere initiatieven planschade betaalt.

Er is een overeenkomst gesloten waarin de initiatiefnemer zich ten behoeve van de economische uitvoerbaarheid van de planologische maatregel bereid verklaart, de daaruit voortvloeiende voor vergoeding in aanmerking komende planschade volledig te compenseren.

Derhalve kan gesteld worden, dat de ontwikkeling financieel-economisch uitvoerbaar is.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De ontwerp omgevingsvergunning (met projectafwijkingsbesluit) zal 6 weken ter inzage worden gelegd.

In deze termijn wordt eenieder in de gelegenheid gesteld om zienswijzen tegen het ontwerpbesluit kenbaar te maken. Over de terinzagelegging van het besluit wordt mededeling gedaan op de gemeentelijke en provinciale website en in de "Staatscourant".

Bijlage

Bijlage 1 Toets aan geluidszone

Eindnoten

1. De Groene Delta betreft de ambitie van ENGIE om de transitie naar duurzame vormen van energiegebruik te ondersteunen op het terrein.