

VERGUNNINGPROCES WATERSTOFTANKSTATIONS

PRAKTISCHE HANDLEIDING



In opdracht van Rijkswaterstaat

In het kader van Waterstof Veiligheid Innovatie Programma (WVIP) onder het H2 Platform

Ten behoeve van WG Uniforme Vergunningverlening

23 Maart 2020

Opgesteld door:

Advies en Ingenieursbureau Ekinetix B.V.

Inhoud

Inleiding.....	4
1. Vergunningproces waterstof tankstations, perspectief vanuit de initiatiefnemer	5
1.1 Stakeholders en vooroverleg	5
1.2 Vergunningen	6
1.3 Technische scope	7
1.4 Benodigde documenten	9
1.5 Het traject.....	13
2. Conclusies en Aanbevelingen	16
3. Geraadpleegde Bronnen.....	19
<i>Bijlage 1A: Case - Het planproces van het waterstof tankstation te Rhooon.....</i>	<i>20</i>
<i>Bijlage 1B: Werkdocument communicatie “Waterstof voor omwonenden” en infoavonden.....</i>	<i>25</i>
<i>Bijlage 2: Typologie waterstof tankstations</i>	<i>28</i>
<i>Bijlage 3: Lijst van afkortingen.....</i>	<i>29</i>
<i>Bijlage 4: Ontwikkeling wettelijk kader</i>	<i>30</i>

Inleiding

Naar verwachting worden de komende jaren in Nederland meerdere openbare waterstof tankstations opgericht. Het Klimaatakkoord spreekt van 20 stuks in 2020 en 50 stuks in 2025. Waterstof in de gebouwde omgeving is voor zowel de initiatiefnemer als het bevoegd gezag een nieuw vraagstuk. De ervaring met de huidige openbare tankstations (Rhoon, Helmond, Arnhem, Delfzijl, Den Haag) leert dat het vergunningproces voor zowel de initiatiefnemer als bevoegd gezag in de praktijk nog met veel vragen en onbekendheid is verbonden. De initiatiefnemers uit de tankstationbranche zijn in de meeste gevallen niet gewend met vergunningplichtige installaties te werken. Het vergunningtraject is daarmee tijdrovend en kostbaar.

Rijkswaterstaat is betrokken bij de werkgroep uniforme vergunningverlening, onderdeel van het Waterstof Veiligheid Innovatie Programma (WVIP).

Rijkswaterstaat heeft Ekinetix gevraagd het vergunningproces voor openbare waterstof tankstations procesmatig te beschrijven. De procesbeschrijving bevat een procesflowdiagram met stappenplan, toelichting en handige checklists die zowel geschikt zijn voor initiatiefnemer als het bevoegd gezag. De projectmanagers en vergunningspecialisten van Ekinetix hebben reeds de nodige ervaringen opgedaan bij de vergunningaanvragen en de realisatie van waterstof tankstations in Nederland en daarbuiten. Op basis van deze praktijkervaringen zijn praktische tips toegevoegd.

Het planproces vanaf het eerste idee en contact met het bevoegde gezag bevat een aantal hoofdstappen. Vooral het goed voeren van vooroverleg met gemeente, omgevingsdienst en de veiligheidsregio is hierin essentieel. Dit wordt globaal beschreven in het eerste hoofdstuk, inclusief een praktische beschrijving als voorbeeld hoe het dit proces verlopen is bij de bouw van het waterstof tankstation in Rhoon (bijlage 1). De bijbehorende procesflow is generiek en dus toepasbaar voor zowel initiatiefnemers als het bevoegd gezag. Conclusies en aanbevelingen staan in hoofdstuk twee. Het document is bedoeld als een functionele beschrijving van het proces en naslagwerk. Niet elk waterstof *vulpunt* is hetzelfde (openbaar, niet-openbaar, multifuel). Om die reden is in de bijlage een typologie met voorbeelden opgenomen. Deze handreiking concentreert zich op de vaste tankstations, zowel openbaar als niet-openbaar. Het uitgewerkte voorbeeld beschrijft een monofuel-tankstation, maar de beschreven procesbeschrijving is ook geldig voor multifuel-tankstations.

1. Vergunningproces waterstoftankstations, perspectief vanuit de initiatiefnemer

1.1 Stakeholders en vooroverleg

In het vergunningproces zijn navolgende stakeholders onder meer van belang:

- A. Initiatiefnemers
- B. Bevoegd gezag
 - a. Gemeente;
 - b. Omgevingsdienst (i.v.m. de inhoudelijke beoordeling van de Wabo-milieu vergunningaanvragen);
 - c. Veiligheidsregio i.v.m. advies op het gebied van externe veiligheid);
 - d. Afhankelijk van o.a. de scope van het proces, fysieke locatie en mobiliteitsontsluiting, het bestemmingsplan, gemeentelijke ruimtelijke visie, kunnen ook andere stakeholders van belang zijn. Dit is altijd maatwerk.
- C. Belanghebbenden (zoals omwonenden)

Goed en intensief vooroverleg met bevoegd gezag en overige stakeholders wordt ten zeerste aanbevolen. Waterstofinitiatieven zijn relatief nieuw en gemeenten (bevoegde gezagen) hebben hier in het algemeen nog weinig tot geen ervaring mee. Daardoor is de kans groot dat er vertragingen of blokkades optreden indien de relevante stakeholders in het voortraject niet opgezocht worden en er niet voldoende vooroverleg plaatsvindt. Het resultaat van het vooroverleg is bij voorkeur dat er over de scope, ruimtelijke inpassing en beheersing van risico's consensus ontstaat. Indien men in een werkgroep de handen in één slaat kan de haalbaarheid van het traject relatief snel afgetoetst worden. Relevante input wordt verkregen, constructieve uitwisseling van informatie vindt plaats, mogelijke knelpunten worden vroegtijdig zichtbaar en niemand wordt verrast.

1.2 Vergunningen

Voor een waterstoftankstation moet in alle gevallen een Wabo-milieuvergunning aangevraagd worden (Bor, bijlage 1, onderdeel C, categorie 4.4, lid L) en meestal ook een bouwvergunning. In de indeling van het Activiteitenbesluit is een waterstoftankstation een type C-inrichting (voor type A is geen vergunning nodig, type B is slechts meldingsplichtig, type C is vergunningplichtig). Het bevoegd gezag volgt de uitgebreide Wabo-procedure. Deze trajecten kunnen relatief lang duren. Bovendien zijn de initiatieven bijna altijd in strijd met het vigerende bestemmingsplan, alleen al omdat tanken van waterstof meestal niet genoemd wordt binnen de ruimtelijke ordening in het bestemmingsplan. Voor de stations die in Nederland inmiddels gebouwd zijn is voor de beoordeling van de externe veiligheid aangesloten bij het Bevi, door het uitvoeren van een QRA veiligheidsstudie. Het Bevi is voor een waterstoftankstation niet rechtstreeks van toepassing, maar is bij de reeds vergunde tankstations al wel toegepast vooruitlopend op toekomstige formalisering van extra regelgeving. Zo heeft het RIVM in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) de risico- en effectafstanden van waterstoftankstations in beeld gebracht.

We gaan in dit document uit van stations met een maximale hoeveelheid opgeslagen van 5 ton. Boven die grens valt de inrichting onder BRZO-regime. De daarbij horende eisen beschrijven we in dit document niet.

Indien er ook productie van waterstof plaatsvindt dan geldt de verplichting voor een Omgevingsververgunning ook op grond van Bor, bijlage 1, onderdeel C, categorie 2.1. Zolang de geproduceerde hoeveelheden beperkt blijven zal de gemeente nog steeds bevoegd gezag zijn.

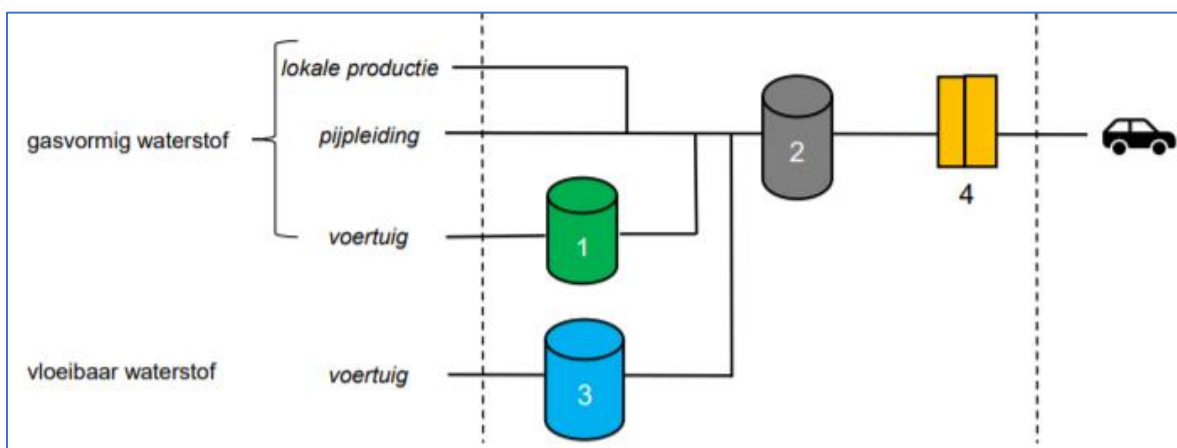
Specifiek voor wegverkeer is dat tankstations aan de hoofdwegen ook een vergunning nodig hebben op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr), die moet worden aangevraagd bij Rijkswaterstaat.

1.3 Technische scope

Het tanken vindt plaats in een waterstoftankstation. Een goede technische scope van het station is een essentieel uitgangspunt. Indien gedurende het vergunningproces een technische configuratie verandert, moet het proces weer opnieuw beginnen en treedt er derhalve veel vertraging op (een “frozen” scope is essentieel voordat de vergunningaanvraag ingediend wordt).

PGS35 wordt beschouwd als best beschikbare techniek en moet daarmee door het bevoegd gezag als basis voor de vergunningverlening worden aangehouden. PGS35 beschrijft bijvoorbeeld de interne veiligheidsafstanden, bepaald door stralingsberekeningen (aanstraling uitgedrukt in kW/m²) tussen de diverse installatie-onderdelen. Ook bevat PGS35 voorschriften voor opslag en bevoorrading. PGS35 is in 2015 tot stand gekomen. Tot aan dat moment werd uitgegaan van NPR8099 (Nederlandse Praktijk Richtlijn voor de brandveilige, arbeidsveilige en milieuveilige toepassing van installaties voor het afleveren van waterstof aan voer- en vaartuigen).

Waterstof kan zowel gasvormig als vloeibaar aangeleverd worden en ook eventueel lokaal geproduceerd worden. Dit aanleveren kan via voertuigen (“tube trailers”) of via pijpleidingen voor gasvormig waterstof plaatsvinden. Zie onderstaand de diverse distributievormen voor aanleveren van waterstof weergegeven. Een eenmaal gekozen logistieke distributievorm bepaalt mede de technische configuratie en externe risico en de bijbehorende voorschriften en kan derhalve niet zomaar tijdens het vergunningtraject gewijzigd worden.



Figuur 1.1 Schematische weergave waterstoftankstation (bron IFV)

Procesbeschrijving vanuit de praktijk:

Vooroverleg 1: de initiatiefnemer (aanvrager) maakt een eerste afspraak bij de gemeente. Als de initiatiefnemer niet voldoende eigen kennis bezit neemt hij een adviseur mee. Het plan wordt op hoofdlijnen door de initiatiefnemer uitgelegd en de gemeente geeft aan hoe zij er in staan (de procedure, haalbaarheid en draagvlak wordt besproken, zijn er eventuele showstoppers vanwege bestemmingsplan en/of andere initiatiefnemers). Indien hieruit komt dat er geen procedurele barrières zijn en er is voldoende draagvlak, dan wordt er een 2^e overleg gepland.

Vooroverleg 2: doel is om met een goede tekening/lay-out en plan te komen waarin staat wat de initiatiefnemers beogen als procedure-scope om tot indiening van de vergunningaanvraag te komen.

Wat komt er allemaal qua technische configuratie en hoeveelheden en wat is de planning? In het ideale geval is technische configuratie uitontwikkeld en is een “bevroren scope” het uitgangspunt. Dit zal in de praktijk niet altijd mogelijk zijn. Toch zal het ontwerp op hoofdlijnen en de belangrijkste vergunninggerelateerde zaken en de conformiteit met PGS 35 duidelijk moeten zijn voordat het proces verder ingestoken wordt. Is er overeenstemming over het tijdsplan? De initiatiefnemer en/of adviseur maakt een verslag van de procedure en scope die afgesproken is en laat het bevoegd gezag dit accorderen.

Bijlage 1 beschrijft het proces zoals het in de praktijk verlopen is bij de realisatie van het waterstoftankstation van Air Liquide te Rhooen. Hierin staan een aantal tips en aanbevelingen die kunnen dienen als beste praktijk voor andere initiatiefnemers om gezamenlijk met de relevante stakeholders het vergunningproces te bespoedigen.

De basis is er nu. Gemeente en initiatiefnemer kunnen verder aan de slag met de uitwerking om tot een volledig dossier te komen dat bij de vergunningaanvraag ontvankelijk is. In het ideale geval reserveert de gemeente tijd voor de kwalificatie van alle documentatie. Eventueel wijst ze een zogenaamde OLO-coördinator aan voor dit vergunningtraject. Deze OLO-coördinator neemt contact op met de omgevingsdienst en de veiligheidsregio. Het is zaak dat de initiatiefnemer dit proces in goed onderling overleg blijft monitoren. Een periodiek voortgangsoverleg wordt aanbevolen. De omgevingsdienst vraagt altijd advies aan de veiligheidsregio (i.e. brandweer). De veiligheidsregio is niet verplicht binnen een bepaalde termijn te reageren en afhankelijk van hun capaciteit en prioriteit kan dit advies vroeger of later komen. Derhalve is tijdig en goed vooroverleg met de veiligheidsregio zeer relevant.

In het algemeen neemt het ontwikkel- en voorbereidingsproces enkele maanden in beslag. In het beschreven praktijkgeval in het project Rhooen heeft dit circa 7 maanden geduurd (februari t/m augustus 2013). Hierin moest het bestemmingsplan ook gewijzigd worden en is de zogenaamde uitgebreide Wabo-procedure doorlopen. Toch kan een relatief lang ontwikkel- en samenwerkingstraject, gezamenlijk met bevoegde gezagen zichzelf later “terugverdienen”, doordat het vergunningtraject in één keer goed doorlopen wordt. Afhankelijk van de mate en effectiviteit van samenwerking met gemeente, omgevingsdienst en veiligheidsregio, kan dit vergunningverleningsproces mogelijk verkort worden. Men hoeft dan de termijn van 26 weken (exclusief wettelijke zienswijzen en bezwaarperiode) niet geheel te benutten. Men “kent” immers alle stukken al en afhankelijk van prioriteit en bestuurlijke capaciteit is een kortere doorlooptijd mogelijk.

Er kan een aanvang gemaakt worden met het uitvoeren van relevante milieustudies indien:

- bevoegde gezagen het plan zien zitten,
- het initiatief past in de gemeentelijke visie,
- de technische configuratie op besproken locatie past in het bestemmingsplan en/of gemeente bereid is het bestemmingsplan te wijzigen.

Gedurende het vergunningproces kan de locatie niet zomaar gewijzigd worden, daar dit grote impact kan hebben op ontsluitingsplan en externe veiligheid.

1.4 Benodigde documenten

Het is zaak dat bevoegd gezag en haar adviseurs aangeven welke studies, documentaties en/of communicaties allemaal nodig zijn om de vergunningaanvraag volledig en compleet te maken). Een aantal studies zijn locatiespecifiek en anderen generiek. De generieke studies vinden hun oorsprong in het technische ontwerp en zijn daardoor locatieonafhankelijk. Derhalve is het zaak daar mee te starten. Een praktische aanbeveling is om voor de afstanden in eerste instantie uit te gaan van de generieke afstanden en pas de QRA te gaan maken als de gehele installatie bekend is. (Zie ook de verwachte ontwikkeling van het wettelijk kader in bijlage 4.)

Navolgende studies en documentatie zijn vaak nodig:

- **Niet-technische beschrijving van het waterstoftankstation:** Hierin wordt voor niet-specialisten het totale initiatief uitgelegd, inclusief prestaties van het station en worden op hoofdlijnen alle studies samengevat.
- **Locatiespecifiek water- en bodemonderzoek:** Een sonderingsonderzoek is nodig voor het bouwdeel. Ook wordt de specifieke grondsamenstelling bepaald om te achterhalen of de bouwgrond niet vervuild is. Het is verstandig om een bodemgesteldheidsonderzoek uit te laten voeren (in de volksmond "schone-grondverklaring"). Afhankelijk van de locatie dient nog een onderzoek plaats te vinden naar eventuele archeologie en niet-ontpofte explosieven.
- **Onderzoek lozing oppervlaktewater:** Op grond van de Waterwet is direct lozen in het oppervlaktewater vergunningplichtig. Er moet berekend worden hoeveel geloosd wordt. Het lozen van afstromend hemelwater, dat niet afkomstig is van een bodembeschermende voorziening, in het oppervlaktewater mag in principe. De algemene regels staan dit toe binnen de kaders van de zorgplicht. Met het waterschap moet wel gescreend worden of dit nog binnen de regels valt, om onnodige verontreiniging te voorkomen tijdens het afstromen van het hemelwater richting oppervlaktewater. Het waterschap is het bevoegde gezag voor deze lozing. Die kan op grond van de zorgplicht (artikel 2.1 Activiteitenbesluit) eisen stellen aan de te nemen maatregelen om verontreiniging van het afstromend hemelwater te voorkomen. Voor eventueel aanleggen van sanitair bij het tankstation moet uiteraard gebruik gemaakt worden van riolering of een septic tank. Voor drainage, dempen en/of vergraven van watergangen en/of het aanbrengen van duikers moet goed afgestemd worden met dit bevoegde gezag daar dit vergunningplichtig is.
- **Akoestisch onderzoek:** Bij het stellen van voorschriften tegen geluidhinder is "de bescherming van het milieu" leidend. Geluidsvoorschriften moeten het belang van de bescherming van het milieu dienen. Het waterstoftankstation moet hieraan kunnen voldoen en dat dient door het bevoegde gezag gemotiveerd te worden. Hiervoor worden vaak geluidsemisatie-calculaties en metingen uitgevoerd. Soms kan volstaan worden met enkel de calculaties.

- **Emissieonderzoek lucht:** De kwalificatie van eventuele impact op de luchtkwaliteit dient betrokken te worden bij de vergunningverlening. Daarbij wordt gekeken naar vervoersbewegingen en de gevolgen voor de leefomgeving van emissies 'uit de pijp'. Conform artikel 5.16 lid 1 van de Wet milieubeheer moet aannemelijk zijn dat voldaan wordt aan (minimaal) één van de volgende criteria:
 - o Er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
 - o Er is, al dan niet per saldo, geen verslechtering van de luchtkwaliteit;
 - o De bijdrage aan de concentratie van een stof is 'niet in betekende mate' (NIBM);
 - o Het project is genoemd of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of binnen een regionaal programma van maatregelen (RSL);
 - o Bij het NIBM-criterium gaat het om de (extra) bijdrage door de oprichting of verandering van de inrichting. Er wordt dus een vergelijking gemaakt met een eventuele eerder verleende vergunning.

De praktijk is dat waterstoftankstations deze toets eenvoudig doorstaan, doordat er niet of nauwelijks gassen vrijkomen (behoudens marginale hoeveelheden stikstof (N₂)-waterstof "vent"-stromen om het systeem te spoelen). Bovendien is bij bedrijf van het station de lokale emissie van NO_x, SO₂ en fijnstof nihil, omdat de voertuigen van de klanten/gebruikers zero-emissie zijn. Hierdoor zorgt realisatie van het project juist integraal voor een verbetering van de luchtkwaliteit. In veel gevallen zal een onderzoek dus niet nodig zijn. In geval van substantiële bouwactiviteiten kan het zijn dat het bevoegd gezag rekening houdt met stikstofdepositie die het gevolg is van deze bouwactiviteiten.

- **Plan ruimtelijke onderbouwing wijziging bestemmingsplan:** Realisatie van een waterstoftankstation moet passen binnen de regels van het bestemmingsplan. Dit is haast nooit het geval daar waterstoftankstations relatief nieuw zijn. Derhalve moet ofwel het bestemmingsplan worden herzien ofwel gebruik gemaakt worden van de procedure om af te wijken van het bestemmingsplan met een omgevingsvergunning. De Wabo schrijft voor dat de motivering van het besluit om af te wijken van het bestemmingsplan een goede ruimtelijke onderbouwing moet bevatten. Hierin moet worden aangetoond dat het initiatief haalbaar en uitvoerbaar is en dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Een ruimtelijke onderbouwing is inhoudelijk te vergelijken met de toelichting van een bestemmingsplan. Alle relevante stedenbouwkundige, planologische, beleidsmatige, milieutechnische en economische aspecten moeten in de ruimtelijke onderbouwing worden behandeld. Deze ruimtelijke onderbouwing wordt opgesteld als de gemeente voornemens is mee te werken aan het beoogde initiatief. Het kan echter voorkomen dat een gemeente nog geen medewerking aan een ontwikkeling heeft toegezegd en nog moet worden overtuigd van het feit dat er sprake is van een goed initiatief. Ook dan kan een ruimtelijke onderbouwing uitkomst bieden.
- **Ecologisch onderzoek in het kader van de Wet natuurbescherming:** Het inventariseren van beschermde flora en fauna is onderdeel van deze toetsing. Indien op de locatie sprake is van beschermde flora en/of fauna, kan dit beperkend zijn of zelfs een locatie uitsluiten. Het is dus zaak hier snel uitsluitsel over te krijgen (e.g. vleermuizentrekroute, beschermde weidevogels). Moeten er bomen gerooid worden (kapvergunning en/of past dit in het gemeentelijk plan) en hoe wordt dit gecompenseerd?

- **Verkeersmobiliteitsonderzoek:** Dit is vooral van toepassing op een nieuwe locatie, niet zo zeer voor bijplaatsing van een waterstofafgiftepunt bij een bestaande locatie. Moet er voor de ontsluiting van het station een extra oprit en/of afrit komen of kan bij een bestaande oprit/afrit aangesloten worden. Wat is de impact van het waterstoftankstation op de verkeersmobiliteit en hoe wordt de verkeersveiligheid gewaarborgd? Wat zijn de eventuele (ADR) toevoerroutes voor de aanlevering van waterstof? Wat is de (impact op) leverfrequentie? Deze vragen dienen beantwoord te worden in een verkeersmobiliteitsstudie.
- **Plattegronden, aanzichten en doorsneden, 3D Visuals**
- **Plan visuele inpassing t.b.v. gemeentelijke welstandcommissie:** Het verdient aanbeveling de gemeentelijke welstand tijdig bij de initiatieven te betrekken. De initiatiefnemer wil niet verrast worden door beperkingen op bijvoorbeeld representatie van logo, vlaggenmast, kleuren en huisstijl, die de exploitant essentieel vindt voor zichtbaarheid voor gebruikers en marketingdoeleinden. De ervaring leert dat een waterstofstation vaak ervaren wordt als een “industriële aanzicht”, waardoor extra overleg met welstand nodig is.
- **QRA veiligheidsonderzoek voor impact op externe veiligheid:** De QRA is een zeer belangrijke studie die bepaalt of betreffende voorgenomen locatie überhaupt haalbaar is. De zogenaamde 10^{-6} risicocontouren (i.e. plaatsgebonden risico) mogen niet over kwetsbare objecten liggen zoals bijvoorbeeld scholen en huizen. Idealiter liggen deze contouren binnen de grenzen van de eigen inrichting maar vaak is dit niet het geval. Indien de 10^{-6} risicocontouren over een kwetsbaar object liggen, kan de betreffende configuratie niet zondermeer op deze locatie gebouwd worden en moeten er mitigerende maatregelen genomen worden in de scope zodat deze contouren verkleind worden. Is dat niet mogelijk dat valt de locatie af. Verder dient het groepsrisico bepaald en beoordeeld te worden. Deze beoordeling is een bestuurlijke afweging. Om een adequaat advies van de veiligheidsregio te bespoedigen wordt aangeraden om in de QRA ook effectafstanden (stralingscontouren en drukeffecten) mee te nemen. Deze zijn van belang voor de hulpdiensten om hun inzetplannen vorm te geven. De effectafstanden van de scenario's die het risico voornamelijk bepalen zijn een verplicht onderdeel van een QRA die in het kader van het Bevi wordt opgesteld. Voor de verwachte veranderingen in het wettelijk kader zie bijlage 4.

Niet benodigd bij de vergunningaanvraag maar wel bij exploitatie:

- **Explosie veiligheidsdocument:** Bij de installatie van elektrische apparatuur in explosiegevaarlijke gebieden hoort ook het opstellen van een explosie veiligheidsdocument. Aan de hand hiervan kan de initiatiefnemer motiveren dat de brand, c.q. explosierisico's afdoende geborgd zijn door de technische configuratie met bijbehorende zoneringplan, beheers- en organisatorische maatregelen.
- **Noodplan:** Het noodplan voor exploitatie van het station moet gemaakt worden. Dit beschrijft stap voor stap wat er moet gebeuren bij een noodgeval, zoals het uitbreken van een brand of lekkage. De omgevingsdienst en veiligheidsregio zullen deze documenten willen beoordelen.

- **HAZOP veiligheidsstudie:** In deze studie, ofwel Hazard and Operability Study, worden de risico's bij het werken met gevaarlijke stoffen geïnventariseerd en beoordeeld. Dit wordt uitgevoerd onder leiding van een ervaren voorzitter, door een multidisciplinair team. Een HAZOP studie wordt toegepast op een installatie of proces met gevaarlijke stoffen of op het uitvoeren van handelingen met gevaarlijke stoffen. In het eerste geval ligt de focus op de risico's van falen van de installatie- of procesonderdelen, in het tweede geval op risico's van menselijk falen. Deze studie wordt door de leverancier van het station al uitgevoerd tijdens de ontwerpfase van de technische configuratie. Wanneer er sprake is van een samengesteld station op maat wordt zeker ook voor de ingebruikname van het station deze studie geactualiseerd. Deze zogenaamde "interfaces" tussen de verschillende onderdelen dienen opnieuw beoordeeld te worden teneinde het totale systeem goed te beoordelen. In alle gevallen moet de studie uitgevoerd zijn voordat het station in bedrijf genomen wordt. Deze wordt ook door bevoegde gezagen vóór ingebruikname beoordeeld. Bij wijzigingen in de installatie en/of proces dient deze studie geactualiseerd te worden teneinde nieuwe risico's te onderkennen.

Los van Wabo milieu gelden op grond van andere direct werkende regelgeving overige voorschriften:

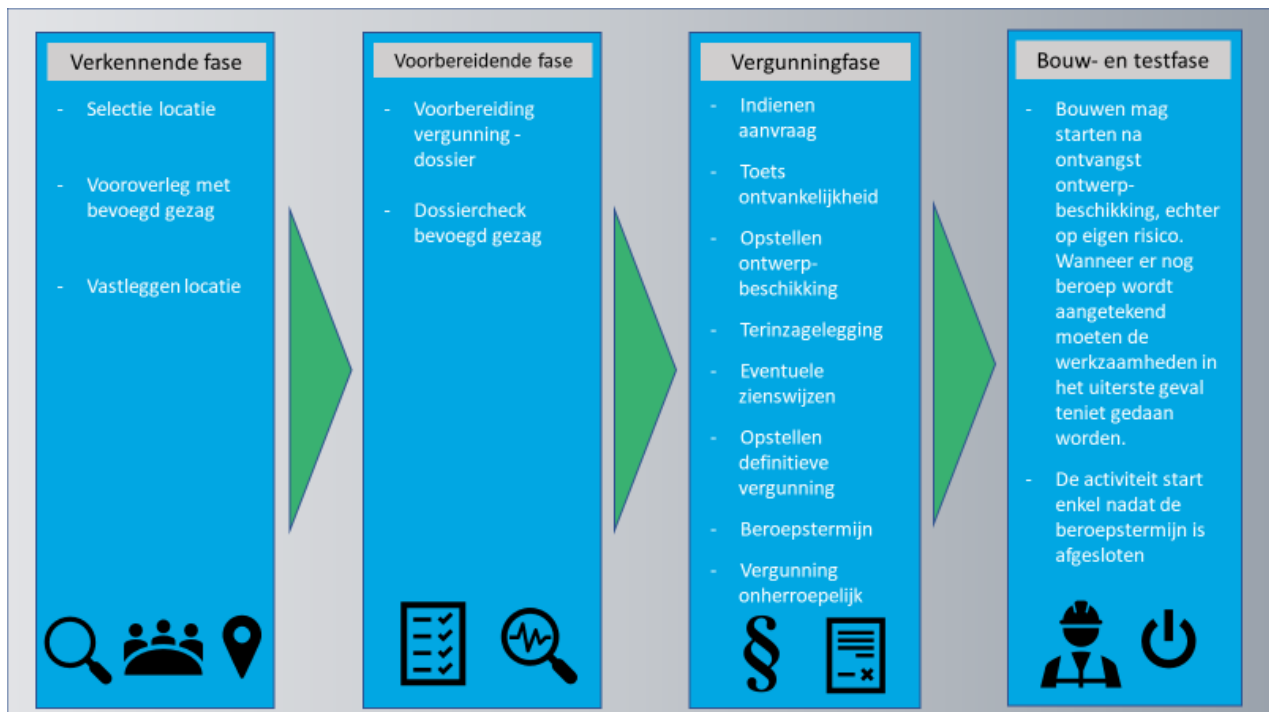
- Warenwet explosie veilig materieel NPR 7910-1 (conform ATEX114, voorheen ATEX 95). CE Richtlijn, toegepast bij fabricage van installaties en producten in EX omgevingen;
- Warenwetbesluit drukapparatuur (Wbda) – Europese richtlijn voor drukapparatuur (14/68/EG (PED)); De beoordeling van de nieuwbouwfase en inspectie van de samenbouw van stationaire drukapparatuur is hierin geregeld. Deze moeten worden uitgevoerd door een zogenaamde notified body (NOBO);
- Arbeidsomstandighedenbesluit (ATEX 153) - Een zogenaamd explosie veiligheids document moet opgeteld worden (EVD); essentieel voor het verkrijgen van een keuring van ingebruikname (KVI).

1.5 Het traject

Als praktijkvoorbeeld is ten aanzien van bovenstaande te melden dat het voorbereidingsproces van het station in Rhon circa 7 maanden geduurd heeft. Hierin moest het bestemmingsplan ook gewijzigd worden en is de zogenaamde uitgebreide Wabo-procedure doorlopen. Daarna kon de vergunningaanvraag ingediend worden en is relatief snel toegekend. De bevoegde gezagen namen circa 1.5 maand voor het plaatsen van de ontwerpbeschiikking (i.p.v. 26 weken) waarna de wettelijke termijnen ingingen van zienswijzen en bezwaar. Hierin werden geen bezwaren ingediend. De belanghebbenden (buurtbewoners, belangengroeperingen en overige stakeholders) waren in het ontwikkelproces (voorbesprekingen) al uitgebreid in kennis gesteld van het initiatief en kregen de kans input te leveren die gevaloriseerd is. Dit voortraject heeft zich terugverdiend in een verkort vergunningverleningsproces zonder bezwaar.

Uit andere trajecten blijkt dat het voorbereidingsproces minimaal enkele maanden in beslag neemt, waarna na indiening de 26 weken-periode start. Op het hierop volgende concept dat ter inzage ligt kunnen zienswijzen ingediend worden. Daarna is er nog de 6 weken termijn voor bezwaar.

Een flowdiagram voor het volledig vergunningtraject wordt in navolgende figuur 1.2 gevisualiseerd. Dit flowdiagram is genomen uit de handreiking IFV voor vergunningverleners en reeds meerde keren door stakeholders zoals Waterstofnet gebruikt waardoor het meer de status krijgt van beste praktijk.



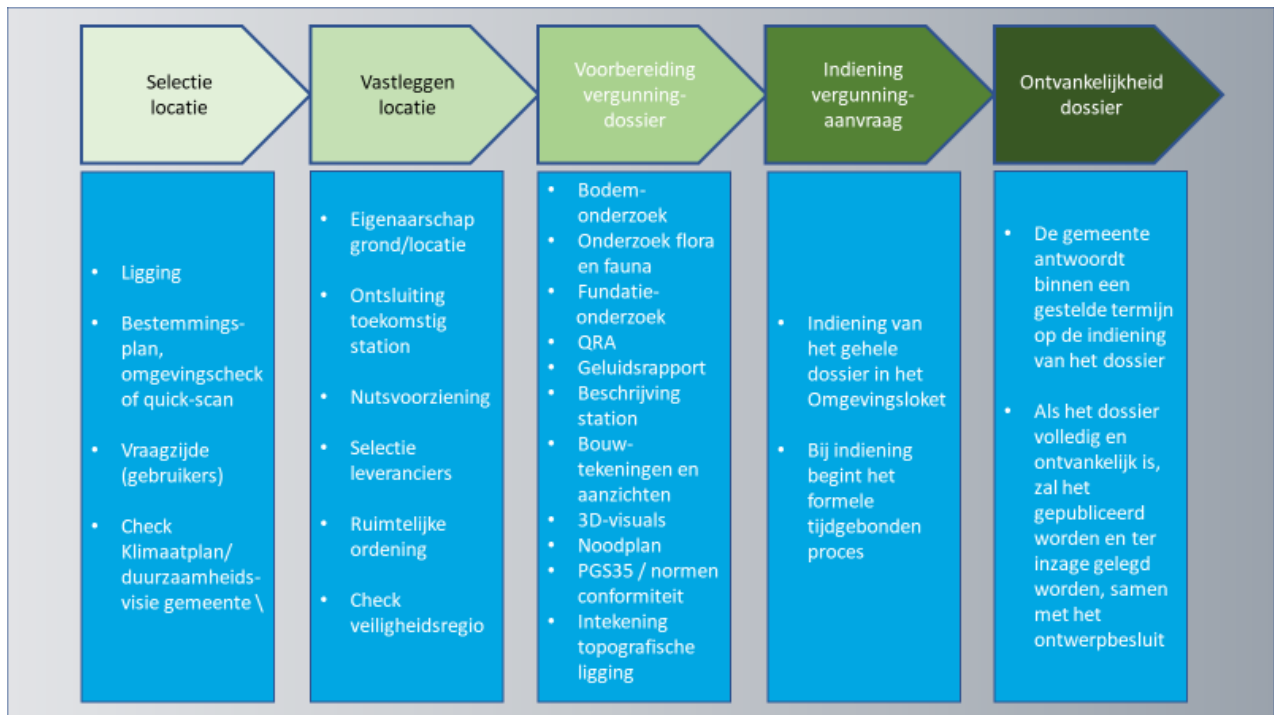
Figuur 1.2 Fasen in vergunningtraject waterstofstation

De voorbereidende fasen om te komen tot indiening van de vergunningaanvraag in het OLO portal zijn nu gereed. De praktijk leert dat het niet altijd mogelijk is om alle partijen op voorhand uitgebreid te betrekken, waardoor in veel gevallen nog aanvullende vragen beantwoord zullen moeten worden door de initiatiefnemer. Indien samenwerking vooraf voldoende intensief was, dan is het in het ideale geval

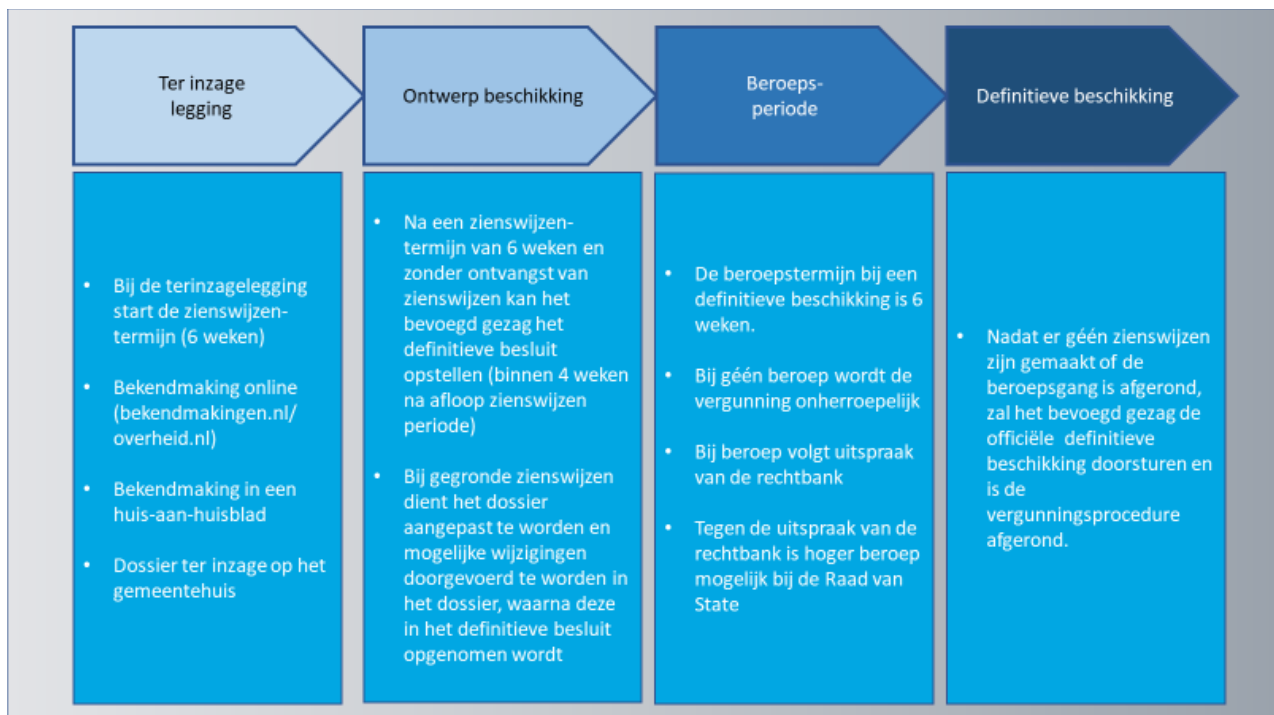
mogelijk dat de documentatie in één keer volledig en compleet is. Het dossier is dan ontvankelijk en de wettelijke maximale termijn van 26 weken begint nu te lopen. De omgevingsdienst vraagt advies aan de veiligheidsregio. Afhankelijk van de aard en complexiteit van het project kunnen provincie en waterschappen ook in beeld komen voor adviezen. Zoals boven reeds vermeld kan afhankelijk van hoe deze voorbereiding met de relevante stakeholders is verlopen en afhankelijk van capaciteit en prioriteit van bevoegde gezagen, deze doorlooptijd van 26 weken korter uitpakken.

Wanneer de omgevingsdienst gereed is wordt de ontwerpbeschikking gepubliceerd en het volledige dossier te inzage gelegd in het gemeentehuis. De wettelijke termijn van zienswijzen begint nu en duurt 6 weken. Afhankelijk van het voortraject met stakeholders kunnen meer of minder zienswijzen ontstaan. Indien van toepassing en bij gegronde redenen moeten deze zienswijzen eerst opgelost worden. Na de wettelijke periode van zienswijzen en zonder ontvangst van bezwaren (of afdoende oplossing daarvan) zal de gemeente binnen 4 weken het definitieve besluit opstellen. De initiatiefnemer mag beginnen met bouwen maar op eigen risico, de vergunning is immers nog niet onherroepelijk. Na het definitieve besluit is er namelijk nog een wettelijke periode van 6 weken waarin nog beroep aangetekend kan worden tegen het besluit van de gemeente. Bij geen beroep is de beschikking automatisch onherroepelijk.

De visuele representatie van het totale proces is in aangepaste en samengevatte vorm weergegeven in figuur 1.3 a en 1.3 b hieronder.



Figuur 1.3.a. Stappen vergunningaanvraag



Figuur 1.3.b. Stappen vergunningaanvraag

2. Conclusies en Aanbevelingen

De ervaring met het toekennen van vergunningen voor waterstoftankstations leert dat dit traject zowel voor de initiatiefnemer als bevoegd gezag relatief complex en tijdrovend is. De initiatiefnemers uit de tankstationbranche zijn in de meeste gevallen niet gewend met vergunningplichtige installaties te werken. Men onderschat dit proces vaak. Het werken met waterstoftechnologie en de bijbehorende hoge drukken is specialistenwerk.

Waterstofnet heeft de diverse doorlooptijden onderzocht van de reeds in Nederland vergunde waterstoftankstations. Vanaf indiening van de vergunning tot aan einde bezwaarperiode is een behoorlijke spreiding te zien (variërend van 3.5 tot 13.5 maand). De oorzaken hiervan waren gelegen in:

- Ontvankelijkheid vergunningaanvraag (bij enkele aanvragen werden aanvullende documenten geëist)
- Publicatie van de vergunningaanvraag duurde langer dan verwacht
- Verschil in additionele voorschriften of maatregelen, mede locatie gebonden (industriegebied, landgoed etc.)

De conclusie die men trok was: bij de aanvragen van de vijf waterstofstations in Nederland werd een gelijke procedure gevolgd en ging het bevoegd gezag in de uitvoering van het proces redelijk uniform te werk. Het verschil was te vinden in kennisniveau en het al dan niet raadplegen van externe organisaties. Vanuit de praktijkervaring van projectmanagers van Ekinetix ondersteunen we deze conclusie. Vanuit de ervaringen in Nederland en daarbuiten hebben we ervaren dat deze processen toch vooral mensenwerk zijn. Elk waterstoftankstation in combinatie met de locatie vereist het nodige maatwerk. Het voorbereidingstraject en ontwikkeltraject is derhalve essentieel. Uitgangspunt moet een “bevrozen scope” zijn, voordat de vergunning ingediend wordt. Een projectmatige aanpak met specialisten en ondersteunende stakeholders in het project is van essentieel belang.

Er is reeds voldoende informatie beschikbaar die het vergunningproces voor waterstoftankstations overall goed beschrijft. Zowel Waterstofnet als het Instituut voor Fysieke Veiligheid hebben dit al afdoende beschreven. Deze rapporten zijn publiek toegankelijk.

In dit rapport is de huidige stand van zaken ten aanzien van het vigerende vergunningproces samengevat en verrijkt met praktische ervaringen en tips. Deze kunnen als “beste praktijk” dienen, waardoor het vergunningstraject effectiever en sneller doorlopen zou kunnen worden. Uiteraard blijft het maatwerk en sterk afhankelijk van expertise, capaciteit en prioriteit van betrokken instanties en betreffende personen. Aanbevolen wordt dat de initiatiefnemer een ervaren expert op dit vlak consulteert.

Belangrijk is te onderkennen dat in alle gevallen voor de bouw van een waterstoftankstation een Wabo-vergunning aangevraagd moet worden. Waterstofstations vallen conform het Activiteitenbesluit in categorie C en zijn derhalve milieuvergunningplichtig. Hiervoor moet een uitgebreide Wabo-procedure doorlopen worden, met alle daaraan verbonden wettelijke beslissingstermijnen met zienswijzen en bezwaarperioden.

Een goede technische scope van het station is een essentieel uitgangspunt. Indien gedurende het vergunningproces een technische configuratie (schuiven van componenten, wijzigen buffers, verplaatsen

ventstack, etc.) verandert, moet het proces opnieuw beginnen en treedt er derhalve veel vertraging op. Een “frozen” scope is daarom essentieel, voordat de vergunningaanvraag ingediend wordt.

PGS35 is het maatgevende uitgangsdokument met specifieke voorschriften voor veilig ontwerp en het toetsingsinstrument voor het bevoegde gezag. Daarnaast kan de veiligheidsregio op grond van de Wet veiligheidsregio’s aanvullende maatregelen adviseren. Goed en intensief vooroverleg met bevoegde gezagen wordt daarom ten zeerste aanbevolen.

Waterstofinitiatieven zijn relatief nieuw en gemeenten (bevoegde gezagen) hebben hier niet of nauwelijks ervaring mee. Derhalve is de kans groot dat er vertraging en/of blokkades kunnen optreden indien de relevante stakeholders in het voortraject niet opgezocht worden en er niet voldoende vooroverleg heeft plaatsgevonden. Vooroverleg met omgevingsdiensten en veiligheidsregio’s betaalt zich terug, omdat eerder relevant advies over interne en externe veiligheid wordt verkregen. Bij indiening van de vergunningaanvraag wordt deze tijd terugverdiend. Het is dus heel belangrijk om het initiatief voor de indiening van de vergunningaanvraag te bespreken met adviserende gezagen en het resultaat moet zijn dat er over de scope, ruimtelijke inpassing en beheersing van risico’s consensus ontstaat. Technische scopeveranderingen en/of locatieveranderingen moeten vermeden worden, omdat de vergunning dan opnieuw aangevraagd moet worden als deze al ingediend was en dat onnodig tijdverlies oplevert.

Na deze voorbesprekingen kunnen de relevante studies uitgevoerd worden en dient er ook vaak een ruimtelijke onderbouwing gemaakt te worden voor justificatie aanpassingen in het bestemmingsplan. Waterstoftankstations passen maar zelden in de bestemmingsplannen, derhalve is het zaak hier rekening mee te houden. Het opstellen van een rapportage ruimtelijke onderbouwing kan namelijk een tijdrovende bezigheid zijn. De initiatiefnemer kan er eventueel voor kiezen om de studies ten behoeve van de omgevingsaanvraag gelijktijdig te laten verlopen met de voorbereiding van de ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van aanpassingen aan het bestemmingsplan. Doorlooptijden worden dan verkort, maar de initiatiefnemer loopt wel het risico van “sunk-costs” indien de gemeenteraad het niet eens is met de ruimtelijke onderbouwing c.q. wijziging van het bestemmingsplan. Het vooraf goed sensibiliseren en maken van een goede inschatting kan dit risico beperken en toch tijdwinst opleveren.

De procesbeschrijving en flowdiagram voor de te nemen stappen zijn uitvoerig in hoofdstuk 1 weergegeven (zie figuren 1.2 en 1.3). Dit geeft de procesvolgorde weer en beschrijft het proces goed. Het IFV heeft een handige checklist opgesteld voor het bevoegde gezag met zaken die zij gedurende het proces moeten verifiëren, al dan niet samen met de regionale uitvoeringdienst en de veiligheidsregio en de verankering vanuit de vigerende Wetgeving. Omwille van eenvoud en compleetheid wordt hiernaar verwezen. Zie hiervoor hoofdstuk 4 “checklist vergunningverlening” uit het rapport IFV “Bestuurlijke handreiking vergunningverlening waterstoftankstations” d.d. 19 juni 2019. De bijbehorende proces flow is generiek en dus toepasbaar voor zowel initiatiefnemers als het bevoegde gezag. Dit proces is verder toegelicht aan de hand van de case studie voor het waterstoftankstation te Rhoon en uitgebreid weergegeven in bijlage 1. Initiatiefnemer en de gemeente hebben na afloop van het totale project een evaluatie uitgevoerd en het vergunningproces deels beschreven. Dat is waar nodig in dit rapport aangevuld. Zowel de ervaringen vanuit de initiatiefnemer als de gemeente zijn verwoord en diverse handige tips worden weergegeven om valkuilen te voorkomen.

De relevantie van PGS35 is benadrukt: het is een essentieel uitgangspunt voor zowel initiatiefnemer als het bevoegd gezag, voor de randvoorwaarden, wettelijke eisen en normen waar een afleverinstallatie voor waterstof aan moet voldoen. Indien de technische scope eenduidig en “bevroren” is, kan gestart worden met de QRA studie voor bepaling van de externe risico’s. Aan de hand hiervan kan bepaald worden of de installatie voldoet aan de risiconormen zoals die zijn vastgelegd in het Bevi. Deze zogenaamde effectafstanden, de plaatsgebonden risicocontouren en de fN-curve voor het groepsrisico worden berekend. Beperkt kwetsbare objecten moeten buiten de 10^{-6} contour blijven en het groepsrisico moet door het gevoegd gezag gejustificeerd worden. Dit groepsrisico gaat over de impact van een calamiteit met veel dodelijke slachtoffers tegelijk. Hiervoor bestaat geen harde norm, maar er geldt een verantwoordingsplicht door het bevoegd gezag. Het is zaak deze QRA studie relatief vroeg uit te voeren in het vergunningverleningsproces omdat dit van wezenlijke invloed is op de bepaling/de geschiktheid van de locatie.

Vanaf 1 januari 2021 zou mogelijk het wettelijk kader voor bepaling van het externe risico kunnen veranderen door gebruikmaking van generieke vaste afstanden voor het plaatsgebonden risico. Een korte reflectie hierop is weergegeven in bijlage 4.

In dit rapport zijn reeds bestaande rapporten, die separaat de perspectieven vanuit zowel vergunningverlener, als initiatiefnemer beschreven, gekwalificeerd en geïntegreerd. Vanuit de praktijk en diverse referentie projecten zijn er praktijkvoorbeelden en een case studie aan toegevoegd.

De algehele conclusie is, dat er met de totstandkoming van dit rapport, voldoende publiek toegankelijk materiaal voorhanden is, om het vergunningproces te ondersteunen voor zowel initiatiefnemer, als bevoegde gezagen.

Wel is het zaak om voldoende expertise op dit vlak te hebben of te vergaren, om beschreven valkuilen te voorkomen. In dit rapport hebben we met een review van het bestaande vergunningproces en een case studie van een praktijk case, hieraan een bijdrage geleverd. Kennisuitwisseling tussen omgevingsdiensten en vergunningverlenende bevoegde gezagen helpt om vergunningprocessen in deze sector te faciliteren.

3. Geraadpleegde Bronnen

1. PGS35, Waterstof: afleverinstallaties voor waterstof voor wegvoertuigen, april 2015
2. IFV, Bestuurlijke handreiking vergunningverlening waterstofstations, mei 2019
3. Waterstofnet, Inventarisatie en analyse vergunningaanvragen H2 tankstations Nederland, 2019
4. Presentaties op workshops: BETA 23 mei 2019, Schakeldag 25 juni 2019, Waterstofnet 21 juni 2019
5. RIVM, Memo Risico- en effectafstanden waterstoftankstations, oktober 2016
6. WG1 WVIP, Duitse H2-Genehmigungsleitfaden NOW GmbH, met NL vertaling plus aangeleverd commentaar hierop (werkdokument), 2019
7. NREL, Guide to Permitting Hydrogen Motor Fuel Dispensing Facilities, maart 2016
8. APEA/BCGA/EI Guidance, Guidance on hydrogen delivery systems for refueling of motor vehicles, co-located with petrol filling stations
9. Rijkswaterstaat, Kader Inrichting verzorgingsplaatsen, 20 februari 2019
10. Interne documentatie Ekinetix

Bijlage 1A: Case - Het planproces van het waterstoftankstation te Rhoon

Inleiding

Het planproces van het waterstoftankstation te Rhoon wordt in deze bijlage beschreven. In het blokschema 1.2 uit hoofdstuk 1 komt dit overeen met de eerste twee stappen, de verkennende en voorbereidende fase. In figuur 1.3 komt dit overeen met de eerste drie stappen uit het schema vergunningprocedure (alle voorbereidende stappen tot aan indiening van de vergunning in de OLO portal).

Dit planproces voor het waterstoftankstation in Albrandswaard bestond uit 8 stappen waarvan de praktijk uitwees dat de laatste twee stappen niet van toepassing waren. Deze bijlage geeft extra toelichtingen en tips bij de 6 te doorlopen stappen, zoals dit gedurende de eerste helft van het jaar 2013 doorlopen is door de initiatiefnemer met de gemeente Albrandswaard.

Stap 1: Past uw plan in het bestemmingsplan en zo ja, heeft u een vergunning nodig?

Essentie

Vergunningvrij? U hoeft de gemeente niet bij uw plan te betrekken.

Vergunning nodig:

- Alleen een bouwaanvraag nodig, Wabo loket
- Wijziging van het bestemmingsplan, ga naar stap 2

Tips

Omdat een waterstoftankstation qua externe veiligheid, toetsing nodig heeft is een uitgebreide Wabo omgevingsvergunning bijna altijd de procedurevorm. U moet bijna zeker door naar stap 2.

Een gemeente is veelal onbekend met waterstof en de bijbehorende risico's. Zorg daarom als initiatiefnemer voor iemand die zowel technisch als in kennisoverdracht in begrijpelijke taal en met voorbeelden van alle dag zaken kan uitleggen. In het eind van deze bijlage staat een werkdocument met duidelijke uitleg voor niet technici, bestuurders en burgers die in Albrandswaard in de voorlichting intern en extern gemaakt en gebruikt is.

Uit deze verkennende fase werd duidelijk dat er een vergunning aangevraagd moest worden en dat het bestemmingsplan gewijzigd moest worden (stap 1 figuur 1.3).

Stap 2: Uw plan op papier zetten

Essentie

- Kunt u uw plan specifiek maken?
- Wat is de omvang van uw plan, hoe maakt u het meetbaar?
- Hoe staat de omgeving tegenover uw plan en hoe haalbaar is het?
- Waar draagt uw plan aan bij?
- Hoeveel tijd heeft u nodig voor uw plan?

Kortom, maak uw plan SMART. Een uitgebreide niet technische beschrijving wordt hiervoor aanbevolen (stap 1 en 2 figuur 1.3).

Tips

Ga niet meteen uit van één locatie maar laat zien hoe locatieonafhankelijk, een waterstoftankstation er ongeveer uitziet. U maakt dus een programma van eisen op basis waarvan een locatieonderzoek plaatsvindt. Technisch gezien kan iets een goede plek zijn maar qua bereikbaarheid, landschappelijke inpassing, externe veiligheid, draagvlak e.d. kunnen er van allerlei zaken spelen waar je als niet lokale partij geen weet van hebt. Deze insteek geeft gemeenten ook de ruimte en tijd om hier in stap 3 en 4 onderzoek naar te doen. De essentie van deze stap is dat u het programma van eisen (het ontwerp van het station) los ziet van de locatie. Een verkeerd gekozen locatie kan later tot enorme vertraging, bestuurlijke blokkades, maatschappelijke onrust en bezwaar en beroep in de procedure leiden. Dat geeft aanzienlijke faalkosten en tijdsverlies.

Uit de evaluatie bleek het belang om de QRA veiligheidsstudie al in deze verkennende en voorbereidende fase uit te voeren en los te zien van de potentiële locatie. Uitgangspunt is een “bevroren technische scope” van het station. De risicocontouren kunnen immers beperkend zijn voor de locatie.

Benadruk in dit stuk het element duurzaamheid, het Europese waterstoftankstation-netwerk en de steun vanuit de rijksoverheid bij de waterstoftransitie.

Het waterstoftankstation in Albrandswaard heeft van begin tot de technische oplevering 16 maanden in beslag genomen. Dit was eigenlijk een onhaalbare planning voor de procedure, de participatie met bestuurlijke besluitvorming en de daadwerkelijke bouw van het station. Meer realistisch is een tijd van 24 maanden.

Stap 3: Uw globale plan indienen

Essentie

Startleges betalen “in behandeling nemen van het plan”.

U levert het plan, de gemeente maakt een startovereenkomst op, u betaalt (naast uw eigen plan) de gemeentelijke kosten. De gemeente is nu bereid het traject met de initiatiefnemer verder te onderzoeken. De uitkomst is nog ongewis.

Tips

Laat de gemeente weten dat dit een schetsplan is waarmee u hen een indruk wilt geven van uw idee en de gevolgen waar aan gedacht moet worden. Uw plan is geen eindbeeld maar een programma van eisen met een idee voor de locatie. U wilt in gesprek over de twee basisvragen van dit moment namelijk:

- Waarom dit (een waterstoftankstation)
- Waarom daar (een eerste locatiescan op basis waarvan u met de gemeente verder het locatieonderzoek wilt aangaan)

De verkennende en voorbereidende fase wordt op deze manier geformaliseerd met de allocatie van gemeentelijke resources.

Schroom als gemeente niet om “domme vragen” te stellen. Waterstof gaat over zeer specifieke kennis. Technische mensen vinden het vaak leuk om details uit te leggen in begrijpelijke taal. Als iets niet eenvoudig is uit te leggen, dan is de onderbouwing vaak ook minder sterk. Een heldere uitleg aan de gemeente geeft tevens vertrouwen voor de behandelend ambtenaar en maakt dat je als ambtenaar, de Wethouder en later bij vragen van burgers, eenvoudig informatie kunt overbrengen.

De initiatiefnemer kan besluiten op eigen risico al een aantal milieustudies uit te voeren. Deze kunnen goed fungeren als onderbouwing naar de gemeente en omwonenden voor motivatie van de geschiktheid van de locatie. Bijvoorbeeld naast reeds benoemde QRA zou ook al een ontsluiting- en verkeersmobiliteit, ecologisch onderzoek en geluidsonderzoek uitgevoerd kunnen worden. Dit is afhankelijk van de risico inschatting en bereidheid van het risico dat de initiatiefnemer wil dragen. De raad heeft immers nog geen enkel besluit genomen.

Organiseer nu al een informatieavond. Die avond is voor omwonenden, geïnteresseerden en raadsleden. Het doel is om met de juiste informatie, goed beslagen ten ijs te komen. Laat zien dat de raad nog gaat besluiten of dit plan sowieso onderzocht mag worden. Een introductie door een persoon die in gewone mensentaal kan uitleggen wat waterstof is, is essentieel. De technici mogen de vragen later beantwoorden. Laat op een informatieavond iemand van de gemeente uitleggen hoe de stappen van de besluitvorming eruit zien en de logische vragen stellen aan de persoon die de introductie verzorgt. Dat mag soms best een rol zijn als “advocaat van de duivel”. Zo laat je zien dat je als gemeente best begrijpt wat voor vragen mensen hebben. Laat als gemeente ook zien dat dit het prille begin van het proces is, dat de raad nog 2 keer om een besluit gevraagd wordt en het college 3 keer. Ook heeft iedereen daarna nog ruimte voor bezwaar en beroep (stap 2 figuur 1.3).

Stap 4: Startovereenkomst¹

Essentie

Voorleggen aan de raad (wil de raad deze functie op die locatie onderzoeken; zie ook stap 2 figuur 1.3).

Bij positief besluit:

- Afspraken over Planvisie (waarom dit, waarom daar)
- Communicatie over het plan met de omgeving door de initiatiefnemer
- De gemeente toetst en maakt een toetsingskader (functie/ locatie, stedenbouwkundig kader, maatschappelijke en financiële haalbaarheid).

Tips

Nu begint het trechteren van het eerste idee naar een stap concreter. Straks bij stap 6 of 8 heeft u een uitgekristalliseerd plan dat panklaar en voorzien van pretoetsing zo het Wabo vergunningentraject in kan (zie ook stap vier figuur 1.3).

Nu gaat u samen met de gemeente het locatieonderzoek verrichten. U levert de informatie, de gemeente toetst in de vorm van meedenken. Maar het blijft uw plan, u bent de kapitein, de gemeente is loods.

Laat de gemeenteraad goed zien hoe je als gemeente de veiligheid en de ruimtelijke kwaliteit borgt in het toetsingskader.

¹ Als u een vrij kleinschalig plan heeft en de gemeente kan uw plan meenemen in een al lopende bestemmingsplan actualisatie waar ook uw plan in valt, dan sluit de gemeente alleen een exploitatieovereenkomst. Dit is een verkorte en goedkopere procedure.

Maak nu als waterstoftankstation exploitant een compleet plan waar je later niet nog allerlei zaken aan toevoegt. Dat is geen voorlopig, definitief- of technisch ontwerp maar een schets op schaal van alle elementen in het plan. Kom dus meteen met een groenplan, wegen, elektriciteitshuisje, eventueel kantoor, bord voor de brandstofprijzen, vlaggen, een onderhoudsgebouw e.d. Kom je hier later mee, dan bestaat de kans dat de gemeente zich overvallen voelt en de procedure vertraging oploopt.

Kijk of u als gemeente, bewoners in het toetsingsteam kunt opnemen. Zij zijn extra betrokken bij het project en kunnen vanuit hun kennis meedenken. Die kennis kan gaan over groen, praktisch gebruik, chemie enz. In Albrandswaard kon er een bewoner met waterstofkennis vanuit zijn werk als procesoperator in de chemische industrie meekijken bij de ontwerpen. Het gaf zeer praktische tips waarmee de gemeente in interne overleggen goed beslagen ten ijs kwam.

Stap 5: De ontwikkelingsovereenkomst (niet van toepassing indien de gemeente de zogeheten kruimelregeling toepast bij wijziging van het bestemmingsplan)

Essentie

Voorleggen aan de raad (toetsingskader, planvisie en ontwikkelingsovereenkomst)

Bij een positief besluit:

Maken ontwikkelingsplan (uitwerken planvisie en onderzoeken)

Communicatie over het plan met de omgeving door de initiatiefnemer

De gemeente toetst of het ontwikkelingsplan uitgewerkt is binnen het toetsingskader (stap 3 figuur 2.3.2).

De overige milieustudies worden uitgevoerd in deze nog voorbereidende fase.

Tips

Kijk of je als gemeente op basis van de planvisie met de definitieve locatie aan de raad nu al vraagt om een zogenaamde “verklaring van geen bedenkingen”. Vraag hier niet standaard nu al om maar alleen als het plan voor het waterstoftankstation concreet genoeg is wat betreft de vragen “waarom dit” en “waarom daar”. Geef dit van te voren als gemeente ook aan, aan de initiatiefnemer. Zo weet die tijdig wanneer hij/zij de plannen concreter moet maken. De toetsing aan het Bouwbesluit, externe veiligheid, welstand e.d. volgt formeel gezien tijdens de uitgebreide Wabo-procedure. Dat is bestaand beleid of zijn vaste normen. Daar hoeft de raad geen verklaring van bedenkingen over af te geven.

Stap 6: Uitwerken van het ontwikkelingsplan en doorlopen van de ruimtelijke procedure

Essentie

Nu werk je het plan uit tot op het niveau van de goede ruimtelijke onderbouwing die straks nodig is bij de uitgebreide Wabo-procedure. De gemeente kan al pretoetsing laten uitvoeren op het gebied van externe veiligheid, welstand, brandweer e.d. zodat nu het ontwerp nog aangepast kan worden.

Tips

Bekijk of de omgeving meer informatie nodig heeft. Waterstof is eng voor mensen die er niets van weten. Denk aan een tweede bewonersavond, een website update, een online filmpje, sleutelfiguren voor draagvlak een rondleiding geven bij een bestaand waterstoftankstation e.d.

Zorg dat de bouwplantoetsers van de gemeente nu al een actieve rol krijgen. Zo sturen zij mee (als loods) op dit schip.

Als er geen grondoverdracht vanuit de gemeente nodig is, dien dan nu de officiële aanvraag in voor een uitgebreide omgevingsvergunning. Stap 3 in figuur 1.3 is nu voltooid.

Stap 7: Indien noodzakelijk sluiten realisatieovereenkomst (alleen bij overdracht gemeentelijk eigendom)

Essentie

Is de grond waar het waterstoftankstation op komt van de gemeente, sluit dan hier de grond verkoop transactie.

Stap 8: Indien noodzakelijk sluiten overeenkomst gebruik openbaar gebied

Essentie

Is er een bouwterrein dat nodig is voor de aanleg van het waterstoftankstation? Sluit een bouwterrein overeenkomst af zodat grondverhuur en oplevering in een goede staat geregeld is.

De vergunning is nu ingediend in de OLO portal. In figuur 1.3 zijn we nu aanbeland bij stap vier met als sluitstuk de ontwerpbeschikking gevolgd door de wettelijke termijnen van zienswijzen en bezwaar. Daarna moet de gemeente stappen 5 t/m 8 nog implementeren met behulp van alle ontvangen documentatie.

Bijlage 1B: Werkdocument communicatie “Waterstof voor omwonenden” en infoavonden

Air Liquide wil graag in Albrandswaard een waterstoftankstation bouwen. Daarmee krijgt Albrandswaard één van de eerste waterstoftankstations in Nederland voor zowel bussen als auto's. Auto's en bussen op waterstof zijn nieuw, net als de tankstations waar deze voertuigen kunnen tanken. Daarom wil Air Liquide goed uitleggen wat het inhoudt. Op 5 juni 2013 vertelde Air Liquide op een informatieavond voor bewoners van Albrandswaard meer over haar voornemen voor een waterstoftankstation in Albrandswaard. Hieronder leest u wat er op deze avond allemaal behandeld is. Heeft u vragen? Neem dan gerust contact op met [naam] van [organisatie] via [e-mail] of telefonisch via [telefoon].

Hoe werkt waterstof als brandstof voor auto's?

Waterstof kan door omzetting elektriciteit leveren. Dit is dus geen verbranding zoals in een benzineauto. Elektrische auto's met een waterstoftank van 5 kilo krijgen daarmee een bereik dat gelijk is aan een benzineauto.

Sommige fabrikanten zijn al druk bezig met het ontwikkelen van waterstofauto's. Bekijk hier twee voorbeelden.

Honda, Top Gear <http://www.youtube.com/watch?v=ibxNJihRvQY>

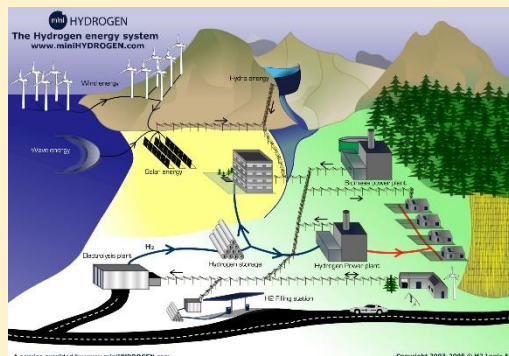
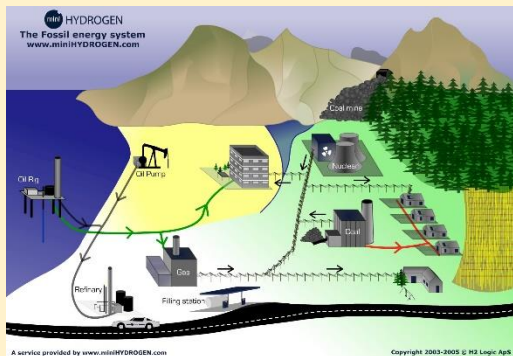
Hyundai, RTV Arnhem <http://youtu.be/EZFE5VIT8M>

Hier kunt u zien hoe waterstof als brandstof in een auto werkt.

<http://www.youtube.com/watch?v=iTwXxLh5Nr0>

Hoe duurzaam is waterstof?

Waterstof helpt bij een duurzame toekomst. Duurzaamheid gaat over dat wat je vandaag en morgen doet, dat dit overmorgen niet tot last leidt. Waterstof is onbeperkt beschikbaar (in tegenstelling tot olie en gas!), stoot bij gebruik geen schadelijke stoffen of gassen uit (alleen water en kan overal ter wereld lokaal worden geproduceerd). Waterstof wordt of geproduceerd door zogenaamde elektrolyse of door aardgas langs stoom te voeren. Per definitie wordt waterstof niet door vervuilende kolencentrales gemaakt. In de toekomst kunnen we met elektrolyse, wind- en zonne-energie water omzetten in waterstof. Daarmee wordt waterstof in de toekomst volledig duurzaam en is het een goede manier om de zonne- en windenergie op te slaan zodat we het kunnen gebruiken als de zon niet schijnt of de wind niet waait.



Hoe ziet een waterstoftankstation eruit?

Het is te vergelijken met een onbemand tankstation zoals we die nu ook kennen.

Waar komt het mogelijke waterstoftankstation?

Het voornemen van Air Liquide is om het aan de Groene Kruisweg naast de ANWB en Rijkswaterstaat te vestigen.

Hoe rijdt het verkeer van en naar het waterstoftankstation

Het verkeer vanuit Rhooen en de A15 kan op de volgende manieren naar het waterstoftankstation rijden. Vanaf de A15 zorgt de bestaande uitvoegstrook naar Rijkswaterstaat ervoor dat het verkeer veilig vanaf de Groene Kruisweg kan afslaan. Vanuit Rhooen is er ook een uitvoegstrook. Verkeer dat vanuit Rhooen komt of naar de A 15 rijdt, kan op de middenberm wachten bij het oversteken. De ANWB en Rijkswaterstaat rijden nu al op deze wijze hun terrein op.

Hoeveel voertuigen kunnen er dagelijks komen tanken?

Het waterstoftankstation heeft een doorvoer waarmee er maximaal 5 bussen per dag kunnen tanken. De capaciteit is maximaal 200 kg per dag. Bussen tanken circa 35-40 kg en auto's circa 5-6 kg per keer. De aantallen zullen dus gering zijn. Dit omdat het waterstoftankstation een demonstratie project (geen proefproject) in Europees verband is ten behoeve van duurzame mobiliteit.

Hoe zit het met de veiligheid?

Waterstof is niet gevaarlijker dan benzine of LPG, sterker nog: het is in sommige opzichten veiliger.

Een indicatie hiervoor is de zogenaamde veiligheidscontour. Rond ieder tankstation geldt zo een veiligheidscontour. Binnen deze contour mogen geen gebouwen staan waar individuele slachtoffers kunnen vallen. De cirkel rondom het waterstoftankstation is 32 meter. Bij de benzinestations is deze cirkel 25 meter. Als je er ook LPG/ autogas kunt tanken is deze cirkel 45 of 110 meter (afhankelijk van de doorvoer en pompcapaciteit).

Als waterstof ontsnapt is het niet giftig en ontbrandt het niet uit zichzelf. Daarnaast is waterstof 14 maal lichter dan lucht, Dit betekent dat waterstof meteen opstijgt. Ook bij een eventuele brand. In tegenstelling tot waterstof vormt benzine een plas met een brandbaar gasdamp daarboven. Als dat vlam vat, dan wordt een brand veel breder en heftiger voor de omgeving. De onderstaande foto's vergelijken een eventuele benzinebrand met een waterstofbrand.



*Links: autobrand met waterstof,
na 3 seconden, rechts met benzine*



*Links: autobrand met waterstof,
na 1 minuut, rechts met benzine*

Bron: Onderzoek: Dr. Michael R. Swain, Universiteit van Miami

Albrandswaard is geen proefkonijn. Waterstoftankstations zijn operationeel in Noorwegen, Zweden, Zwitserland en Duitsland. In Nederland zijn al waterstoftankstations in Amsterdam en Arnhem.

Informatieavond

Air Liquide wil u graag informeren over auto's die nu en in de toekomst op waterstof rijden en een mogelijk waterstoftankstation aan de Groene Kruisweg nabij de leidingstraat. Air Liquide doet dit in overleg met de gemeente Albrandswaard nog voordat er een officiële aanvraag wordt ingediend bij de gemeente. Zo weet iedereen beter wat het idee van een mogelijk waterstoftankstation inhoudt en kunnen vragen vooraf al beantwoord worden.

Daarna gaat de gemeente een zogenaamde startovereenkomst voorleggen aan de raad. De raad besluit dan of zij het plan van Air Liquide nader wil onderzoeken op functie (waterstoftankstation) en locatie (Groene Kruisweg nabij ANWB en Rijkswaterstaat). De raad behandelt de startovereenkomst op 1 juli in de raadscaroussel en op 15 juli in de raad. Als u hierbij wilt zijn dan bent u van hart uitgenodigd.

Als uit dit onderzoek blijkt dat er voldoende mogelijkheden zijn dan vinden er verdiepende onderzoeken plaats. Hiervoor sluit de gemeente met Air Liquide een ontwikkelingsovereenkomst. Ook hier neemt de raad een besluit over. Dat gaat om onderzoeken die Air Liquide grotendeels al heeft uitgevoerd in het kader van de veiligheid. Ook wordt er in deze fase onderzoek gedaan naar de bodem, milieu, water enzovoorts.

Hierop volgt de wettelijke procedure om het bestemmingsplan aan te passen inclusief de mogelijkheid voor iedereen om bezwaar en beroep aan te tekenen. Als gemeente Albrandswaard willen we echter niet afwachten tot de officiële procedure maar betrokkenen al vanaf het begin informeren. Zo kunnen we met elkaar in gesprek, meningen uitwisselen en het plan vooraf al beter maken en afstemmen met de omgeving.

Bijlage 2: Typologie waterstoftankstations



1. Openbaar-monofuel (Rhoon)



2. Openbaar-multifuel (Berlijn)



3. Niet-openbaar, aanvoer (Nieuwegein)



4. Niet-openbaar, opwek (GVB Amsterdam)



5. Mobiel, tijdelijk (Duitsland)



6. Niet-openbaar, tijdelijk (Schiphol)

Bijlage 3: Lijst van afkortingen

ATEX	ATMosphères EXplosibles
Bevi	Besluit externe veiligheid inrichtingen
Bor	Besluit Omgevingsrecht
Bkl	Besluit kwaliteit leefomgeving
B&W	Burgemeester en Wethouders
IFV	Instituut Fysieke Veiligheid
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
KVI	Keuring Voor Ingebruikname
NeR	Nederlandse Emissie richtlijn lucht
NOBO	Notified Body (bevoegde instanties voor keuring en ingebruikname van installaties die moeten voldoen aan de Europese PED richtlijnen.
NPR	Nederlandse Praktijk Richtlijn
Natura 2000	Europees netwerk van beschermde natuurgebieden op het grondgebied van de lidstaten van de Europese Unie
OD	Omgevingsdienst
OLO	Omgevingsloket online
PGS	Publicatierreeks Gevaarlijke Stoffen
QRA	Quantitative Risk Analysis
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
RO	Ruimtelijke Ordening
RWS	Rijkswaterstaat
VR	Veiligheidsregio
Wabo	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
Wbr	Wet beheer Rijkswaterstaatwerken
Wbda	Warenbesluit drukapparatuur
WVIP	Waterstof Veiligheid Innovatie Programma
WVO	Wet verontreiniging oppervlaktewater

Bijlage 4: Ontwikkeling wettelijk kader

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet (naar verwachting in 2021) verandert het wettelijk kader. Er zijn twee veranderingen belangrijk om te vermelden:

- PGS 35: 2019 wordt dan ook wettelijk van kracht
- De bepaling van het externe risico wordt geregeld in het Bkl (Besluit kwaliteit leefomgeving). Er zullen generieke vaste afstanden gelden voor het plaatsgebonden risico.

Toelichting Bkl en vaste afstanden:

Het RIVM heeft eind 2016 in opdracht van het ministerie van IenM een studie uitgevoerd naar risicoafstanden van waterstoftankstations. Aan de hand van representatieve scenario's zijn voor waterstoftankstations risicoafstanden en maximale effectafstanden bepaald. De 10^{-6} plaatsgebonden risico-contouren zijn 30 of 35 m, afhankelijk van de aanlevering van waterstof:

- gasvormig waterstof via pijpleiding of lokale productie (30 m)
- gasvormig waterstof via tube- of cilindertrailers (35m)
- vloeibaar waterstof via tankwagen (30m)

Voor verdere gegevens wordt verwezen naar hoofdstuk 3 in het rapport van RIVM d.d. 3 oktober 2016 kenmerk 20160149 VLH-HAS/Sta/sij.

Deze afstanden zijn opgenomen in het Bkl. In dat geval is het uitvoeren van een QRA door de aanvragende partij formeel niet vereist. Een QRA verschaft wel extra inzicht. Op het moment van schrijven is nog onbekend wat de handelwijze is, indien de middels een QRA berekende afstanden kleiner zijn dan de generieke afstanden. Er zijn situaties denkbaar waarbij de benodigde veiligheidsafstanden berekend in een QRA kleiner zijn dan de vaste afstanden uit het Bkl. In dat geval zou men in overleg kunnen treden met het bevoegd gezag over de vraag of er alsnog een QRA mag worden gehanteerd om de minimumafstanden te bepalen.

De in dit document bepleite aanpak om alle partijen in een vroeg stadium te betrekken is in lijn met één van de kenmerken van de nieuwe Omgevingswet. De Omgevingswet stimuleert immers overleg tussen initiatiefnemer, bevoegd gezag en belanghebbende. Ook zal er sprake zijn van één loket voor burgers en bedrijven.

Dit is een publicatie van:

Ekinetix B.V.
Houtkopersstraat 17
3334KD Zwijndrecht
www.ekineticx.nl
info@ekineticx.nl

Deze publicatie is tot stand gekomen in opdracht van Rijkswaterstaat in het kader van het Waterstof Veiligheid Innovatie Programma (WVIP) onder het H2 Platform en ten behoeve van de Werkgroep Uniforme Vergunningverlening.

© Ekinetix B.V. | Maart 2020

