



Gasolieopslag zoutcavernes regio Twente

Ontwerp-inpassingsplan



BESLUIT

Inpassingsplan 'Gasolieopslag zoutcavernes regio Twente'

De Minister van Economische Zaken en de Minister van Infrastructuur en Milieu;

overwegende,

dat het ten behoeve van de realisatie van gasolieopslaglocatie in de gemeente Enschede noodzakelijk is een planologische regeling als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) te treffen;

dat in artikel 141a van de Mijnbouwwet, voor zover hier van belang, is bepaald dat ten behoeve van de realisatie van energie-infrastructuur als de onderhavige, de procedures, bedoeld in artikel 3.35, eerste lid, aanhef en onderdeel c, van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: 'Wro') van toepassing zijn;

dat op dit besluit de Crisis- en herstelwet van toepassing is;

dat, gelet op artikel 3.28, eerste lid, van de Wro, provinciale staten van de provincie Overijssel en de gemeenteraden van de gemeente Enschede en Hengelo zijn gehoord over het voornemen tot vaststelling van het inpassingsplan;

dat overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro) is gepleegd met de besturen de gemeenten Enschede en Hengelo en het waterschap Regge en Dinkel, alsmede, de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en de betrokken diensten van de provincie Overijssel;

dat er voor de vaststelling van de in de artikel 3.28, vijfde lid, van de Wro bedoelde termijn van moet worden uitgegaan dat de aanleg van de gasolieopslaglocatie maximaal 5 jaar duurt, zodat de planologische regeling daarvan gedurende in elk geval die termijn veilig gesteld moet worden;

dat het gelet op het bepaalde in artikel 6.12, eerste lid, van de Wro in samenhang met artikel 6.2.1 van het Bro niet verplicht is een exploitatieplan vast te stellen;

dat met het oog op de financiële uitvoerbaarheid van het inpassingsplan op grond van artikel 6.4a van de Wro wel een overeenkomst is gesloten met Akzo Nobel Industrial Chemicals B.V. en Argos Netherlands B.V. omtrent het verhaal van kosten van planschade;

dat bij de vaststelling gebruik is gemaakt van de ondergrond met de bestandsnaam NL.IMRO.0000.EZip13Gasolieopsl-2000;

dat het ontwerp van het onderhavige besluit met de bijbehorende regels en bijlagen en daarop betrekking hebbende stukken, als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0000.EZip13Gasolieopsl-3000, van [DATUM], tot en met [DATUM], voor een ieder ter inzage heeft gelegen;

dat gedurende deze termijn [AANTAL] zienswijzen zijn ingediend, waarvan [AANTAL] uniek;

dat een aantal van deze zienswijzen aanleiding heeft gegeven [de regels en/of de verbeelding(en) en/of de toelichting] bij het inpassingsplan aan te passen, ten opzichte van het ontwerp daarvan, van welke aanpassingen in de bijlage bij dit besluit een overzicht wordt gegeven;

[eventueel:] dat [de regels en/of de verbeelding(en) en/of de toelichting] bij het inpassingsplan ook ambtshalve zijn aangepast, ten opzichte van het ontwerp daarvan, van welke aanpassingen in de bijlage bij dit besluit een overzicht wordt gegeven;]

onder verwijzing naar het Milieueffectrapport voor de opslag van gasolie in bestaande zoutcavernes, het toetsingsadvies over het milieueffectrapport van de Commissie voor de milieueffectrapportage, PM, en de toelichting bij het inpassingsplan, waarin een motivering van de te nemen besluiten, alsmede een uitgebreide beschrijving van het inpassingsplan en de hieraan ten grondslag liggende onderzoeken, zijn opgenomen;

gelet op het bepaalde in de artikelen 3.28 en 3.35 van de Wro en artikel 141a van de Mijnbouwwet;

Besluiten:

Artikel 1

De geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand GML-bestand NL.IMRO.0000.EZip13Gasolieopsl-3000, met de bijbehorende regels worden vastgesteld en vormen het inpassingsplan 'Gasolieopslag zoutcavernes regio Twente'.

Artikel 2

1. De gemeenteraad van Enschede en provinciale staten van Overijssel zijn gedurende een periode van 5 jaren na vaststelling van dit inpassingsplan niet bevoegd een bestemmingsplan, respectievelijk een inpassingsplan, vast te stellen voor de gronden waarop dit inpassingsplan betrekking heeft.
2. Het eerste lid is niet van toepassing indien een gemeenteraad een bestemmingsplan vaststelt of provinciale staten een inpassingsplan vaststellen dat voorziet in de bestemmingen zoals neergelegd in het inpassingsplan, genoemd in artikel 1.

Artikel 3

Er wordt geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wro vastgesteld.

H.G.J. Kamp
Minister van Economische Zaken

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen
Minister van Infrastructuur en Milieu

Inpassingsplan Gasolieopslag
zoutcavernes regio Twente

O N T W E R P

Inpassingsplan Gasolieopslag zoutcavernes regio Twente

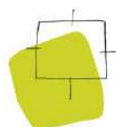
O N T W E R P

Inhoud

Toelichting en bijlage

13 mei 2013

Projectnummer 850.13.02.00.00



Ideeën voor een plek

Toelichting

Inhoudsopgave

1	Inleiding	7
1.1	Nut en noodzaak	8
1.1.1	Strategische opslag van gasolie	8
1.2	Rijkscoördinatieregeling en het inpassingsplan	12
1.3	Plangebied	12
1.4	Milieueffectrapportage	13
1.5	Vigerend bestemmingsplan	15
1.6	Leeswijzer	15
2	Planbeschrijving	17
2.1	Inleiding	17
2.2	Locatie- en tracékeuze	17
2.3	Huidige situatie	22
2.4	Toekomstige situatie	24
3	Beleidskader	27
3.1	Europees en rijksbeleid	27
3.2	Provinciaal beleid	30
3.3	Gemeentelijk beleid	33
4	Planologische randvoorwaarden	35
4.1	Landschap en cultuurhistorie en Archeologie	35
4.2	Bodem, grond- en oppervlaktewater	36
4.3	Water	40
4.4	Externe veiligheid	42
4.5	Verkeer	44
4.6	Ecologie	45
4.6.1	Gebiedsbescherming	45
4.6.2	Soortenbescherming	46
4.7	Geluid	46
4.8	Lucht	48
5	Juridische planbeschrijving	49
5.1	Procedure Inpassingsplan	49
5.2	Opzet Inpassingsplan	51
5.2.1	Algemeen	51
5.2.2	Plansystematiek	51
5.3	Plantoetsing en handhaving	53

6	Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid	55
6.1	Inleiding	55
6.2	Economische uitvoerbaarheid	55
6.3	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	55
6.3.1	Kennisgeving Inpassingsplan en planMER	56
6.3.2	Vooroverleg	56
6.3.3	Ontwerpinpassingsplan	56

Bijlage

Inleiding



Voorliggende toelichting bij het inpassingsplan bevat de motivering van het besluit van de Minister van Economische Zaken (EZ) en de Minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) om de hierna beschreven opslag van gasolie in zoutcavernes in een inpassingsplan te regelen en de toelichting op de wijze van regeling. Daar waar in de toelichting de ministers worden genoemd, worden voornoemde ministers bedoeld. Deze vormen samen het bevoegd gezag voor het inpassingsplan.

AkzoNobel Industrial Chemicals BV (verder: AkzoNobel) en Argos Group BV (verder Argos) zijn initiatiefnemers voor dit project. AkzoNobel beschikt over een groot aantal zoutcavernes ten westen van Enschede. Hier wordt zout gewonnen uit ondergrondse zoutvoorraden (circa 300 tot 500 m diep). De zoutwinning geschiedt door oplosmijnbouw. Dit houdt in dat water in de ondergrondse zoutlaag gepompt wordt, waardoor het zout oplost. Hierdoor ontstaan ondergrondse holtes, de zogenoemde cavernes, op de plaats waar oorspronkelijk het zout lag. Deze holtes zijn, nadat het zout is gewonnen, geschikt voor de opslag van vloeibare producten.

Argos wil de bestaande bovengrondse opslagcapaciteit nabij Hengelo uitbreiden en zal vijf zoutcavernes op industrieterrein de Marssteden in Enschede, nadat het zout is gewonnen, gebruiken voor de opslag van gasolie. Gasolie is de verzamelnaam van een groep aardolieproducten die behoort tot de middeldestillaten, de belangrijkste twee zijn diesel en huisbrandolie.

Hergebruik van cavernes biedt een duurzame, veilige en efficiënte manier om olieproducten op te slaan. Het sluit aan bij de Rijksambitie om de ondergrond intensiever te benutten voor ruimtelijke opgaven die, wanneer zij bovengronds zouden worden gerealiseerd, negatieve effecten op de omgeving kunnen veroorzaken. Meerdere zoutcavernes in Nederland zijn inzetbaar voor de opslag van gasolie; uit locatieonderzoek en het planMER blijkt echter dat industrieterrein De Marssteden in Enschede over de meest geschikte cavernes beschikt.

AkzoNobel en Argos gaan uit van ondergrondse opslag van een strategische voorraad gasolie in vijf cavernes die zijn gelegen op industrieterrein De Marssteden in Enschede. Elke caverne kan minimaal 100.000 m³ en gemiddeld 150.000 m³ gasolie bevatten, in totaal zal er maximaal 750.000 m³ opgeslagen worden. De gasolie arriveert via binnenschepen op het terrein van Argos bij de Petroleumhaven te Hengelo om vervolgens per tankwagen te worden vervoerd naar industrieterrein De Marssteden in Enschede. De gasolie zal door middel van een pomp in de verschillende zoutcavernes worden gebracht.

Om de gasolieopslag in de zoutcavernes mogelijk te maken, is een aanpassing van het bestemmingsplan De Marssteden 2005 noodzakelijk. Het vigerende plan laat geen inlaat van stoffen toe.

Met het onderhavige inpassingsplan voorzien de ministers in de noodzakelijke aanpassing. Deze behelst het volgende:

- de bestemming van de gronden boven de zoutcavernes voor de in- en uitlaat van gasolie;
- het opnemen van bouwregels binnen dit bestemmingsvlak.

Het inpassingsplan gaat vergezeld van een MER en van een vervoersplan. Wanneer de totale gasolieopslagcapaciteit groter is dan 200.000 ton is de activiteit m.e.r.-plichtig (Besluit milieueffectrapportage van 1994, onderdeel C categorie 25). Omdat de totale activiteit mogelijk een grotere gasolieopslagcapaciteit dan 200.000 ton behelst, wordt voor de opslag van gasolie in zoutcavernes de procedure voor een m.e.r. doorlopen.

1.1

Nut en noodzaak

In deze paragraaf wordt nader ingegaan op het nut en de noodzaak van de ondergrondse gasolieopslag die het onderhavige inpassingsplan mogelijk maakt. Eerst wordt ingegaan op het strategische belang van de opslag van gasolie. Daarna wordt het belang van de ondergrond voor opslagdoel-einden toegelicht.

1.1.1

Strategische opslag van gasolie

Aanleiding en doelstelling strategische olievoor-raad

Nederland is, net als de meeste andere Europese landen, afhankelijk van de import van ruwe aardolie uit regio's waar meer kan worden geproduceerd dan voor de plaatselijke behoefte nodig is. Europa is voornamelijk afhankelijk van het Midden-Oosten, Rusland en West-Afrika voor zijn aardoliebehoefte. De afhankelijkheidspositie van de olie-importerende landen wordt versterkt vanwege politieke instabiliteit in bepaalde landen binnen deze regio. De bestaande aangetoonde reserves ruwe olie zijn voldoende om nog voor minimaal een aantal decennia te voorzien in de wereldvraag naar olie (World Energy Outlook 2010, International Energy Agency (IEA) 2010). Een onderbreking in de aanvoer is echter niet ondenkbaar.

Verscheidene eerdere crisissituaties hebben landen aangezet tot het opstellen van een mondiaal oliecrisisbeleid. De afspraken met betrekking tot dit beleid zijn vastgelegd in het International Energie Programma (IEP) en worden uitgevoerd door de IEA. Daarnaast zijn ook in Europees verband afspraken gemaakt om strategische aardolievoorraden aan te houden.

Landen die lid zijn van de Europese Unie (EU) of het IEA zijn verplicht om een minimale olievoorraad aan te houden.

Het oliecrisisbeleid is in Nederland onder andere vastgelegd in de Wet Voorraadvorming Aardolieproducten 2001 (WVA 2001) en de Wet uitvoering Internationaal Energieprogramma (Wet IEP). Hierin staat ondermeer dat Nederland een strategische olievoorraad aanhoudt van 90 dagen netto olie-importen (na aftrek van 10% zogenoemde 'tankbottoms and unavailables').

WVA 2012 beleid en doelstellingen

De WVA 2012, die vanaf 1 april 2013 van kracht is, is een uitvloeisel van de hierboven beschreven internationale verplichtingen zoals vastgelegd binnen het IEP-verdrag en de Europese richtlijnen. De belangrijkste doelstellingen van de WVA 2012 zijn:

- voldoen aan de verdragsverplichtingen en richtlijnen van het IEA en de EU ten aanzien van voorzieningszekerheid;
- zorgdragen voor het zo efficiënt mogelijk aanhouden van de strategische olievoorraden, en
- zo weinig mogelijk verstoring van de markt.

Vanuit deze doelstelling is de voorraadplicht in Nederland deels neergelegd bij de stichting Centraal Orgaan Voorraadvorming Aardolieproducten (COVA) en deels bij het bedrijfsleven.

Een uitgebreidere beschrijving van taken en doelstelling van COVA en het strategisch voorraadbeheer is opgenomen in de bijlage.

Voorraadplicht bedrijven

Bedrijven die op jaarbasis meer dan 100.000 ton olie(producten) afzetten op de binnenlandse markt, zijn verplicht een voorraad olie aan te houden voor het geval er een oliecrisis optreedt. De voorraadvorming door de bedrijven wordt gedekt door de voor commerciële doeleinden aanwezige voorraden, er is doorgaans geen sprake van additionele voorraden. Deze voorraad moet minimaal 12% zijn van de olie die het bedrijf boven de grens afzet. De drempelwaarde en het voorraadpercentage zullen worden vastgelegd in een algemene maatregel van bestuur. Deze voorraden kunnen zowel boven- als ondergronds zijn opgeslagen.

Voorraadplicht COVA

COVA heeft de opdracht van de overheid om de overige 88% van de nationale olievoorraadverplichtingen in voorraad te houden. COVA dekt haar voorraadplicht met voorraden in eigendom en door het gebruik van tickets (gereserveerde voorraad bij derden). De financiering van COVA is gedekt door de voorraadheffing die is vastgesteld in de WVA 2012. De voorraadheffing is bedoeld om de operationele kosten en financieringslasten van COVA te dekken.

De taakstelling van COVA kan op meerdere manieren worden ingevuld. Hieronder worden de mogelijkheden aangegeven.

Binnen- versus buitenland

COVA heeft een voorkeur voor voorraden in Nederland bij Nederlandse bedrijven. Deze voorkeur is primair gebaseerd op pragmatische gronden. Het afsluiten van contracten en het toezicht daarop is eenvoudiger indien de opslag wordt gerealiseerd in Nederland of bij Nederlandse bedrijven. Bovendien is de olie in tijden van crisis dichterbij de Nederlandse markt. COVA houdt als standpunt aan dat maximaal 40% van haar totale voorraadverplichting in het buitenland kan worden aangehouden. Deze buitenlandse voorraad wordt gezien als van tijdelijke aard en zal worden afgebouwd wanneer in de toekomst voldoende opslagcapaciteit in Nederland ter beschikking komt.

Spreiding binnen Nederland

Er wordt bij het aangaan van contracten gestreefd naar een evenwichtige spreiding over verschillende aanbieders van opslagcapaciteit. Veel van de opslaglocaties van COVA liggen in de buurt van groot water, havens en bij bestaande pijpleidingen. De spreiding van de huidige opslaglocaties in Nederland blijft op dit moment voornamelijk beperkt tot de havens van Rotterdam, Amsterdam, Eemshaven en Vlissingen.

Onder- versus bovengronds

COVA is de afgelopen jaren geconfronteerd met zowel een stijging van de voorraadplicht als met een stijging van prijzen als gevolg van een tekort aan beschikbare opslagcapaciteit in de vrije markt. Onder druk van deze ontwikkelingen wordt actief gezocht naar extra opslagfaciliteiten. In de 'toekomstverkenning voor de opslagmarkt van COVA' die in 2007 in opdracht van COVA is uitgevoerd door het bureau Downstream BV, is ook nadrukkelijk gekeken naar de mogelijkheden van ondergrondse opslag in zoutcavernes. Op basis van financiële argumenten is ondergrondse opslag voor COVA een interessante optie. Het gebruik van zoutcavernes voor ondergrondse opslag zorgt voor het, op lange termijn, vergroten van de opslagcapaciteit in Nederland. Extra opslagcapaciteit in Nederland biedt COVA de mogelijkheid om de buitenlandse voorraad af te bouwen.

Bovengrondse opslag van gasolie is duurder dan de door initiatiefnemers voorziene ondergrondse opslag. Door ondergrondse opslag in zoutcavernes mogelijk te maken kan COVA beter voldoen aan haar doelstelling voor opslag tegen zo laag mogelijke kosten. Doordat de cavernes in Twente liggen, wordt de spreiding binnen Nederland bovendien verbeterd.

Een uitgebreidere beschrijving van taken en doelstelling van COVA en het strategisch voorraadbeheer is opgenomen in de bijlage.

Gebruik van de ondergrond

Het gebruik van de ondergrond voor de strategische opslag van olieproducten is in overeenstemming met de uitgangspunten van de Rijksvisie 'Duurzaam gebruik van de ondergrond' (geaccordeerd door de minister-raad in april 2010 en thans aangeboden aan de Tweede Kamer). Dit initiatief is echter nog niet opgenomen in een structuurvisie als bedoeld in artikel 2.3 Wro. Er bestaat evenwel een voornemen tot het opstellen van een Rijksstructuurvisie voor het gebruik van de ondergrond. Vooruitlopend daarop, dient het onderhavige Inpassingsplan de ruimtelijke onderbouwing te bevatten voor de bestemmingswijziging van de planlocatie.

In de eerder genoemde 'Rijksvisie duurzaam gebruik van de ondergrond' wordt gesteld dat het potentieel van de ondergrond vele kansen biedt om een bijdrage te leveren aan diverse maatschappelijke opgaven. Ondergrondse oplossingen kunnen bovengrondse knelpunten verlichten onder andere met betrekking tot het tegengaan van verrommeling en het behoud van unieke landschappen. De beleidsvisie kent voorts een belangrijke rol aan de ondergrond toe met betrekking tot opslagdoeleinden. Ondergrondse opslag onderscheidt zich voor wat betreft externe veiligheid positief ten opzichte van bovengrondse opslag. De beleidsvisie zal worden gevolgd door de Rijksstructuurvisie Ondergrond. Daarmee wil de rijksoverheid bereiken dat:

- een ruimtelijk afwegingskader ontstaat, zodat vergunningverlening voor bijvoorbeeld aardwarmtewinning en gasopslag beter onderbouwd kan plaatsvinden;
- meer duidelijkheid ontstaat voor initiatiefnemers en andere overheden bij toekomstige projecten in de ondergrond.

Samengevat kan worden gesteld dat de noodzaak van opslag van gasolie in zoutcavernes is aangetoond en een belangrijke bijdrage levert aan de uitbreiding van de capaciteit voor strategische opslag van olieproducten waartoe het Rijk zich heeft verplicht op grond van internationale afspraken. Gebruik van de ondergrond voor gasolieopslag sluit goed aan op het beeld dat wordt geschetst in de 'Rijksvisie duurzaam gebruik van de ondergrond', om meer gebruik te maken van de ondergrond, om bovengrondse knelpunten te verlichten. Daarnaast is het gebruik van zoutcavernes voor ondergrondse opslag vrijwel het enige kostenefficiënte alternatief om, op korte termijn, de opslagcapaciteit in Nederland substantieel uit te breiden. Door de cavernes in de regio Twente te gebruiken, wordt de spreiding van opslagcapaciteit in Nederland bovendien verbeterd.

1.2

Rijkscoördinatierегeling en het inpassingsplan

Voorop staat dat een ongestoorde aanvoer van ruwe aardolie en aardolieproducten essentieel is voor het functioneren van de Nederlandse samenleving. Een langdurige aanvoerverstoring van ruwe aardolie of aardolieproducten kan, zonder adequate terugvalopties, grote gevolgen hebben voor Nederland. Voldoende opslagcapaciteit en voorraadvorming zijn daarmee een zaak van nationaal belang.

Op het initiatief van de ondergrondse gasolieopslag is hoofdstuk 9a van de Mijnbouwwet (art. 141a, lid 1, sub b & c) van toepassing. Daarmee valt het van rechtswege onder de reikwijdte van de Rijkscoördinatierегeling van artikel 3.35 Wet ruimtelijke ordening (Wro). Het doel van de Rijkscoördinatierегeling is het stroomlijnen en het versnellen van de besluitvorming over ruimtelijke investeringsprojecten van nationaal belang door een gecoördineerde besluitvorming onder rijksregie. De regeling is procedureel van aard. De inhoudelijke eisen die gelden voor een zorgvuldige planologische besluitvorming, blijven onverkort gelden.

Een (rijks)inpassingsplan heeft de status van een bestemmingsplan maar wordt vastgesteld door het Rijk, in dit geval door de ministers van Economische Zaken en van Infrastructuur en Milieu. In een inpassingsplan wordt de bestemming van de betrokken gronden bindend bepaald. Na vaststelling maakt het inpassingsplan op grond van artikel 3.28, derde lid Wro, deel uit van de bestemmingsplannen die op het plangebied betrekking hebben.

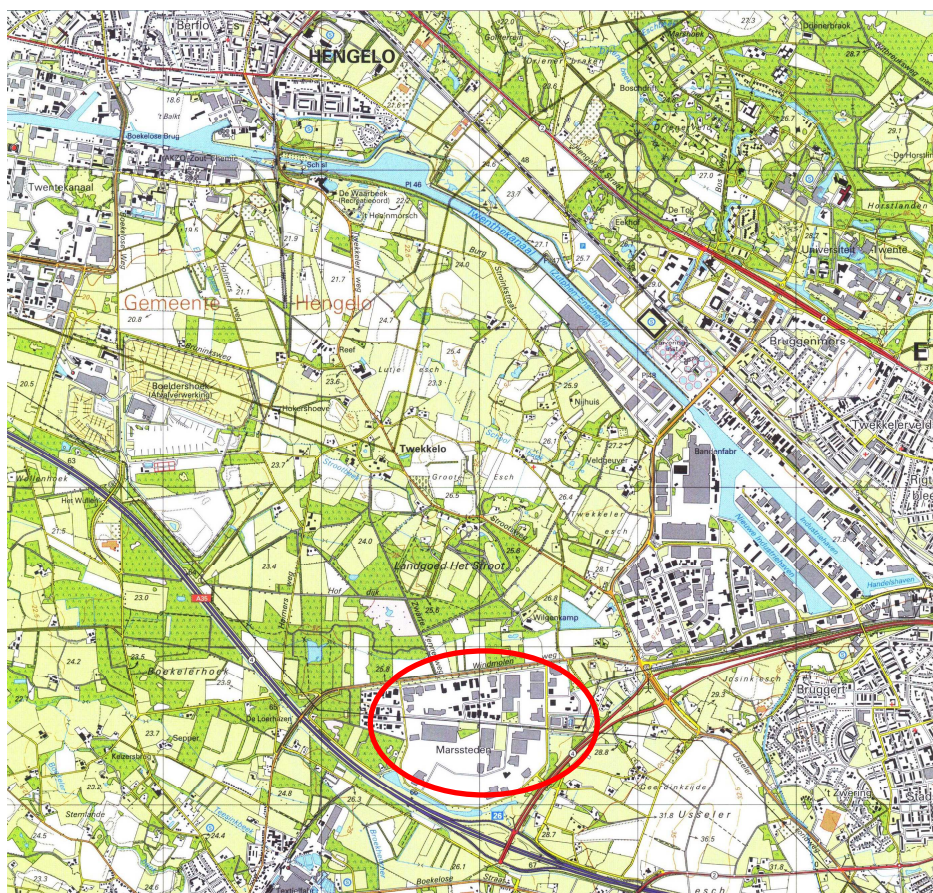
De wettelijke procedure voor vaststelling van het inpassingsplan is gelijk aan de procedure voor vaststelling van een bestemmingsplan. Naast deze ruimtelijke besluitvorming worden de voor dit project benodigde uitvoeringsbesluiten (vergunningen en ontheffingen) door de Minister van Economische Zaken gecoördineerd voorbereid.

In Hoofdstuk 5 is een toelichting op de procedure van de Rijkscoördinatierегeling opgenomen.

1.3

Plangebied

Het plangebied betreft het gebied waar de gasolie in en uit de zoutcavernes wordt gepompt. De inlaten bevinden zich boven de te vullen cavernes op het industrieterrein De Marssteden. Dit terrein ligt aan de westrand van Enschede en wordt ontsloten vanaf de autoweg A 35.



Figuur: ligging van de locatie binnen de lokale context

1.4

Milieueffectrapportage

Een milieueffectrapportageprocedure (m.e.r.) is een middel om de milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling in kaart te brengen zodat deze in de besluitvorming een volwaardige rol kan spelen. In het Milieueffectrapport (MER) worden op een samenhangende, objectieve en systematische wijze de milieueffecten beschreven, die naar verwachting zullen optreden als gevolg van de voorgenomen activiteit en de mogelijke alternatieven.

Wanneer de totale gasolieopslagcapaciteit groter is dan 200.000 ton is de activiteit m.e.r.-plichtig (bijlagen C van het Besluit milieueffectrapportage van 1994, onderdeel C categorie 25). Omdat de activiteit mogelijk een grotere gasolieopslagcapaciteit dan 200.000 ton behelst, wordt voor de opslag van gasolie in zoutcavernes de procedure voor een m.e.r. doorlopen.

Op grond van Bijlage C bij het Besluit-m.e.r. 1994, categorie 25, kolom 3 is het noodzakelijk ten behoeve van de ruimtelijke procedure een plan-m.e.r. procedure te doorlopen. Tevens is er op basis van bijlage C, (cate-

gorie 25, kolom 4) een project-m.e.r.-plicht, welke gekoppeld is aan de benodigde milieuvergunning. Omdat ten behoeve van onderhavig project een gecombineerd MER wordt gemaakt voor het plan en het besluit, wordt de uitgebreide procedure gevolgd.

Acht mogelijke locaties voor ondergrondse opslag in Nederland zijn met een quickscan bekeken. Een vijftal locaties valt af, omdat deze al voorzien/gereserveerd zijn voor een andere bestemming, dan wel de winning zodanig is uitgevoerd dat de cavernes niet geschikt zijn voor opslag. Op grond van een afweging op basis van doelmatige winning, aantal, volume en logistiek is de locatie in Twente overgebleven als de te onderzoeken ondergrondse locatie.

In het planMER zijn, naast de voorgenomen ondergrondse opslag, vijf bovengrondse opslaglocaties onderzocht. De locaties zijn geselecteerd op grond van de ligging nabij logistieke mogelijkheden, zoals de ligging in de buurt van groot water, havens en bij bestaande pijpleidingen.

Op grond van het MER kan geconcludeerd worden dat aan de ondergrondse opslag de volgende voordelen zijn verbonden:

- minimale bovengrondse aanpassingen zijn vereist, waardoor er geen landschappelijk relevante ingrepen noodzakelijk zijn en de situatie op maaiveldniveau vrijwel ongewijzigd blijft;
- de risico's met betrekking tot externe veiligheid zijn gering;
- de kwaliteit van de gasolie blijft beter en deze kan daardoor langer in opslag blijven.

Zowel de overslag vanaf de haven in Enschede als vanaf de haven in Hengelo is onderzocht. De mogelijkheden om de gasolie via de haven in Enschede over te slaan zijn dermate ongunstig (diepgang haven, sluizen die gepasseerd moeten worden en de opslagmogelijkheden aan wal) dat dit alternatief vervallen is. Een drietal vervoersalternatieven via de weg van de haven in Hengelo naar de cavernes in Enschede is onderzocht, te weten de route via de Twekkelerweg, de route via de Hengelosestraat en de route via de A35. Voor transport via een pijpleiding zijn twee tracés onderzocht op de milieueffecten, één tracé langs de A35 en één zogenaamd 'middendoor tracé'.

Zowel de milieueffecten tijdens de aanlegfase als de effecten tijdens het gebruik van de cavernes zijn onderzocht voor de bovengenoemde alternatieven.

Voor alle alternatieven geldt dat er negatieve effecten optreden. Voor zowel de pijpleiding als voor vervoer over de weg geldt dat de varianten over en langs de A35 de voorkeur hebben. Vanuit de kwaliteit voor de leefomgeving scoort de pijpleiding langs de A35 het minst negatief. De negatieve effecten van een pijpleiding zijn vrijwel allemaal tijdelijk. De negatieve effecten van het gebruik van vrachtverkeer zijn structureel van

aard. De conclusie is dan ook dat een pijpleiding langs de A35 als het Meest Milieuvriendelijke Alternatief geldt.

Naast het planMER is een projectMER gemaakt. Het projectMER dient ter onderbouwing van de omgevingsvergunning. Uit het planMER blijkt dat er geen ernstige effecten op het milieu zijn. In de omgevingsvergunning wordt concreet aangegeven waarvoor een vergunning wordt aangevraagd. Dat betekent dat de milieueffecten van het concrete project en de aanleg ervan in detail inzichtelijk worden gemaakt.

1.5

Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan De Marssteden 2005 dat op 28 juni 2010 is vastgesteld. Binnen de bestemming 'Bedrijven' is ondergrondse zoutwinning toegestaan. In deze bestemming wordt verwezen naar de bedrijvenlijst. Uit de bedrijvenlijst blijkt dat zoutwinningsbedrijven vallen in categorie 3.2. Ter plaatse van de aanduidingen BE 3.2, BE 4.1 en BE 4.2 zijn bedrijven in categorie 3.2 toegelaten. De huidige zouthuisjes vallen onder 'Groenvoorzieningen' en 'Verkeersdoeleinden'. Hieraan is een maximum inhoud van 20 m³ per zouthuisje toegestaan.

Inpasbaarheid Gasolieopslag

Gasolieopslag past niet in de groenvoorzieningen, verkeersvoorzieningen en bedrijvenbestemming, noch in de bedrijvenlijst.

1.6

Leeswijzer

In het navolgende hoofdstuk wordt een beschrijving van de huidige en toekomstige situatie gegeven. Hoofdstuk 3 gaat in op het relevante beleid en in hoofdstuk 4 komen de diverse uitvoerbaarheidsaspecten aan bod. In hoofdstuk 5 wordt een uitleg gegeven van de juridische planopzet en tot slot komen in hoofdstuk 6 de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid aan bod.

Plan beschrijving

2

2.1

Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de huidige en toekomstige invulling van de locatie. Onderbouwd wordt hoe tot de keuze van de locatie in Twente is gekomen en ingegaan wordt op de vervoersalternatieven, zoals die in het MER zijn onderzocht.

2.2

Locatie- en tracékeuze

In het kader van het MER zijn meerdere locaties voor de opslag van gasolie onderzocht (Hoofdstuk 3 MER), waarbij zowel bovengrondse opslaglocaties als ondergrondse opslaglocaties in de beschouwingen zijn opgenomen. Ook de landelijke opslagspreiding is van belang.

Ten aanzien van de ondergrondse opslag is een quickscan uitgevoerd voor acht locaties. Een vijftal locaties valt af, omdat deze al voorzien/gereserveerd zijn voor een andere bestemming, dan wel de winning zodanig is uitgevoerd dat de cavernes niet geschikt zijn voor opslag. Voor de drie overgebleven locaties is op grond van de criteria:

- doelmatige winning;
- aantal cavernes;
- volume van cavernes;
- logistiek,

een geschiktheidsafweging gemaakt. Op grond van deze afweging is de locatie in Twente overgebleven als de te onderzoeken ondergrondse locatie.

Van de in de MER onderzochte locaties liggen drie bovengrondse opslaglocaties in de buurt van een zeehaven (Eemshaven, Amsterdam Westelijk Havengebied en Tweede Maasvlakte). Twee bovengrondse opslaglocaties liggen nabij distributiecentra (Knooppunt Nijmegen en Venlo Trade Port). Eén ondergrondse opslaglocatie (Hengelo) is onderzocht, nadat een zevental ondergrondse locaties is afgefallen, zoals in de paragraaf hierboven is beschreven. Met deze locaties kan beoordeeld worden wat de eventuele milieuvoordelen zijn van ondergrondse opslag.

De bovengrondse locaties betreffen locaties waar ook nu al gasolieopslag plaatsvindt. Om een goede spreiding over het land te krijgen, is ook een aantal achterlandlocaties onderzocht die geselecteerd zijn op grond van de volgende criteria:

- de mogelijkheid van ontsluiting over water, weg en per rail;

- de beschikbaarheid van voldoende ruimte;
- de ligging op of nabij bestaande bedrijventerreinen/ industrieterreinen.



Figuur: ligging onderzochte locaties

Met betrekking tot de drie onderzochte locatietypen (opslag bij een zeehaven, opslag nabij distributiecentra en een ondergrondse opslaglocatie) zijn de effecten samengevat weergegeven.

Opslag bij een zeehaven: in principe is bovengrondse opslag aan de kust goed mogelijk. Het is daarbij wel noodzakelijk om extra aandacht te besteden aan:

- de aan- en afvoerroutes, het is wenselijk deze (deels) over het Basisnet te laten voeren; een netwerk van routes voor gevaarlijke stoffen;
- bij een specifieke locatie zal vervolgonderzoek moeten plaatsvinden naar de kans op een onvoorziene lozing en de effecten daarvan op beschermingszones;
- de cumulatieve effecten van meerdere grote bovengrondse tanks in elkaars nabijheid;
- de grondstofstromen en het beperken van bouwmaterialen bij de realisatie van de opslagtanks;
- de relatie tussen de geluidsproductie van de opslag en de geluidscoutour van het bedrijventerrein.

Bovengrondse opslag nabij distributiecentra is goed mogelijk. Naast de hierboven genoemde aandachtspunten, zal er bij bovengrondse opslag

nabij distributiecentra in het binnenland ook aandacht moeten zijn voor de volgende onderdelen:

- de voorkeur gaat uit naar een locatie aan een kade van een binnenhaven, deze locaties zijn echter schaars;
- een nadeel van de kadegebonden locatie is echter de verhoogde gevoeligheid voor hoog water. Bij andere locaties speelt dit aspect niet;
- bij de locatiekeuze is het wenselijk te kijken naar de sluizen die in de aan- en afvoerroute liggen.

Ondergrondse opslag in zoutcavernes is goed mogelijk. Bij het uitwerken van een ondergrondse opslag in Twente dient extra aandacht besteed te worden aan:

- controleerbaarheid van de ongewenste situaties in de ondergrond;
- het eindtransport zowel naar de haven als van de haven naar de cavernes, waarbij rekening gehouden moet worden met de capaciteit van de bestaande infrastructuur (sluizen en bruggen) en geluidsgevoelige objecten (zowel de effecten of ruimten waar mensen langdurig verblijven als de effecten op dieren);
- het vervoer tussen haven en cavernes, om dit eventueel via een pijpleiding plaats te laten vinden.

Op grond van de uitgevoerde m.e.r. blijkt dat de ondergrondse opslag in cavernes de volgende ruimtelijke, milieukundige en technische voordelen heeft ten opzichte van conventionele bovengrondse olieopslag:

- minimale bovengrondse aanpassingen. Er zijn hierdoor geen landschappelijke ingrepen nodig. Het ruimtegebruik op maaiveldniveau blijft ongewijzigd.
- minder rest risico's met betrekking tot externe veiligheid, mede doordat de kans op cumulatie tijdens een tankbrand met naastgelegen bovengrondse tanks is uitgesloten.
- minder kwaliteitsachteruitgang door oxidatie van het product. Het product heeft daarom ook een lage verversingsgraad.

Op grond van de bovengenoemde voordelen, de wens om tot een betere spreiding over het land te komen van de strategische gasolieopslag en de beschikbaarheid, kiezen de ministers ervoor het gebruik van de cavernes in Twente voor gasolieopslag mogelijk te maken.

Transportalternatieven

De gasolie die bestemd is voor opslag wordt aangevoerd per schip en kan via twee binnenhavens (Hengelo of Enschede) worden overgeslagen naar de zoutcavernes (en andersom). Er zijn verschillende transportalternatieven van een binnenhaven naar de cavernes in Twente onderzocht. Daarbij is in eerste instantie gekeken naar de mogelijkheden van de havens in zowel Hengelo als Enschede.

De snelheid waarmee de strategische voorraad van gasolie vrijgegeven kan worden, wordt bepaald door de capaciteit van de overslag op een terminal en niet door de wijze waarop het transport van gasolie tussen de caverne en de haven plaatsvindt. Op dit moment kan de haven van Hengelo aan de uit de wetgeving voortvloeiende eis voldoen om de strategische voorraad binnen 90 dagen vrij te geven. Extra investeringen zijn slechts nodig op de terminal zelf om een vlotte doorstroming van het product naast de al bestaande activiteiten te garanderen. Voor de haven van Enschede zijn substantiële investeringen nodig, waarmee op de lange termijn de noodzakelijke laad- en loscapaciteit wel zou kunnen worden bereikt, maar niet voor de komende jaren. Het is vanuit bovenstaande analyse op korte termijn niet uitvoerbaar om de overslag van strategische gasolie ten tijde van een oliecrisis via de haven van Enschede plaats te laten vinden. Ook voor de normale bedrijfsvoering van de commerciële activiteiten heeft de haven van Hengelo de voorkeur vanwege de lagere kosten.

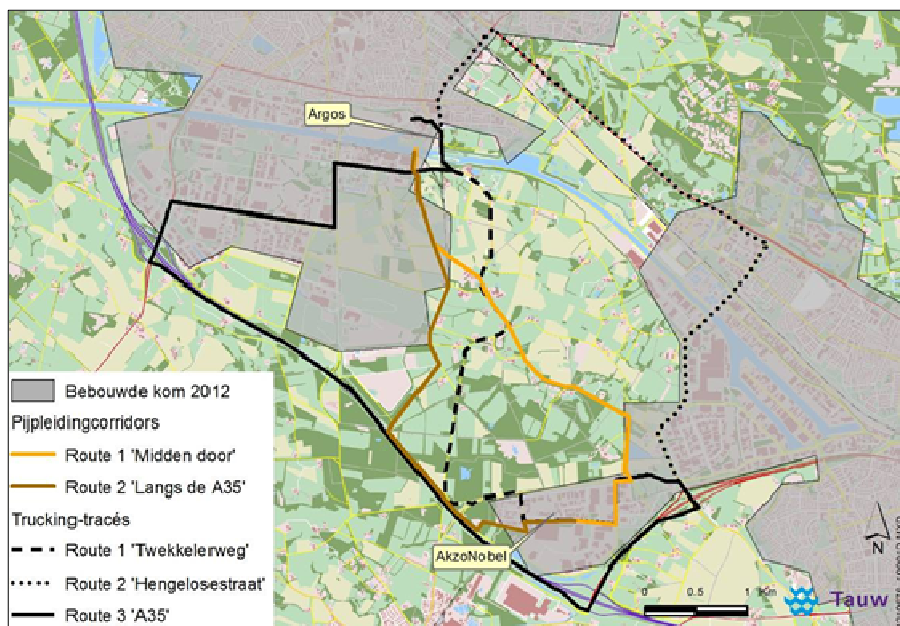
Overwogen zou kunnen worden het volume over de twee mogelijke overslaglocaties te verdelen. Dit zou betekenen dat op beide locaties investeringen gedaan moeten worden om een efficiënte productstroom te kunnen garanderen. Hierdoor wordt het project minder, of niet rendabel. Daarnaast ontstaat ook inefficiëntie door splitsing van vervoerstromen naar twee locaties, waardoor vrachtwagens en schepen moeten worden verdeeld, hetgeen planning-technisch minder efficiënt is en meer kosten met zich meebrengt.

Op basis van bovenstaande analyse valt de haven van Enschede af als reëel alternatief en is daarom verder buiten beschouwing gelaten.

Keuze voor vervoer van binnenhaven naar caverne

Voor vervoer vanaf de haven van Hengelo naar de zoutcavernes zijn de volgende alternatieven onderzocht:

- drie routes over de weg te weten: een route via de Tweekelerweg, een route via de Hengelosestraat en een route via de A35;
- twee pijpleiding-tracés, te weten: een langs de A35 en een zogenoemd middendoor alternatief.



Figuur: in het onderzoek betrokken transportroutes

Voor alle vijf alternatieven geldt dat zij gepaard gaan met negatieve effecten. De varianten over en langs de A35 hebben vanuit milieuoogpunt de voorkeur. Beoordeeld op de kwaliteit voor de leefomgeving scoort de pijpleiding langs de A35 het minst negatief. De negatieve effecten van een pijpleiding zijn tijdelijk van aard. De negatieve effecten van het gebruik van vrachtverkeer daarentegen hebben een structureler karakter. Om die reden geldt de aanleg van een pijpleiding langs de A35 als het Meest Milieuvriendelijke Alternatief.

Na een brede belangenafweging is er niettemin aanleiding om de voorkeur te geven aan het lager gewaardeerde alternatief van transport over de weg. Allereerst wordt meegewogen dat de effecten van de tankwagens afhangen van de mate waarin de volumes uit het MER worden bereikt. Indien er een periode geen vrachtwagen rijden, zullen er geen effecten op de milieu en de leefomgeving zijn. Omdat het MER uitgaat van een worst-case scenario, is het de vraag of deze aantallen vervoersbewegingen daadwerkelijk ook realiteit worden. Daarnaast wordt de voorkeur ingegeven door de onbalans tussen de maatschappelijke en ruimtelijke lasten van de aanleg van een pijpleiding in verhouding tot de omvang van het daarmee te faciliteren opslagproject. De aanleg van een pijpleiding doorsnijdt vele landschappelijke en maatschappelijke structuren alsmede territoriale en kadastrale grenzen. Bij elk van die obstakels doet zich in principe een conflict voor dat moet worden weggenomen. Voor het beheer van de leiding zal deze, inclusief een toetsingsafstand, blijvend bereikbaar moeten blijven. Bovendien eist de leiding extra ruimte op vanwege het aan te houden risicoprofiel na aanleg. Het ruimtelijk mogelijk maken van de aanleg van een pijpleiding is een omvangrijke procedure, de doorlooptijd van de voorbereidingen van het project zal daarmee verveelvoudigd

worden. De hierboven geschetste inspanningen en belemmeringen moeten worden afgezet tegen de relatief beperkte omvang van het project. Beslissend hierin is dat de kosten voor de aanleg van een pijpleiding, afgezet tegen het vervoer per tankwagen, bij het nu voorziene aantal cavernes niet rendabel is. Uit die afweging volgt dat het alternatief van de pijpleiding op dit moment geen realistisch alternatief is.

In dit inpassingsplan wordt daarom uitgegaan van vervoer via de weg, waarbij de route langs de A35 de meest gunstige is uit het oogpunt van milieueffecten. De route langs de A35 is de hoofdroute. De route langs de Haaksbergerweg kan gebruikt worden als de A35 langdurig buiten gebruik is. De route door Tweekelo wordt niet gebruikt voor dit initiatief. De route langs de A35 wordt vastgelegd in een vervoersplan, waarin tevens een maximum wordt gesteld aan het aantal vervoersbewegingen. Dit vervoersplan is verankerd via de regels van het inpassingsplan en via een overeenkomst tussen Argos en de gemeenten Enschede en Hengelo.

Conclusie

Op grond van ruimtelijke, milieukundige en technische voordelen, de wens om tot een betere spreiding over het land te komen van de strategische gasolieopslag en de beschikbaarheid van het product, is het wenselijk om de cavernes in Twente te gaan gebruiken voor gasolieopslag.

Op grond van maatschappelijke, economische en ruimtelijke overwegingen heeft het de voorkeur om het transport vanuit de haven van Hengelo over de weg via de A35 te laten verlopen.

2.3

Huidige situatie

Het plangebied bestaat uit het gebied waar de gasolie in en uit de zoutcavernes wordt gepompt. Deze liggen op het industrieterrein De Marssteden. Dit terrein ligt aan de A35, aan de westkant van Enschede. Het terrein grenst aan andere bedrijventerreinen en aan de westzijde aan het buitengebied. Dit buitengebied aan de westkant van Enschede omvat agrarische, natuur- en landgoederengebieden. Het industrieterrein De Marssteden is ontwikkeld in de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw en wordt ontsloten vanaf de Windmolenweg. Er is sprake van relatief kleinschalige bebouwing aan de noordzijde en relatief grootschalige bebouwing aan de zuidzijde van het terrein. Ook zijn enkele bedrijfswoningen aanwezig. Er is een aantal pomphuisjes voor de zoutwinning aangelegd, ook wel 'zouthuisjes' genoemd. Er wordt zout gewonnen uit ondergrondse zoutvoorraden (circa 300 tot 500 m diep). De zoutwinning geschiedt door oplosmijnbouw. Dit houdt in dat water uit de ondergrondse zoutlaag gepompt wordt, waardoor het zout oplost. Hierdoor ontstaan ondergrondse zoutholtes, de zogenoemde cavernes, op de plaats waar oorspronkelijk het zout lag. Na zo'n 10 à 20 jaar eindigt de winning van zout uit een ca-

verne. Vanaf dat moment blijven de cavernes gevuld met pekkel (met zout verzadigd water) en vallen ze onder de voortdurende nazorg van AkzoNobel, onder andere met betrekking tot eventuele bodemdaling en de omvang van de cavernes.

Elke afzonderlijke caverne is via twee of drie boorgaten ('pekelpotten') verbonden met het oppervlak. Aan het oppervlak zijn, ter plaatse van de boorgaten, de putafsluiters geplaatst, met diverse aansluitingen voor pekkel of, in het geval van olieopslag, gasolie. Deze zijn echter door de hier overheen geplaatste zouthuisjes aan het oog onttrokken. De oppervlakte van een zouthuisje bedraagt ongeveer 20-25 m². De boorgaten liggen ongeveer 40 m uit elkaar. Het perceel waarop de twee of drie zouthuisjes, die samen één caverne bedienen, staan heeft een lengte van ongeveer 70 m (twee zouthuisjes) tot ongeveer 110 m (drie zouthuisjes) en een breedte van ongeveer 15 m. De oppervlakte van een perceel bedraagt tussen de 1.050 en 1.650 m². Een van de percelen op De Marssteden waar olieopslag plaats gaat vinden is een stuk groter, omdat deze boorgaten verder van de weg afliggen (vanwege een hoogspanningsleiding).

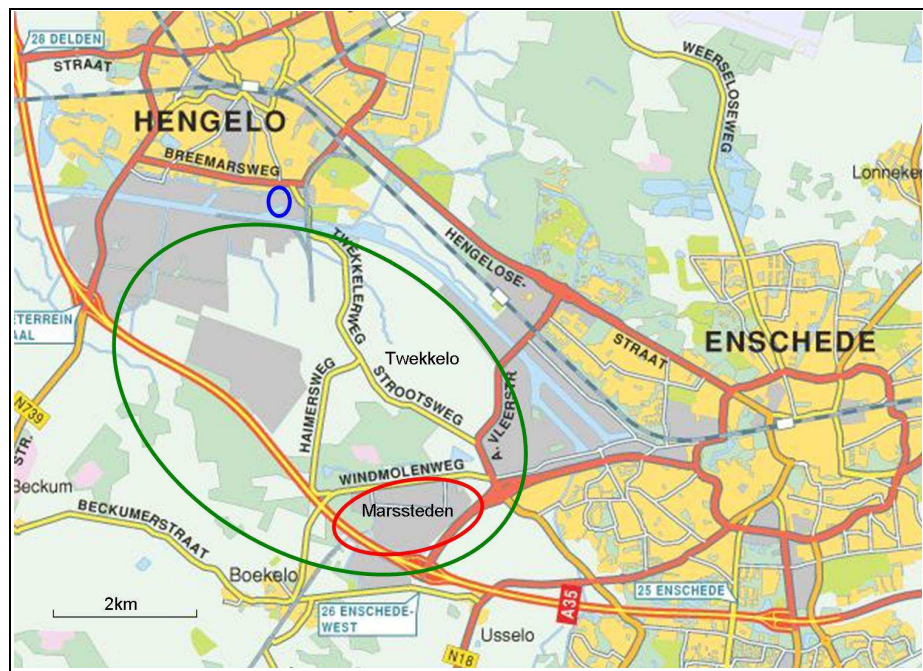
De cavernes liggen recht onder de boorgaten en hebben een lengte van ongeveer 130 à 160 m en een breedte van ongeveer 100 m. Ze beslaan dus een groter oppervlak dan de bovengrondse percelen.

De hierboven beschreven situatie betekent dat boven één caverne nooit meerdere percelen met boorhuisjes kunnen liggen en dat recht onder één perceel ook maar één caverne kan liggen.



Figuur: Zouthuisje

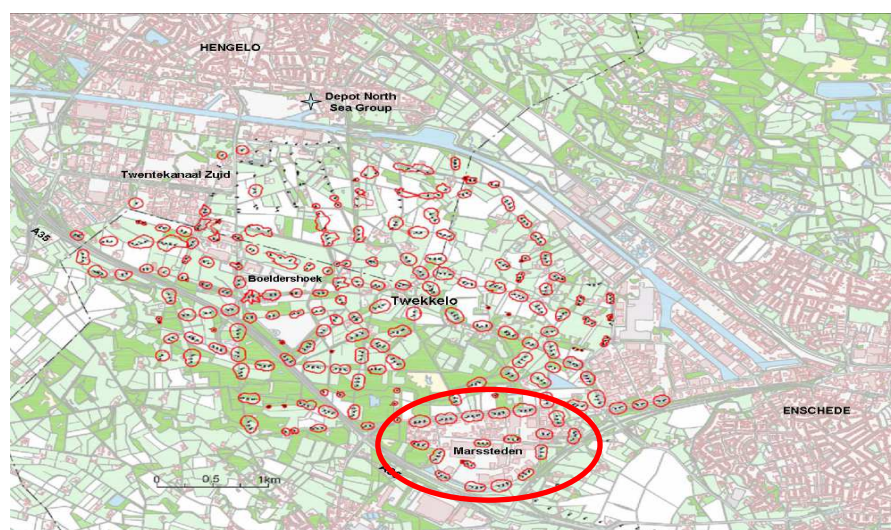
2.4 Toekomstige situatie



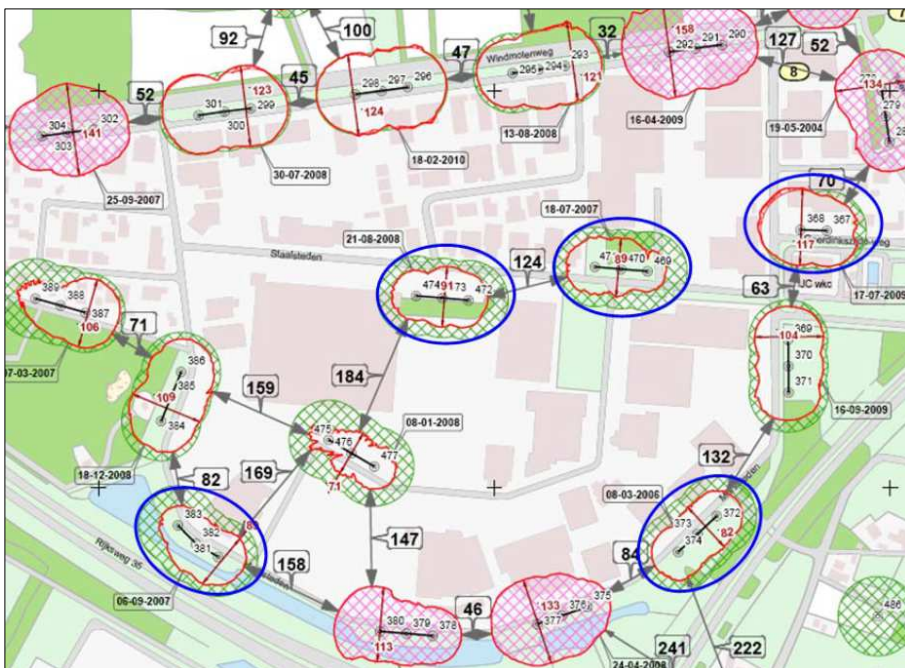
Figuur: Overzichtskaart :

- Petroleumhaven, depot Argos
- bedrijventerrein De Marssteden

AkzoNobel en Argos gaan uit van ondergrondse opslag van een strategische voorraad gasolie in vijf cavernes, die zijn gelegen op industrieterrein De Marssteden in Enschede. Elke caverne kan 100.000 - 350.000 m³ (84.400 tot 295.400 ton) gasolie bevatten. De gasolie arriveert via binnenschepen op het terrein van Argos in Hengelo om vervolgens per tankwagen te worden vervoerd naar De Marssteden.

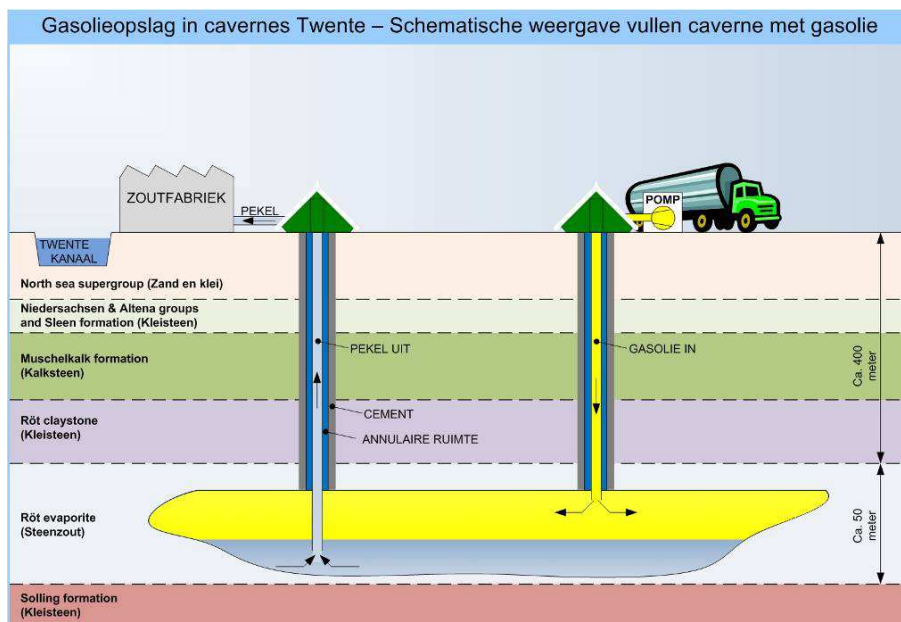


Figuur: Overzicht cavernes in regio Twente (2009), in rood bedrijventerrein De Marssteden



Figuur: De cavernes op bedrijventerrein de Marssteden die voor gasolieopslag worden gebruikt (blauw omcirkeld)

Op de bovenstaande figuren zijn de ondergrondse cavernes respectievelijk in de regio Twente en op het bedrijventerrein de Marssteden aangegeven.



Figuur: Schematische weergave van het vullen van een caverne met gasolie. Geel = gasolie; blauw = pekkel, Bron: planMER

Er wordt gebruik gemaakt van de bestaande boorgaten voor het in- en uitpompen van de gasolie. Iedere caverne wordt voorzien van een laad- en losplaats. Direct aansluitend op de openbare weg wordt een oppervlak-

te van ongeveer 150 m² bestaat. Onderdeel hiervan is een vloeistofdichte betonplaat die voldoet aan de eisen van Nederlandse Richtlijn Bodembescherming (NRB). Ten tijde van het laden en lossen wordt tijdelijk een container geplaatst. In de container wordt de pompinstallatie geplaatst. Deze is verbonden met het boorgat.

De boorgaten van waaruit gasolie in en uit de cavernes worden gepompt (één per caverne) worden verdiept aangelegd, zodanig dat de gehele boorgatafwerking onder het maaiveld komt te liggen. Bovendien is boorgatafwerking omringd door een lekbak die, in het geval van onvoorziene uitstroom, gasolie op kan vangen. De boorkelder waarin de boorgatafwerking zich bevindt, wordt aan de bovenzijde afgesloten met een betonnen plaat. Hierdoor is de boorgatafwerking beschermd tegen invloeden van buitenaf (vandalisme, aanrijding, weersomstandigheden, et cetera). De boorkelder en het boorgat waar pekkel doorheen stroomt, zullen niet veranderen ten opzichte van de huidige situatie. Hier zullen de zouthuisjes blijven staan.

De pekkel zal via het bestaande pekkelleidingennetwerk worden afgevoerd naar de zoutfabriek in Hengelo, alwaar de pekkel verwerkt wordt in het reguliere proces.

Lange termijn

Met dit inpassingsplan wordt uitsluitend het gebruik van vijf cavernes voor de opslag van gasolie mogelijk gemaakt. Op termijn zullen er wellicht meerdere cavernes met gasolie worden gevuld. Indien dat het geval is zal er een nieuw ruimtelijk besluit moeten worden vastgesteld en komt uit oogpunt van duurzaamheid en maatschappelijke acceptatie, de variant van transport via een pijpleiding in beeld. Tevens wordt transport via de haven van Enschede wederom onderzocht. In het vervoersplan dat aan dit inpassingsplan is gekoppeld wordt een maximum van 27.500 vervoersbewegingen per jaar vastgesteld.

3.1

Europees en rijksbeleid

Ruimtelijk beleid

Structuurvisie infrastructuur en Ruimte

In maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Hierin schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR 3 Rijksdoelen geformuleerd:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Bij deze drie Rijksdoelen is aangegeven welke 13 nationale belangen daarbij aan de orde zijn. Daarvan zijn een aantal nationale belangen relevant voor dit project. Het Rijk stimuleert dat groei van het goederenvervoer zo veel mogelijk via de binnenvaart en het spoorvervoer wordt opgevangen, opdat er een betere benutting van het totale infrastructurele netwerk ontstaat. Verder ziet het Rijk - als een onderdeel van het vergroten van de concurrentiekracht - ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen en het efficiënt gebruik van de ondergrond als nationaal belang. In de ondergrond komen diverse nationale belangen samen. De ondergrond is belangrijk voor bestaande energievoorziening waaronder de opslag van olie en aardgas. Maar ook de aanwezigheid van archeologische waarden, eventuele saneringssituaties van bodemverontreiniging en de ondergrondse infrastructuur maken dat de Rijksoverheid zichzelf als taakhouders ziet voor activiteiten in de ondergrond.

Onder het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving heeft het Rijk ook het verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's als nationaal belang geformuleerd. In onderhavig project zijn de milieueffecten, de verkeersveiligheid, trillingen en de geluidseffecten in beeld gebracht. Deze hebben een rol gespeeld bij de afweging in de transportalternatieven.

Duurzaam gebruik ondergrond

Gebruik van de ondergrond voor gasolieopslag past goed in het beeld dat wordt geschetst in de 'Rijksvisie duurzaam gebruik van de ondergrond'. In deze visie wordt het gebruik van de ondergrond als een belangrijke oplossing gezien voor de toenemende schaarste aan de bovengrondse ruimte. Tegelijkertijd geeft de beleidsvisie aan dat gebruik van de ondergrond duurzaam moet zijn met inachtneming van de unieke eigenschappen van de ondergrond en de functies die zij levert (ecosysteemdiensten, drinkwatervoorziening).

Uitgangspunt van de beleidsvisie met betrekking tot beleid en afwegingen ten aanzien van ondergronds gebruik is aan te sluiten bij het bestaande ruimtelijk instrumentarium en het bijbehorende uitgangspunt van decentralisatie.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het externe veiligheidsbeleid ten aanzien van inrichtingen is opgenomen in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), dat in oktober 2004 in werking is getreden. Het Bevi is een Algemene Maatregel van Bestuur die verbonden is aan de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening. Bevi werkt met de begrippen plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico wordt weergegeven als risicocontouren rondom een inrichting waarbij de zogenaamde 10^{-6} per jaarcontour in het Bevi als de grenswaarde voor kwetsbare objecten is aangewezen en als richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. De grenswaarde voor het plaatsgebonden risico is een kans van 1 op 1.000.000 ($=10^{-6}$) per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een inrichting bevindt, overlijdt ten gevolge van een ongeval met de inrichting van gevaarlijke stoffen.

Binnen deze PR 10^{-6} per jaarcontour mogen geen kwetsbare objecten, voorkomen. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10^{-6} per jaar als richtwaarde en mag het bevoegd gezag hier gemotiveerd van afwijken. Kwetsbare objecten zijn onder andere woningen, ziekenhuizen en scholen. Beperkt kwetsbare objecten zijn bijvoorbeeld kleinschalige bedrijfsgebouwen.

Groepsgebonden risico

Ten tweede kent het besluit het zogenaamde groepsrisico. Hierbij gaat het om de kans per jaar dat een groep mensen in minimaal een bepaalde omvang slachtoffer wordt van een ongeval. In het besluit wordt dit gedefinieerd als de (cumulatieve) kansen dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als direct gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van de inrichting en van één ongeval in die inrichting, waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Het groepsrisico moet worden bepaald binnen het invloedsgebied van de inrichting. Voor het groepsrisico

gelden, anders dan voor het plaatsgebonden risico, geen grenswaarden maar slechts oriënterende waarden. Het gaat om een maatschappelijke verantwoordingsplicht aan de hand van het risico. Ten aanzien hiervan moet een belangenafweging plaatsvinden. De wijze waarop met het groepsrisico moet worden omgegaan, blijkt uit een bij het besluit behorende ministeriële regeling en de in concept beschikbare 'Handreiking Groepsrisico'.

Strategische olievoorraad

Op basis van het Internationaal energieprogramma en een Europese richtlijn is een strategische olievoorraad verplicht. Het betreft de volgende richtlijnen:

- De overeenkomst inzake een Internationaal Energieprogramma (IEP-overeenkomst, Trb. 1975,47).
Deze regeling gaat in op het aanhouden van voorraad om verbruik tenminste 90 dagen zonder netto invoer te kunnen voortzetten.
- Richtlijn 2009/119/EG van de Raad van de Europese Gemeenschap van 14 september 2009, houdende verplichting voor de lidstaten om minimumvoorraden ruwe aardolie en/of aardolieproducten in opslag te houden (PbEU 2009, L 265), hierna aangeduid als richtlijn 2009/119/EG. Richtlijn nr. 2009/119 verplicht de lidstaten van de Europese Unie om een voorraad aardolieproducten aan te houden. Deze voorraad wordt ingezet ter bestrijding van een oliecrisis. Met de Wet voorraadvorming aardolieproducten 2012 (vóór 1 april 2013 was dit de WVA 2001) geeft Nederland invulling aan zijn internationale verplichtingen om aardolie(product)voorraden aan te houden.

Het Nederlandse systeem kenmerkt zich doordat een deel van de voorraadplicht door Stichting Centraal Orgaan Voorraadvorming Aardolieproducten (COVA) wordt afgedekt en daarnaast ook gebruik gemaakt wordt van een klein deel van de voorraden bij het bedrijfsleven. De WVA 2012 richt zich op olievoorzieningszekerheid met ten alle tijde toegankelijke en beschikbare strategische voorraden, waarbij het voorraadniveau op kostenefficiënte wijze moet voldoen aan de verplichte omvang en samenstelling.

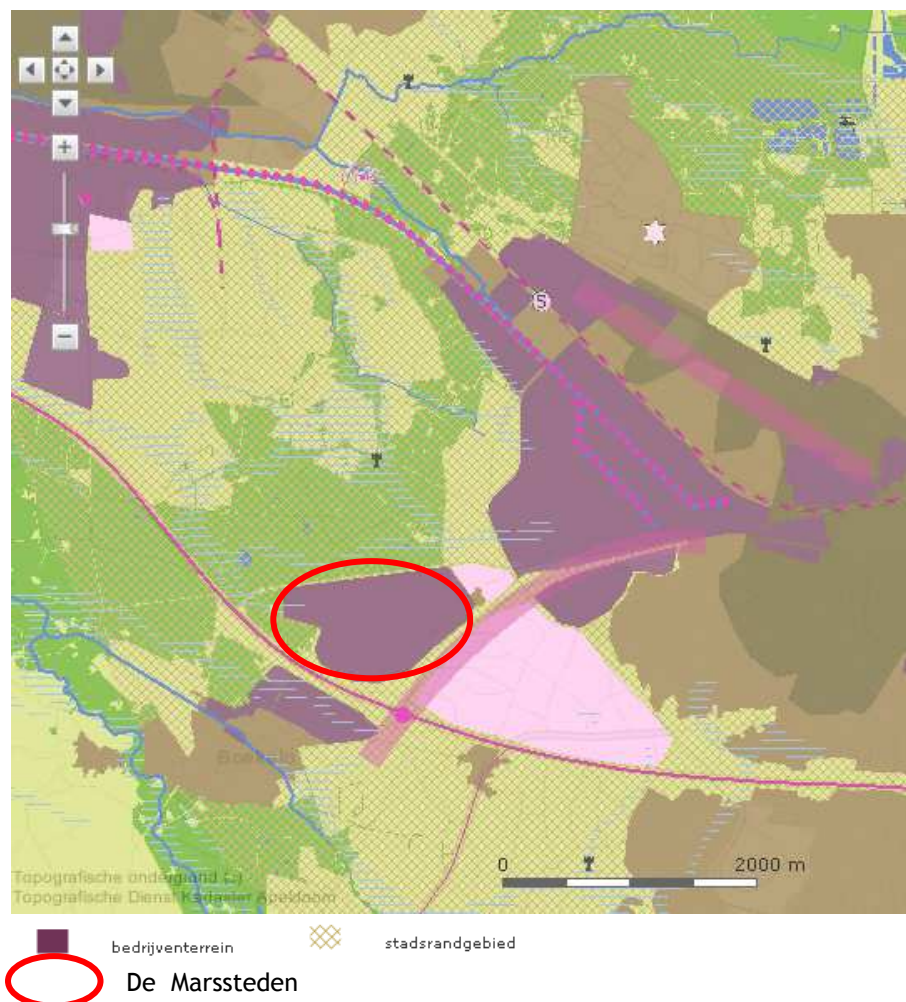
Conclusie

- Het inpassingsplan past binnen het Europese en rijksbeleid doordat het bijdraagt aan het opslaan van de strategische gasolievoorraad.
- De opslag ondergronds plaats te laten hebben, sluit goed aan bij het rijksbeleid om met ondergrondse opslag een duurzaam alternatief te bieden voor de toenemende schaarste aan de bovengrondse ruimte.
- Het voorgenomen plan voldoet aan de overige wet- en regelgeving.

3.2

Provinciaal beleid

Omgevingsvisie en Omgevingsverordening Overijssel



Figuur: Uitsnede Ontwikkelingsperspectieven

Het plangebied is aangegeven als bedrijventerrein. De omgeving is aangegeven als stadsrandgebied. Dit betreft de overgang tussen bebouwd gebied en groene omgeving. Het is zowel de entree van de stad als de verbinding met het buitengebied. Kansen liggen hier voor recreatiemogelijkheden, nieuwe landgoederen en eventueel stedelijke uitbreiding volgens gebiedskenmerken, bijvoorbeeld woon-/werklandschappen.

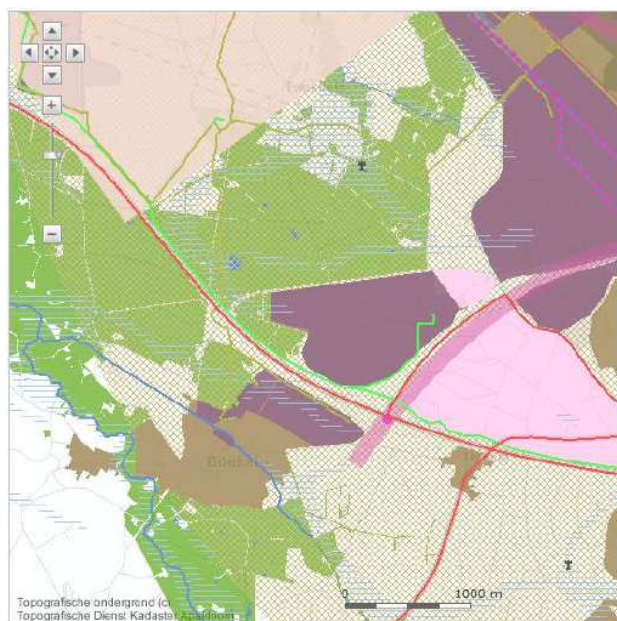


- bestaande natuur
- water
- nieuwe natuur gerealiseerd
- nieuwe natuur nog te realiseren
- beheersgebied

De Marssteden

Figuur: Natuur en water

De plangrens omvat geen gebied dat valt onder de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en maakt ook geen activiteiten mogelijk die door uitstralingseffecten significant negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS zullen of kunnen hebben.



-  hoofdgasttransportleiding
-  regionale gasttransportleiding
-  provinciale route gevaarlijke stoffen

Figuur: omgevingsvisie met thema externe veiligheid

Wat betreft externe veiligheid is de hoofdgasttransportleiding aangegeven die rond de zuidzijde van het bedrijventerrein loopt. Tevens is de route gevaarlijke stoffen aangegeven langs de Westerval. In de omgevingsvisie is het gebied aangegeven als mogelijk zoekgebied zoutwinning.

Wat betreft bodem wordt in de omgevingsvisie aangegeven: De ondergrond wordt steeds intensiever gebruikt, onder meer voor de ontwikkeling van bodemenergie, ondergronds bouwen, ondergrondse infrastructuur (zoals kabels en leidingen), opslag van afval en winning van delfstoffen. Bodemeigenschappen, waaronder aardkundige en archeologische waarden, worden hierdoor aangetast. De opgaven en kansen zijn: het saneren van bodemverontreinigingen gericht op gebruik, het beschermen van landschappelijke kenmerken (zoals reliëf) en archeologisch erfgoed, duurzame energieopwekking en het realiseren van ondergrondse functies. De provincie wil een duurzame omgang met de ondergrond, door ondergrondse ruimteclaims tegen elkaar af te wegen en in samenhang te bezien met bovengrondse functies.

Uitgangspunten voor het inpassingsplan

Het inpassingsplan is niet strijdig met provinciaal beleid. Er zijn geen concurrerende ruimteclaims.

3.3

Gemeentelijk beleid

De gemeenteraad van Enschede heeft op 26 september 2011 de Structuurvisie vastgesteld. Deze structuurvisie is een beleidsdocument dat continue in ontwikkeling is. De stad ontwikkelt zich en het ruimtelijk beleid groeit hierin mee. Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen en nieuw stedelijk beleid zal de structuurvisie worden aangevuld, om zo mee te kunnen gaan in de dynamiek van stedelijke ontwikkeling en op die manier een actueel kader te vormen voor burgers en bedrijven. Daarom is gekozen voor een volledig digitale structuurvisie, waarbij sectorale en gebiedsgerichte uitwerkingen snel geïntegreerd kunnen worden. De structuurvisie beoogt geen sectorale of gebiedsgerichte beleidsstukken te vervangen, maar de hoofdlijnen van dit beleid in samenhang te presenteren. Hiermee wordt de hoofdlijn van het langjarig ruimtelijk beleid vastgelegd en blijft er op projectniveau flexibiliteit om op veranderingen te kunnen anticiperen. Hierdoor is de structuurvisie geen op zichzelf staand document, maar bevat het beleid voor gebieden en lijnen met verwijzingen naar de achterliggende beleidsstukken, waarmee de bredere context en beleid duidelijk worden.

Veder is van belang het 'Meer kwaliteit en realistische doelen, Herijking Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie - Binnenstadsvisie - Mobiliteitsvisie' uit juni 2009. Daarin wordt gesteld dat het bieden van werkgelegenheid van groot belang is.

Enschede wil bedrijven, klein en groot, faciliteren door ruimte en bereikbaarheid te bieden, voldoende potentieel aan werknemers en het goede kennisniveau, door een aantrekkelijk vestigingsklimaat te bieden voor de bedrijven. De Marssteden valt op basis van het Masterplan Enschede-West in categorie B (productiviteit). In de Beleidsvisie Externe Veiligheid 2007 wordt met name gewezen op het risico van verzakkingen door een ondergrondse instorting van de zoutcavernes. Langs De Marssteden zijn de wegen A35 en Westerval aangewezen als route van het transport van gevaarlijke stoffen voor het wegverkeer.

Conclusie

- Gasolieopslag is niet voorzien in de gemeentelijke plannen, echter de routing van gevaarlijke stoffen kan goed aansluiten op het initiatief.
- Er zijn geen strijdigheden geconstateerd met het gemeentelijk beleid.

Planologische randvoorwaarden



In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de effecten die de uitvoering van het plan heeft op de omgeving. In het kader van het voorliggend inpassingsplan zijn diverse milieuonderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn uitgevoerd door onafhankelijke, deskundige en ervaren bureaus. Het bevoegd gezag heeft zich er voldoende van vergewist dat de onderzoeken en adviezen die hieruit voortvloeien op een zorgvuldige wijze tot stand zijn gekomen. Voor een uitvoerige toelichting op de effecten van dit project op de omgeving wordt verwezen naar diverse bijlagen, in het bijzonder naar het Milieueffectrapport (het MER). In het MER zijn de beoogde ontwikkelingen beschreven en zijn de milieueffecten daarvan in beeld gebracht. In dit hoofdstuk worden de conclusies samengevat weergegeven en wordt aangegeven op welke wijze rekening is gehouden met de in het MER beschreven gevolgen voor het milieu van de activiteit waarop dit plan betrekking heeft. De activiteiten die dit inpassingsplan mogelijk maakt zijn in het MER beschouwd.

4.1

Landschap en cultuurhistorie en Archeologie

Het bedrijventerrein waar de locatie is gevestigd, is een bedrijventerrein dat in de jaren 70 en 80 van de vorige eeuw is aangelegd. De aanwezige cavernes zijn ontstaan door zoutwinning. Ten behoeve van deze winning zijn zogenaamde zouthuisjes opgericht, waarin de boorkelders en toebehoren gelegen zijn. Per caveerne zijn er 2 of 3 zouthuisjes. Deze zouthuisjes markeren de zoutwinning in het gebied waardoor zij aangemerkt moeten worden als gebiedskarakteristiek erfgoed. Er zijn verder geen cultuurhistorische waarden aanwezig op het terrein.

Op het terrein zijn geen cultuurhistorische waarden aanwezig die aangetaast worden door de uitvoering van dit project. Per caveerne verdwijnt een van de aanwezige zouthuisjes, omdat de boorgatafwerking van de gasolie-inlaat verdiept wordt aangelegd en afgesloten met een betonnen plaat.

Volgens de Indicatieve waardenkaart is er een lage verwachting dat er archeologische waarden op het bedrijventerrein aanwezig zijn. Dit aspect hoeft dan ook niet nader te worden onderzocht.

Conclusie

De aanwezige cultuurhistorische en archeologische waarden leiden nauwelijks tot veranderingen zijn in het landschap. Ten aanzien van deze aspecten zijn er geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.2

Bodem, grond- en oppervlaktewater

Huidige situatie

De locaties waar de gasolie in de cavernes wordt gebracht, zijn gelegen op het industrieterrein De Marssteden. Dit terrein is voormalig agrarisch terrein. De bodemgesteldheid is geschikt voor industrieel gebruik. Rond de beoogde opslaglocaties zijn in het verleden verschillende bodemonderzoeken uitgevoerd. Uit de bodemonderzoeken is gebleken dat er geen stoffen in concentraties boven de streefwaarden zijn aangetroffen.

Risico's op bodemverontreiniging van het bovengrondse deel in de installatie

Bij het overpompen van de gasolie in en uit de zoutcavernes kan lekkage optreden van gasolie. Dit kan leiden tot een verontreiniging van de bodem, het grondwater en/of het oppervlaktewater. Deze fase kenmerkt zich door het feit dat de pompinstallatie naast de gasolieput geplaatst staat en op de gasolieput is aangesloten. Lekkage van gasolie kan theoretisch op verschillende plekken en tijdens verschillende activiteiten van het vul- of leegproces optreden. De belangrijkste risico's in deze situatie zijn:

- het losraken van de verbinding tussen gasolieput en pompinstallatie of tussen pompinstallatie en vrachtwagen, of beschadiging van een van deze pijpen of slangen, waardoor gasolie uit de gasolieput, de pompinstallatie of de tankwagen stroomt;
- een aanrijding van een vrachtwagen met de tankwagen en/of met de pompinstallatie en/of met de gasolieput, waardoor gasolie uit de gasolieput, de pompinstallatie of de tankwagen stroomt;
- vandalisme met beschadiging van een aansluiting, een slang of de gasolieput tot gevolg, waardoor gasolie uit de gasolieput, de pompinstallatie of de tankwagen stroomt;
- beschadiging van de gasolieput door een niet-catastrofale gebeurtenis (zoals corrosie), waardoor gasolie uit de gasolieput stroomt.

In de opslagfase bevindt de gasolie zich in de caverne en vormt het boorgat de verbinding naar de bovengrond. In deze situatie is er geen pompinstallatie aanwezig. De belangrijkste risico's in deze situatie zijn:

- een aanrijding van een vrachtwagen met de gasolieput, waardoor gasolie uit de gasolieput stroomt;
- vandalisme met beschadiging van de gasolieput tot gevolg, waardoor gasolie uit de gasolieput stroomt;

- beschadiging van de gasolieput door een niet-catastrofale gebeurtenis (zoals corrosie), waardoor gasolie uit de gasolieput stroomt.

Theoretisch kan er in dergelijke situaties maximaal 200 m³ gasolie via het boorgat uit de caveerne stromen. Dit wordt veroorzaakt door twee aspecten:

- het dichtheidsverschil tussen de pekels in de pekelsbuis en de gasolie in de gasoliebuis, waardoor de gasolie uit de gasolieput geperst wordt en het pekelniveau in de pekelsbuis daalt, totdat het gewicht van de pekels in de pekelsbuis gelijk is aan het gewicht van de gasolie in de gasoliebuis;
- de uitzetting van de gasolie, de pekels en het zout door het afnemen van de overdruk.

Om deze hoeveelheid tot een minimum te beperken, zijn in het ontwerp diverse barrières opgenomen die de kans op het ontstaan van een lekkage tijdens dit vul- en leegproces tot een verwaarloosbaar risico minimaliseren, gebruikmakend van de best beschikbare technieken (BBT). Veel van deze barrières zijn afkomstig uit de olie-industrie, waar gewerkt wordt met hogere drukken, onder zwaardere omstandigheden en met grotere volumes. Daarnaast wordt gewerkt conform de geldende wet- en regelgeving zoals de 'Nederlandse Richtlijn Bodembeschermende activiteiten (NRB)'. Deze richtlijn heeft als doel om door een doelmatige combinatie van maatregelen en voorzieningen een verwaarloosbaar bodemrisico te realiseren.

Als onderdeel hiervan wordt een vloeistofdichte vloer gerealiseerd nabij de overslagplaatsen en de zouthuisjes. Tevens worden de gasolieputten ondergronds aangelegd, zodat de gehele boorgatafwerking onder het maaiveld komt. Hierdoor wordt de kans op het ontstaan van lekkage door een catastrofale gebeurtenis (zoals een aanrijding) geminimaliseerd. Bovendien is het boorgat op deze manier omgeven door een lekbak die, in het geval van onvoorziene uitstroom, de eerste uitstroom van gasolie tijdelijk op kan vangen. Verder worden de boorgaten en de tijdens vullen en legen aanwezige pompinstallatie voorzien van diverse beveiligingen die in het geval van ongecontroleerde uitstroom, bijvoorbeeld door een ongeval met een lossende tankwagen, de uitstroom direct afsluiten. Hierdoor kan in een dergelijk geval hooguit de inhoud van één tankwagen uitstromen. Op basis van de zorgplicht uit de Wet bodembescherming (artikel 13 Wbb) zal dit direct na de calamiteit worden verwijderd, zodat dit niet tot een langdurige en onherstelbare aantasting van de bodem zal kunnen leiden.

De aanwezigheid van de vloeistofdichte vloer ter plaatse van de losplaats, de verdiept onder het maaiveld aangelegde boorkelder, de (dubbel uitgevoerde) afsluitende beveiligingen op het boorgat en de pompinstallatie en tenslotte de opvangvoorziening rondom het boorgat, zullen gezamenlijk ertoe leiden dat de kans op bodemverontreiniging vanuit de put gmini-

maliseerd wordt. Deze maatregelen worden geborgd in de Omgevingsvergunning en het Opslagplan krachtens de Mijnbouwwet.

Bodembewegingen bij gasolieopslag

Ondergrondse activiteiten kunnen leiden tot bodembewegingen (bodemdalingen en/of bodemtrillingen). Het opslagconcept gaat ervan uit dat de gasolie onder pekeldruk wordt opgeslagen, wat door eenvoudige technische maatregelen kan worden gerealiseerd. Dit betekent dat de omstandigheden bij opslag van gasolie - de spanningsverdeling rondom de caverne - niet wezenlijk verschillen van de huidige situatie. Op dit moment is er geen meetbare bodemdaling bij zoutwinning. Dit heeft tot gevolg dat ook de verwachtingen over de optredende bodemdaling gelijk zijn. Hetzelfde geldt voor de fase ná gebruik voor opslag van gasolie. De gasolie zal vervangen worden door (verzadigde) pekels. Dit betekent dat de situatie vergelijkbaar wordt met die van vóór de opslag van gasolie (de winning van steenzout). Bovenstaande betekent dat het optreden van bodembewegingen als gevolg van de opslag van gasolie niet verwacht wordt. Dit is geborgd in het Opslagplan.

Effect op de diepere ondergrond

In cavernes is tijdens reguliere pekewinning al een olielaagje aanwezig. Dit oliedak regelt de hoeveelheid op te lossen zout en de richting waarin de caverne zich ontwikkelt. In de caverne is nu dus al olie aanwezig als mijnbouwhulpstof. Het totale volume olie bij een volgroeide caverne is maximaal 100 m³, dit is een olielaag van circa 1 à 2 cm. In het geval van gasolieopslag wordt een veel groter volume olie in de caverne gebracht en ontstaat een veel dikkere olielaag (ruim 10 m), die drijft op een enkele meters dikke pekellaag.

Vanuit de caverne en het boorgat kan theoretisch gasolie lekken naar de ondergrond. Om deze lekkages tegen te gaan zijn alle mogelijke oorzaken, die tot lekkage kunnen leiden, alsmede de gevolgen van deze lekkages in het MER in beeld gebracht. Om in het geval van lekkage vanuit de caverne en het boorgat de effecten te minimaliseren, is de beginsituatie als verstrekpunt genomen. Vervolgens zijn barrières ontworpen die de lekkage tegengaan en zijn er maatregelen getroffen die, in het onwaarschijnlijke geval van het optreden van lekkage, de gevolgen hiervan minimaliseren. Hierbij is gebruikgemaakt van de in de mijnbouw gebruikelijke Bowtie-methode.

Door de afwezigheid van drinkwateronttrekkingen in de nabijheid, de grote diepte waarop de gasolie is opgeslagen en de aanwezigheid van dikke, waterscheidende lagen tussen de zoutlaag waarin de cavernes zich bevinden en de watervoerende lagen die worden gebruikt voor wateronttrekking of in verbinding staan met het grond- en oppervlaktewater worden de effecten van lekkage vanuit de caverne en het boorgat geminimaliseerd. De belangrijkste maatregelen die worden genomen om

in het geval van lekkage vanuit de caverne en het boorgat de effecten te minimaliseren, zijn:

- het repareren van een eventueel lek in het boorgat, gevolgd door uitgebreide tests om de integriteit van het boorgat te garanderen;
- de (tijdelijke of definitieve) verwijdering van de gasolie uit de caverne.

De Bowtie, de lekkageoorzaken, de barrières, de monitoringssystemen, de gevolgen en de beheersmaatregelen zijn allemaal uitgebreid beschreven in het Risicobeheersplan, dat deel uitmaakt van het Opslagplan die onderdeel uitmaakt van de procedure in het kader van de Rijkscoördinatieregeling.

Ondanks deze barrières kan gasolie in zeer geringe mate in het zout indringen. De omvang van indringing van gasolie in de cavernewanden wordt door Deltares¹ conservatief ingeschat op 20-30 cm in 20-30 jaar (zie de bijlage Onderzoeken naar effecten op bodem en water bij het MER). De caverne ligt in een zoutlaag. Rondom de caverne zit naar boven toe en aan de zijkanten enkele tientallen meters zout, naar beneden is dat enkele meters.

Er kan niet worden uitgesloten dat er gasolie achterblijft in de van nature zeer zuivere zoutformaties. Op zichzelf kleven hier geen bezwaren aan. Het zou kunnen dat op termijn, door voortschrijdend inzicht in ondergrondse mijnbouwtechnieken, het winnen van zout weer opportuun wordt in de cavernes die gebruikt zijn voor de opslag van gasolie. In dat geval zal er tijdens de opstart van de productie een zoutlaag worden opgelost die gasolie bevat. Het betreft echter eenzelfde soort gasolie die op dit moment wordt gebruikt in de reguliere zoutwinning. Ook tijdens de huidige bedrijfsvoering treedt er soms ondergrondse vermenging op van de verzadigde pekervloeistof en de gasolie die wordt gebruikt. De techniek is er echter op gericht om deze twee stoffen weer volledig van elkaar te scheiden, voordat de pekkel naar boven wordt gepompt. Door de inrichting van de caverne verzamelt alle gasolie zich namelijk boven in de cavernes en komt er geen gasolie mee naar boven. De verspreiding van gasolie in de zoutlagen kan dus wel in zekere mate optreden, een negatief effect op de bruikbaarheid en kwaliteit van de zoutvoorraad komt er echter niet uit voort.

Conclusie

Mede gezien de maatregelen die getroffen worden is de kans op bodemverontreiniging dusdanig beperkt dat deze geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan. Er wordt geen bodembeweging verwacht als gevolg van de gasolieopslag. Het is niet uitgesloten dat er gasolie ach-

¹ Generic Technical Risk Assessment of Gas en Oil Storage in Salt Caverns in the Twente Region based on the Second Use Containment Concept, Deltares 2012

terblijft in de wanden van de zoutcavernes, ook in de huidige situatie wordt gasolie toegepast en kan in geringe hoeveelheid achterblijven. Het is goed mogelijk om, indien dat wenselijk/noodzakelijk is het zout en de gasolie van elkaar te scheiden.

4.3

Water

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening dient in de toelichting op ruimtelijke plannen te worden opgenomen hoe rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie. Hierbij dient te worden uiteengezet of en in welke mate het plan in kwestie gevolgen heeft voor het watersysteem, dat wil zeggen het grondwater en het oppervlaktewater maar ook voor waterkeringen en de waterketen. Het is de schriftelijke neerslag van de zogenaamde watertoets: 'het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren (door de waterbeheerder), afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten'.

In deze paragraaf worden de waterbeheerders en hun verantwoordelijkheden en het doorlopen proces van de watertoets beschreven. Tevens worden op hoofdlijnen de gevolgen voor de waterhuishouding van het plan: de opslag van gasolie in zoutcavernes inzichtelijk gemaakt. Deze gevolgen zijn meer uitgebreid beschreven in het MER en in de onderbouwing ten behoeve van de waterparagraaf (zie Bijlage: Onderbouwing waterparagraaf). Afgesloten wordt met de reactie van de waterschappen op de achterliggende stukken en de beschrijvingen in deze waterparagraaf.

Waterbeheerder

Het waterschap Regge en Dinkel is verantwoordelijk voor het beheer van zowel het grond- als oppervlaktewater binnen het beheersgebied.

Proces

De waterparagraaf is aan de hand van de feitelijke informatie vanuit het MER, aangevuld met een nadere onderbouwing ten behoeve van het inpassingsplan, opgesteld in overleg tussen het bevoegd gezag en het betrokken waterschap.

Voorafgaand aan het opstellen van de waterparagraaf is aan de waterschappen gevraagd welke aandachtspunten zij hebben ten aanzien van de gasolieopslag en zijn de onderwerpen/thema's vastgesteld die in de waterparagraaf aan de orde zouden moeten komen. Er is overleg gevoerd met het waterschap Regge en Dinkel. Het waterschap heeft een lijst met algemene uitgangspunten die het waterschap bij ontwikkelingen hanteert, aangeleverd. Een groot aantal van die onderwerpen is in het MER uitgewerkt en beoordeeld. Een aantal specifieke water-ruimtelijke-

ordeningsthema's is in de onderbouwing ten behoeve van de waterparagraaf in het inpassingsplan uitgewerkt.

De watergerelateerde thema's uit het MER, de onderbouwing ten behoeve van de waterparagraaf en een concept voor de waterparagraaf zijn aan het waterschap voor reactie en advies voorgelegd. De reacties van het waterschap en bevindingen zijn verwerkt in de achterliggende onderbouwing ten behoeve van de waterparagraaf in het inpassingsplan en deze waterparagraaf.

Gevolgen waterhuishouding

Grondwater

Het freatische grondwater binnen de gemeente Enschede wordt aangetroffen vanaf een diepte van 0,5 m tot 3 m beneden het maaiveld. Op enkele plekken binnen de gemeente is het grondwater op nog een grotere diepte aanwezig. Dit zijn voornamelijk gebieden die in het verleden zijn opgehoogd.

De gemeente Enschede heeft enkele problemen met een matige tot slechte grondwaterkwaliteit in het stedelijk gebied. Het grondwater is op diverse locaties licht tot sterk verontreinigd met stoffen die gerelateerd kunnen worden aan de historie van de stad.

Binnen De Marssteden zijn twee waterlopen (beken) aanwezig, die in het bezit zijn van het waterschap.

Ter plaatse van het bedrijventerrein 'De Marssteden' is sprake van een overwegend westelijk gerichte grondwaterstroming. Bovenin het watervoerend pakket bedraagt de stroomsnelheid van het freatische grondwater circa 1-20 m/jaar. De stroomsnelheid onderin het watervoerend pakket van het diepe grondwater is met circa 75-100 m/jaar relatief groot. Dit komt door het sterke verschil in grondwaterstand in combinatie met een goed doorlatend watervoerend pakket (bestaande uit matig grof tot grof, grindig zand).

Waterafvoer

Op het industrieterrein 'De Marssteden' infiltreert het neerslagwater in de bodem. De watergangen net buiten het bedrijventerrein hebben een drainerende werking (daar kwelt grondwater op).

Toekomstige situatie

Een eventuele verontreiniging van het oppervlaktewater kan ontstaan als een drijfslag een watergang bereikt, als grondwater met oplosproducten opkwelt in een watergang of als er bij een bovengrondse lekkage gasolie op maaiveld afstroomt naar een watergang. Om dit effect te beperken, worden de boorgaten verdiept onder maaiveld aangelegd in een betonnen boorkelder (ter bescherming tegen een catastrofale beschadiging ervan), worden de boorgaten en de pompinstallatie voorzien van diverse beveili-

gingen en afsluiters en wordt er een vloeistofdichte verharding aangelegd ter plaatse van de laad- en losplaats. Dit wordt geborgd in de omgevingsvergunning.

Wateradvies

De waterbeheerder, het waterschap Regge en Dinkel, heeft op 29 maart 2013 een positief advies gegeven in het kader van het water-toetsproces.

4.4

Externe veiligheid

Zoals beschreven in paragraaf 3.1 is het kader waaraan wordt getoetst het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), en de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

De opslag van de gasolie zelf in de cavernes vindt plaats op grote diepte (gelegen op een diepte vanaf circa 400 m). Hierbij wordt enkel gebruik gemaakt van stabiele cavernes. Gebeurtenissen in de diepe ondergrond hebben geen (directe) gevolgen voor de veiligheid van de bevolking. Deze gebeurtenissen vallen daarmee buiten de scope van de externe veiligheid. Ze worden uitgebreid onderzocht in het achtergrondrapport bij het MER over bodem, grondwater en ondergrond.

Om de risico's van de gasolieopslag in de zoutcavernes gedurende de gebruiksfase in kaart te brengen is een kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd (QRA – bijlage 6 bij het MER).

In de QRA zijn alle afzonderlijke handelingen met gevaarlijke stoffen beoordeeld te weten:

- het transport van en naar de cavernes;
- de verladingsactiviteiten ter plaatse van de cavernes inclusief het vullen en legen van de caverne.

Vanuit de optiek van de externe veiligheid, hebben de risico's van de ondergrondse opslag met name betrekking op de uitstroming aan de bovenzijde via de pijpleiding en de pompinstallatie. Dit risico is beoordeeld bij de beschouwing van de risico's tijdens de verladingsactiviteiten. Voor de twee activiteiten (transport en verlading) is inzichtelijk gemaakt wat de gevolgen zijn voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Gevolgen verlading voor plaatsgebondenrisico en groepsrisico

De risico's van het vullen en legen van de cavernes hebben te maken met de verladingsactiviteiten. Deze vinden plaats ter plaatse van de te gebruiken cavernes en bestaan uit de volgende onderdelen:

- tankwagens;
- pompinstallatie;
- leidingwerk van tankwagen naar pomp en pomp naar caverne.

Bij de meest noordoostelijk gelegen caverne ligt op korte afstand van het plangebied een klein bedrijfspand. Afhankelijk van de plaats van de pompinstallatie komt dit bedrijfspand meer of minder binnen de plaatsgebondenrisico (PR) 10^{-6} contouren. De initiatiefnemers kiezen voor de meest westelijke put voor de inlaat van de gasolie. Daardoor komt de PR 10^{-6} contour westelijker te liggen dan aangegeven in de kwantitatieve risicoanalyse. Dit heeft tot gevolg dat het bestaande bedrijfspand vrijwel niet meer binnen de PR 10^{-6} ligt.

Een bedrijf is te beschouwen als een beperkt kwetsbaar object. Voor deze objecten geldt, op grond van art 5.2 Bevi dat ze in principe niet binnen een PR contour (richtafstand) van 10^{-6} per jaar liggen. Echter, hiervan kan gemotiveerd afgeweken worden. De ministers achten dat in dit geval wenselijk en verantwoord. De reden daarvoor ligt in het feit dat in de modellen voor het berekenen van de 10^{-6} contour, niet gerekend is met gasolie (een vloeistof met een relatief hoog brandpunt), aangezien gasolie niet is opgenomen in deze modellen. Om toch een waarde te kunnen berekenen, zijn indicatief andere vloeistoffen, (Nonaan (K2-vloeistof) en Heptaan (een LF1 stof), gebruikt. Voor deze vloeistoffen ligt het brandpunt echter veel lager dan voor gasolie. Het gevolg is dat de berekende PR-contouren hoger zullen zijn dan de daadwerkelijke PR contour voor gasolie. Aangezien het bedrijfspand slechts voor een zeer beperkt deel ligt in de PR contour van 10^{-6} per jaar voor genoemde stoffen en gasolie in ieder geval veel lichter ontvlambaar is dan deze stoffen, achten de ministers het plaatsgebonden risico verantwoord.

Op basis van de geschetste groepsrisico-curves in het MER, blijkt dat er geen sprake is van een groepsrisico. Uit de berekeningen is gebleken dat er in totaal niet meer dan zes slachtoffers kunnen vallen. Daarom is er geen sprake van een GR, want daarvan is pas sprake bij 10 slachtoffers of meer.

Gevolgen vervoersbewegingen voor PR en GR

In het MER (of QRA?) is gerekend met een maximum aantal vervoersbewegingen, die in de werkelijkheid vermoedelijk lager zullen liggen. Uitgaande van dit zogenoemde 'worst case' scenario is voor het transport van gasolie alleen sprake van een plaatsgebonden risico op het tracé langs de Haaksbergseweg. De plaatsgebonden risicocontour bevindt zich op 7,5 m van de wegrand. Binnen deze zone bevinden zich geen (beperkt) kwetsbare objecten. Op de A35 is het groepsrisico berekend. Het voorgenomen transport draagt niet bij aan een verhoging van dit groepsrisico.

Net ten zuiden van de Marssteden ligt een hoofdgasleiding. De plaatsgebonden risicocontour van de buisleiding ligt op de leiding. De buisleiding is conform wettelijke veiligheidsnormen en daarmee is de kans op een incident gering. Het risico van de buisleiding voor de externe veiligheid ligt

derhalve op een acceptabel niveau. Verder is niet of nauwelijks invloed te verwachten van de gasleiding op de cavernes, omdat buisleidingen over het algemeen op 1 tot 2 m diepte liggen terwijl de cavernes op een diepte van minimaal 90 m liggen. De invloed van een explosie van de leiding of een gaslek reikt niet zo diep. Invloed hiervan op de gasolie in de cavernes is daarom onwaarschijnlijk.

Verantwoording plaatsgebonden risico en groepsrisico

Binnen de PR 10^{-6} contouren ligt afhankelijk van de plaats van de pompinstallatie een klein bedrijfspand. Er wordt gekozen voor de meest westelijke put voor de inlaat van de gasolie. Daardoor komt de PR contour van 10^{-6} westelijk te liggen, met als gevolg dat het kleine bedrijfspand voor een zeer beperkt deel binnen deze contour ligt. Gezien het belang van de gasolieopslag en het feit dat de daadwerkelijke PR contour lager is vanwege het feit dat de QRA gerekend heeft met afwijkende stoffen met een hoger brandpunt dan gasolie, achten de ministers het beperkte plaatsgebonden risico aanvaardbaar.

De verladersactiviteiten hebben geen groepsrisico.

Voor de transportactiviteiten is vastgesteld dat bij een maximum aantal vervoersbewegingen de PR contour op 7,5 m van de wegrand ligt. Aangezien zich binnen deze contour geen (beperkt) kwetsbare objecten bevinden, achten de ministers dit aanvaardbaar. Tevens is vastgesteld dat het groepsrisico niet toeneemt als gevolg van de vervoersbewegingen, zodat deze ook uit oogpunt van groepsrisico aanvaardbaar zijn.

4.5

Verkeer

De aanvoer van gasolie zal plaatsvinden door middel van Rijnaken naar de Petroleumhaven in Hengelo. Daar zal de gasolie tijdelijk worden opgeslagen in tanks, waarna de gasolie wordt overgeladen in vrachtwagens die naar de cavernes rijden. Tijdens het vullen of legen van een van de cavernes zullen maximaal twaalf vervoersbewegingen per uur plaatsvinden, zes volle tankwagens heen en zes tankwagens terug. Het transport zal in principe 24 uur per dag doorgaan voor een periode van enkele maanden. Er is uitgegaan van een verversing van elke 5 jaar. In het MER zijn meerdere routes tussen de haven en het bedrijventerrein onderzocht. De route via de A35 komt van de onderzochte routes over de weg als meest gunstige naar voren. Deze route zal dan ook in principe gebruikt worden. Alleen indien deze route niet gebruikt kan worden doordat die bijvoorbeeld langdurig afgesloten is, dan zal de route over de Hengelosestraat gebruikt worden.



Uit het vervoersplan blijkt dat er eerder minder dan meer vervoersbewegingen zullen zijn doordat er in de praktijk bijvoorbeeld activiteiten kunnen worden gecombineerd, de gasolie direct naar de klant wordt gebracht. Tussen de initiatiefnemers, de transporteurs en de gemeenten worden afspraken gemaakt met betrekking tot het maximum aantal ritten per jaar (27.500) en per uur (12) de te nemen route.

4.6

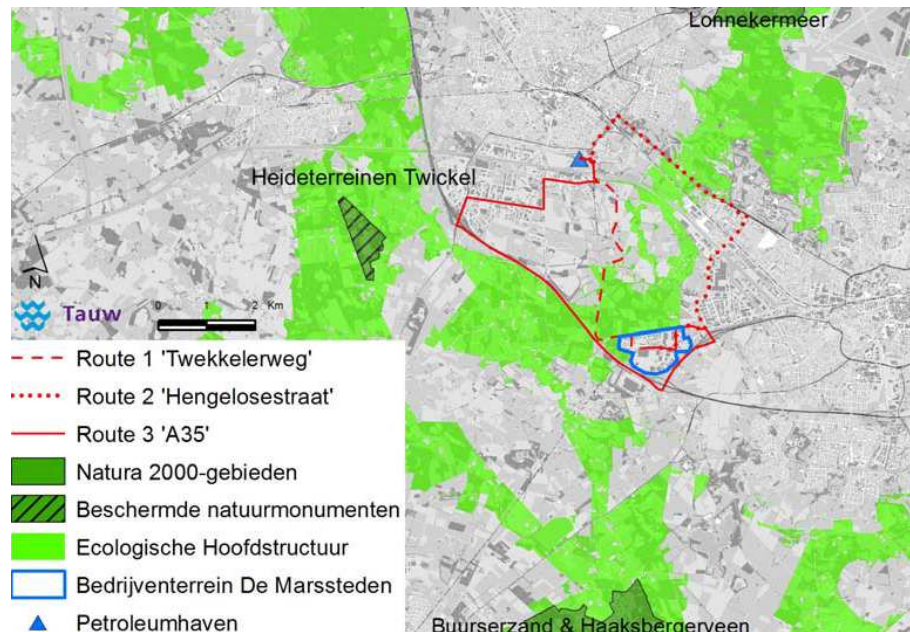
Ecologie

4.6.1

Gebiedsbescherming

Natuurbeschermingswet 1998

De locatie van de opslag ligt op ruime afstand (ruim 3 km) van de Natura 2000-gebieden en het beschermde natuurmonument en gezien de aard en omvang van de activiteit zijn effecten van de opslag en het transport uitgesloten.



Figuur: Begrenzing EHS, Beschermde Natuurmonumenten en Natura 2000-gebieden rondom plangebied

Ecologische Hoofdstructuur

De opslag van gasolie in de zoutcavernes en het hiervoor benodigde transport leveren geen direct oppervlakteverlies op binnen de EHS, aangezien het bedrijventerrein geen onderdeel uitmaakt van de EHS en voor transport gebruik gemaakt wordt van bestaande wegen.

4.6.2

Soortenbescherming

De opslag van gasolie in de zoutcavernes leidt niet tot een overtreding van een verbodsbepaling uit de Flora- en faunawet. Twee van de onderzochte transportroutes leiden eveneens niet tot een overtreding van een verbodsbepaling uit de Flora- en faunawet. Voor een transportroute, via de Twekkelerweg, Haimersweg en Windmolenweg, geldt dat er mogelijk een beperkt negatief effect optreedt op beschermde amfibieën en reptielen.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling heeft geen gevolgen voor beschermde gebieden en de opslag en voorgenomen transportroute leiden niet tot overtreding van de Flora- en faunawet.

4.7

Geluid

Het industrieterrein De Marssteden is een geluidsgezoneerd bedrijventerrein. Dit houdt in dat rond het terrein een zone ligt waar buiten de geluidsbelasting ten gevolge van het terrein niet hoger dan 50 dB(A) mag

zijn. De activiteiten voor gasolieopslag op De Marsteden zijn beperkt. Het tegelijkertijd vullen van de twee meest akoestisch relevante cavernes, veroorzaakt ter plaatse van de beoordelingspunten een etmaalwaarde van 30 dB(A) of meer. Deze cavernes zijn de cavernes aan de Zuidwest en Noordoost rand. De hoogste geluidsbelasting is berekend op het zonebewakingspunt nummer 18 Geluidnota Enschede 2009-2012 met een etmaalwaarde van 43 dB(A).

Door middel van een zonetoets heeft de gemeente Enschede bepaald dat de voorgenomen activiteit inpasbaar is binnen de geluidszone van het industrieterrein 'De Marssteden'. Bij een zonetoets wordt de geluidsbelasting van alle bedrijven en relevante activiteiten op het industrieterrein gezamenlijk getoetst aan de bewakingswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde ter plaatse van de geluidszone.

Ter plaatse van de woningen is de berekende etmaalwaarde maximaal 30 dB(A).

Wegverkeerslawaaï

De toename van het aantal dB's binnen de contouren is niet goed vast te stellen op het abstractieniveau van het MER. Op grond van de Wet geluidshinder geldt voor geluidsgevoelige objecten zoals woningen een voorkeursgrenswaarde als gevolg van wegverkeer van 48 dB.

Voor de bepaling van het effect van de toename van het wegverkeer, is per vervoersalternatief, zoals die in het MER is onderzocht, een verschil berekend tussen de geluidsbelaste oppervlakten in de toekomstige situatie (2020) met en zonder het transport van de oliewagens. Hieruit is gebleken dat route 3, die grotendeels over de A35 loopt, relatief de kleinste bijdrage levert aan de geluidsbelaste oppervlakte als gevolg van de verkeersintensiteiten in het jaar 2020. Voor route 1 (langs de Tweekelerweg, Haimersweg en Windmolenweg) en route 2 (via de Hengelosestraat) is de toename van geluidshinder, relatief gezien groter als gevolg van het wegverkeer. Er is gekeken hoeveel geluidsgevoelige objecten (onder andere woningen) binnen de 48dB contouren van de wegen liggen.

Tabel: Aantal geluidsgevoelige objecten binnen de 48 dB contour langs de drie routes

	Langs route 1	Langs route 2	Langs route 3
Referentiesituatie	220	936	825
Ten gevolge van de voorgenomen activiteit	293	1265	920
Toename ten opzichte van de referentie	74	331	98
Toename in percentage	34 %	35 %	12 %

Route 1: over de Tweekelerweg, Haimersweg en Windmolenweg
Route 2: over Hengelosestraat
Route 3: over A35

De route over de A35 zal de hoofdroute vormen. Met de transporteurs worden conform het vervoersplan hierover afspraken gemaakt. De route over de Hengelosestraat zal dienen als back-up route als er bijvoorbeeld

wegversperringen zijn. Tevens zal het aantal maximale transportbewegingen worden vastgelegd.

Conclusie

Voor route 1 (langs de Tweekelerweg, Haimersweg en Windmolenweg) en route 2 (via de Hengelsestraat) is de toename van geluidshinder, relatief gezien groter als gevolg van het wegverkeer. Voor de route over de A35, die als hoofdroute gebruikt gaat worden, is de toename van geluidsgevoelige objecten relatief beperkt.

4.8

Lucht

Huidige situatie

In de huidige situatie en de in het MER onderzochte autonome ontwikkeling (2020), worden de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis van onder andere het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en internationale maatregelen, is het de verwachting dat de luchtkwaliteit zal verbeteren.

Effecten

Bij het vullen, dan wel legen van de cavernes, komen geen emissies NO_x en PM_{10} vrij. Effecten kunnen dan ook worden uitgesloten. De toename langs alle onderzochte transportroutes zijn voor NO_x en PM_{10} in 2020 maximaal $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Als wordt gekeken naar het maximaal optredende effect bij de beoordelingspunten, is in 2011 en 2015 sprake van een 'licht negatief' effect bij alternatief 1 (Tweekelerweg) en 2 (Hengelsestraat). Dit betreft een verslechtering van meer dan $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$, maar niet meer dan $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Dit betekent dat het effect conform Titel 5.2 van de Wet milieubeheer 'niet in betekende mate' is.

Conclusie

Ten aanzien van luchtkwaliteit zijn geen belemmeringen en de effecten kunnen worden beschouwd als niet in betekende mate.

Juridische planbeschrijving



5.1

Procedure Inpassingsplan

Juridische basis van de rijkscoördinatieregeling

De procedure die wordt aangeduid als de rijkscoördinatieregeling is geregeld in artikel 3.35, eerste lid, Wro en omvat twee elementen. Ten eerste een inpassingsplan, een ruimtelijk besluit van de rijksoverheid op basis van artikel 3.28 Wro, dat onderdeel uit gaat maken van de ter plaatse reeds geldende bestemmingsplannen. Ten tweede de gecoördineerde voorbereiding door de rijksoverheid van de voor een project benodigde (overige) besluiten.

De toegang tot de rijkscoördinatieregeling vloeit voor het onderhavige project voort uit artikel 141a van de Mijnbouwwet. In artikel 141b van de Mijnbouwwet is de Minister van Economische Zaken aangewezen als verantwoordelijke Minister naast de Minister van Infrastructuur en Milieu, zij stellen op grond van artikel 3.35, tweede lid, Wro samen het inpassingsplan vast.

Artikel 141a van de Mijnbouwwet bepaalt dat voor een project als het onderhavige de procedures als bedoeld in artikel 3.28 Wro en artikel 3.35, eerste lid, aanhef en onderdeel c, Wro van toepassing zijn. Dat betekent dat een inpassingsplan wordt opgesteld en dat de voorbereiding en bekendmaking daarvan door het Rijk worden gecoördineerd met de voorbereiding en bekendmaking van de benodigde uitvoeringsbesluiten. Het inpassingsplan en de overige besluiten worden tegelijkertijd gecoördineerd voorbereid.

Op grond van artikel 3.28, vijfde lid, Wro is in het besluit tot vaststelling van het onderhavige inpassingsplan bepaald dat de gemeenteraden van de gemeenten Enschede en Hengelo, respectievelijk provinciale staten van de Provincie Overijssel, gedurende een periode van 5 jaren na vaststelling van dit inpassingsplan, niet bevoegd zijn een bestemmingsplan, respectievelijk een inpassingsplan vast te stellen, voor de gronden waarop dit inpassingsplan betrekking heeft. Dit is slechts anders als een bestemmingsplan respectievelijk inpassingsplan wordt vastgesteld dat voorziet in de bestemmingen zoals neergelegd in het onderhavige inpassingsplan.

Coördinatie uitvoeringsbesluiten

De rijkscoördinatieregeling maakt een parallelle en een gecoördineerde voorbereiding van alle voor de verwezenlijking van het project benodigde besluiten mogelijk, samen met het rijksinpassingsplan (artikel 3.35, eerste lid, Wro). Hierbij kan onder andere worden gedacht aan omgevingsvergunningen voor het bouwen, kapvergunningen, waterwetvergunningen en ontheffingen op grond van de Flora- en faunawet. De besluiten worden voorbereid met toepassing van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht en de bijzondere procedurele regels in artikel 3.31, derde lid, Wro.

Deze regeling voorziet in een gezamenlijke kennisgeving en terinzagelegging van de ontwerpbesluiten (artikel 3.31, derde lid, onder b, Wro in samenhang met artikel 3.35, vierde lid, Wro) en gelijktijdige bekendmaking van de besluiten (artikel 3.32 Wro in samenhang met artikel 3.35, vierde lid, Wro). De bevoegdheid om uitvoeringsbesluiten te nemen, blijft in beginsel bij de wettelijk bevoegde bestuursorganen berusten. De daartoe aangewezen Minister (in dit geval op grond van artikel 141b, eerste lid van de Mijnbouwwet de Minister van Economische Zaken) kan van die bestuursorganen (die bevoegd zijn om de uitvoeringsbesluiten te nemen) de medewerking vorderen die nodig is voor het slagen van de coördinatie. Toepassing van de coördinatieregeling laat de materiële toetsingskaders voor de uitvoeringsbesluiten in beginsel onverlet. Deze besluiten moeten dus aan dezelfde inhoudelijke eisen voldoen als wanneer de coördinatieregeling niet zou zijn toegepast. Een uitzondering is dat bepalingen in regelingen van provincies, gemeenten en waterschappen om dringende redenen buiten toepassing kunnen worden gelaten als door die bepalingen de verwezenlijking van het betrokken onderdeel van het nationaal ruimtelijk beleid onevenredig wordt belemmerd (artikel 3.35, achtste, lid Wro).

Beroepsprocedure

Het rijksinpassingsplan en alle overige besluiten worden gelijktijdig ter inzage gelegd in de verschillende stappen van de procedure. Dit geldt dus zowel voor de ontwerpbesluiten als de vastgestelde besluiten. Ook het beroep bij de bestuursrechter wordt gebundeld indien de besluiten gelijktijdig zijn bekendgemaakt. Tegen het inpassingsplan en de gecoördineerd voorbereide besluiten staat rechtstreeks beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (artikel 8.2. eerste lid, onder e, in samenhang met artikel 8.3 eerste lid, onder b Wro). Geen beroep tegen het besluit kan worden ingesteld door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten dat hij geen zienswijze over het ontwerp van dit besluit naar voren heeft gebracht.

Gelet op het feit dat er sprake is van 'ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.5 Wro' is op grond van het bepaalde in artikel 1.1 lid 1 onder a in samenhang met artikel 2.1 van bijlage I van de Crisis- en herstelwet, de Crisis- en herstelwet van toepassing.

Dit brengt onder meer met zich mee dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een termijn van 6 maanden heeft voor het doen van een uitspraak op een beroep, dat een niet tot de centrale overheid behorende overheid (rechtspersoon of bestuursorgaan) niet tegen het inpassingsplan in beroep kan gaan en dat het beroepsschrift, op straffe van niet-ontvankelijkheid, meteen de gronden van beroep moet bevatten (het indienen van een pro forma beroepsschrift is niet mogelijk).

5.2

Opzet Inpassingsplan

5.2.1

Algemeen

Het Inpassingsplan 'Gasolieopslag zoutcavernes regio Twente' dient te voldoen aan de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Daarnaast dient het Inpassingsplan te voldoen aan de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012). Deze ministeriële regeling heeft met name invloed op de vorm van het Inpassingsplan. Zo zijn in deze ministeriële regeling hoofdgroepen van bestemmingen opgenomen en worden er standaard regels voor de begrippen en de wijze van meten gegeven.

5.2.2

Plansystematiek

Onderhavig Inpassingsplan bestaat uit een bedrijfsbestemming, daar waar de gasolie de grond wordt ingebracht. In de bedrijfsbestemmingen zijn flexibele bouwregels opgenomen. Bouwwerken mogen worden gebouwd binnen het bestemmingsvlak.

Verbeelding

Op de digitale verbeelding zijn de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden aangewezen en begrensd. In de bestemming is een beschrijving opgenomen van de functies waarvoor de grond mag worden gebruikt.

Regels

Hoofdstuk 1

Artikel 1 Begrippen

Het opnemen van begripsbepalingen is beperkt tot die begrippen, waarbij sprake is van een (mogelijke) afwijkende betekenis in het algemeen spraakgebruik en/of technische begrippen, waarbij een vereenvoudigde omschrijving de leesbaarheid bevordert. Begrippen die zijn voorgeschreven in de SVBP2012 zijn conform overgenomen.

Artikel 2 Wijze van meten

Ter verduidelijking van de in de regels aangegeven bouwhoogten, is aangegeven waar en hoe deze wordt gemeten.

Hoofdstuk 2

Bestemmingsregels

In dit inpassingsplan is een bestemming opgenomen te weten de bestemming 'Bedrijf – Gasolieopslag'. Voor deze bestemming zijn de volgende onderdelen onderscheiden:

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels.

Bestemmingsomschrijving

De bestemmingsomschrijving omvat een opsomming van de functies/gebruiksmogelijkheden binnen de gegeven bestemming. Deze opsomming is van wezenlijk belang, aangezien deze de basis vormt voor de overige regels die opgenomen zijn binnen die bestemming.

Bouwregels

In de bouwregels zijn objectieve regels gesteld met betrekking tot de plaats en afmetingen van de gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Artikel 3 Bestemming 'Bedrijf – gasolieopslag'

In de bestemming is het in- en uitpompen van gasolie toegestaan. Daarnaast zijn activiteiten en functies toegestaan die daarbij noodzakelijk zijn. Tevens behoren voorzieningen zoals wegen, terreinen en verhardingen binnen de bestemming. Bedrijfswoningen zijn niet toegestaan. Binnen de bestemming zijn gebouwen (zouthuisjes) met een bouwhoogte van niet meer dan 4 m en een maximale inhoud van 30 m³ toegelaten. Voor diverse bouwwerken is een maximale hoogtemaat opgenomen te weten:

bouwwerk	maximale bouwhoogte
terreinafscheidingen	2,5 m
koelinstallaties	3 m
bovengrondse leidingen	5 m
overige bouwwerken	3 m

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 4 Anti-dubbeltelbepaling

Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat bij opeenvolgende bouwaanvragen waarbij een bepaalde oppervlakte aan grond als voorwaarde is geformuleerd, dezelfde grond opnieuw bij de afweging omtrent vergunningverlening wordt betrokken. De anti-dubbeltelbepaling wordt conform het Bro overgenomen in het Inpassingsplan.

Hoofdstuk 4 Overgangsrecht en slotregels

Artikel 5 Overgangsrecht

In het Inpassingsplan is het overgangsrecht conform de artikelen 3.2.1 en 3.2.2 Besluit ruimtelijke ordening opgenomen

Artikel 6 Slotregel

In de slotregel is aangegeven onder welke benaming het Inpassingsplan wordt aangehaald.

5.3

Plantoetsing en handhaving

Op het moment dat het Inpassingsplan rechtskracht verkrijgt, wordt het geacht deel uit te maken van het bestemmingsplan of de bestemmingsplannen waarop het Inpassingsplan betrekking heeft. Voor het onderhavige inpassingsplan betekent dit dat plantoetsing en planhandhaving taken van de betrokken gemeenten zijn.

Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid



6.1

Inleiding

In dit hoofdstuk staat de uitvoerbaarheid van het project gasolieopslag in zoutcavernes centraal. Eerst wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid, daarna wordt de maatschappelijke uitvoerbaarheid aangetoond.

6.2

Economische uitvoerbaarheid

De initiatiefnemers van het project 'Gasolieopslag zoutcavernes regio Twente' zijn AkzoNobel en Argos. De investeringslast is geheel voor rekening van deze partijen. Dit zijn grote multinationals. Het Rijk ziet geen aanleiding om te twifelen aan de financiële draagkracht van de initiatiefnemers. Voor het Rijk heeft het onderhavige inpassingsplan geen financiële consequenties.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen kan planschade ontstaan. De Wro voorziet in een regeling voor vergoeding van planschade. Op basis van artikel 6.1 Wro wordt aan degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van het inpassingsplan tegemoetgekomen, wanneer de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Een aanvraag voor een tegemoetkoming in schade ten gevolge van het inpassingsplan, kan worden ingediend tot vijf jaar, nadat het inpassingsplan onherroepelijk is geworden.

Het ministerie sluit met de initiatiefnemers een overeenkomst dat indien er planschade ontstaat, deze voor rekening van de initiatiefnemers komt.

6.3

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Burgers, maatschappelijke organisaties en andere overheden zijn op diverse wijzen betrokken bij de voorbereiding van het onderhavige inpassingsplan.

6.3.1

Kennisgeving Inpassingsplan en planMER

In het kader van artikel 7.9 Wm is op 1 juli 2010 een kennisgeving geplaatst in onder meer lokale dag- en huis-aan-huisbladen en de Staatscourant van het voornemen tot het voorbereiden van het onderhavige inpassingsplan en het onderliggende planMER. Op 8 juli 2010 is een informatiebijeenkomst georganiseerd. Daarbij is de mogelijkheid gegeven aan belangstellenden om via telefoon of internet nadere informatie over het project te verkrijgen.

6.3.2

Vooroverleg

In het kader van het overleg op grond van artikel 3.1.1 Bro is aan de besturen en diensten van de betrokken bevoegde gezagen gevraagd om een reactie te geven op het concept-ontwerp inpassingsplan en bijbehorend concept-MER. Dit betreft de gemeenten Enschede en Hengelo, de provincie Overijssel, Waterschap Regge en Dinkel, Rijksdienst voor cultureel erfgoed. Een advies is gelijktijdig gevraagd aan de Veiligheidsregio Twente en Staatstoezicht op de Mijnen (SodM). De gemeente Enschede, de provincie Overijssel, de Rijksdienst voor cultureel erfgoed en Veiligheidsregio Twente hebben een reactie gegeven. De gemeente Hengelo heeft aangegeven geen aanleiding te zien om inhoudelijk commentaar te leveren op het plan.

De reactienota, waarin de reacties zijn samengevat en van een antwoord zijn voorzien, is als bijlage opgenomen bij dit inpassingsplan.

Op 30 oktober 2012 hebben het Ministerie van Economische Zaken en de initiatiefnemers een presentatie verzorgd voor de gemeenteraden van Enschede en Hengelo.

6.3.3

Ontwerp inpassingsplan

Het ontwerp-inpassingsplan zal 6 weken ter inzage liggen. Het is dan voor eenieder mogelijk om een zienswijze in te dienen.

B i j l a g e

Taken en doelstellingen COVA

Taak- en doelstelling COVA

Ter invulling van haar deel van de Nederlandse voorraadplicht huurt COVA opslag bij derden in zowel Nederland als het buitenland. Het beheer van de voorraden blijft bij derden, de voorraad is enkel in eigendom van COVA. COVA beheert tot nu toe zelf geen opslag. De overige benodigde voorraden houdt COVA aan met behulp van reserveringen op voorraden bij derden (de zogeheten 'tickets'). De voorraden van COVA zijn bovenop de aanwezige commerciële bedrijfsvoorraden. De voorzieningszekerheid van de voorraden van COVA is daarmee hoog, maar ook de bijbehorende kosten zijn hoog.

COVA heeft tot taak om met inachtneming van de vereiste zekerheid van voorzieningen van aardolieproducten haar wettelijke verplichtingen tegen zo laag mogelijke kosten te bewerkstellingen en al datgene te doen wat daarvoor bevorderlijk kan zijn. De opslag in cavernes is goedkoper dan bovengrondse opslag en voldoet daarmee aan de taak- en doelstelling om tegen zo laag mogelijke kosten in de verplichte opslag te voorzien.

COVA heeft de nodige ruimte gekregen om zijn taak effectief en efficiënt uit te voeren. COVA mag zich als 'marktpartij' positioneren op de aardolie(producten)opslagmarkt. Voor dergelijke organisaties is dit niet gebruikelijk. Er is daarom dan ook geen sprake van een (beleids)document waarin regels zijn vastgelegd betreffende de aan te houden voorraden of locaties. Wel is vastgelegd dat COVA op de meest efficiënte manier invulling moet geven aan de voorraadplicht.

De Minister van Economische Zaken (EZ) benoemt de bestuursleden van de stichting COVA en beslist langs die weg mee over de wijze waarop COVA zijn voorraadplicht invult. In de jaarverslagen en de begrotingen van COVA zijn de strategische keuzes die op bestuurlijk niveau zijn gemaakt samengevat. In de volgende paragrafen wordt ingegaan op de strategische keuzes van COVA met betrekking tot de meest relevante aspecten bij de opslag van olieproducten in ondergrondse cavernes in Nederland.

Binnen- versus buitenland

COVA heeft een voorkeur voor voorraden in Nederland bij Nederlandse bedrijven. Deze voorkeur is primair gebaseerd op pragmatische gronden, voornamelijk het afsluiten van contracten en het toezicht daarop is eenvoudiger indien de opslag wordt gerealiseerd in Nederland of bij Nederlandse bedrijven. Bovendien is de olie in tijden van crisis dichterbij de Nederlandse markt. COVA houdt als standpunt aan dat maximaal 40% van haar totale voorraadverplichting in het buitenland aangehouden kan worden. De buitenlandse voorraad wordt gezien als van tijdelijke aard en zal worden afgebouwd wanneer in de toekomst voldoende opslagcapaciteit in Nederland ter beschikking komt. Voor de buitenlandse voorraden wordt

geen gebruik gemaakt van tickets (reserveringen op voorraden bij derden).

Spreiding binnen Nederland

Er is geen beleid voor een geografische spreiding van de voorraden. Er wordt bij het aangaan van contracten wel gestreefd naar een evenwichtige spreiding over verschillende aanbieders van opslagcapaciteit. Hierdoor ontstaat als vanzelf enige geografische spreiding.

De ligging en mogelijkheden dan wel beperkingen in de logistiek van aan- en afvoer, werken daarnaast ook door in de prijs die de aanbieder berekent voor de opslagcapaciteit. Hoe dichter bij bestaande wateren/steiger, pijpleiding, afvulstations en dergelijk, hoe aantrekkelijker in principe de opslag, logistiek gezien.

Veel van de opslaglocaties van COVA liggen in de buurt van groot water, havens en bij bestaande pijpleidingen. De spreiding van de huidige opslaglocaties in Nederland blijft op dit moment voornamelijk beperkt tot de havens van Rotterdam, Amsterdam en Vlissingen.

Onder- versus bovengronds

COVA is de afgelopen jaren geconfronteerd met zowel een stijging van de voorraadplicht als met een stijging van prijzen als gevolg van een tekort aan beschikbare opslagcapaciteit in de vrije markt. Onder druk van deze ontwikkelingen wordt actief gezocht naar extra opslagfaciliteiten. In de 'toekomstverkenning voor de opslagmarkt van COVA' die in 2007 in opdracht van COVA is uitgevoerd door het bureau Downstream bv, is ook nadrukkelijk gekeken naar de mogelijkheden van ondergrondse opslag in zoutcavernes.

Op basis van een aantal oriënterende gesprekken wordt in de verkenning de verwachting uitgesproken dat met de opslag in zoutcavernes een aanzienlijke besparing kan worden gerealiseerd in vergelijking met de (huidige) bovengrondse opslag. Op basis van financiële argumenten is ondergrondse opslag dan ook voor COVA een interessante optie. Het gebruik van zoutcavernes voor ondergrondse opslag zorgt voor het, op lange termijn, vergroten van de opslagcapaciteit in Nederland. Extra opslagcapaciteit in Nederland biedt COVA de mogelijkheid om de buitenlandse voorraad af te bouwen.

De bovengrondse opslag is duurder dan de voorziene ondergrondse opslag in cavernes in Twente, waardoor een spreiding binnen Nederland verbeterd wordt en COVA hiermee beter voldoet aan haar doelstelling voor opslag tegen zo laag mogelijke kosten.

Strategische gasolieopslag

COVA werkt samen met verschillende partners voor opslag om ervoor te zorgen dat de strategische opslag tegen de laagst mogelijke kosten en

concurrerende prijzen geschiedt. De interne richtlijn van COVA is om maximaal 25% te realiseren via de zogeheten tickets en de rest via opslagcontracten en eigen voorraden. Door aanbestedingsprocedures sluit COVA contracten af met marktorganisaties die betrokken zijn bij de handel en opslag van ruwe olie en olieproducten.

De opslagcontracten worden voor langere periodes afgesloten mede afhankelijk van de recente prijsontwikkelingen op de markt (gemiddelde looptijd 3 tot 7 jaar voor bestaande opslagcapaciteit, mogelijk langere looptijden in geval van specifieke nieuwbouw zoals voor het onderhavige project). Bij het aangaan van contracten in verband met reserveringen op voorraden van derden (tickets) wordt primair een looptijd van 12 maanden aangehouden. Er wordt zoveel mogelijk een dakpansgewijze constructie (overlappende afloopdata van contracten) gevolgd om zo flexibel mogelijk te kunnen inspelen op wisselende behoeftes en kansen in de toekomst.

COVA voert regelmatig kwaliteitsanalyses uit om de ruwe olie, olieproducten en de opslagfaciliteiten te beoordelen. De opgeslagen ruwe olie en producten moeten voldoen aan de kwaliteitseisen van de markt. Onder invloed van externe factoren, zoals zuurstof, verouderen ruwe olie en producten. Dit houdt in dat de voorraad op den duur moet worden ververscht. Producten worden periodiek getoetst met behulp van het EQPS systeem ten einde vast te stellen of verouderingsprocessen optreden (Erdölbevoratungsverband Quality Prediction System: Expert-system for the prediction of ageing-processes in long-term storage of oil-products).

Stand van zaken strategische opslag

Huidige Nederlandse strategische olievoorraden

COVA en het bedrijfsleven kunnen zowel ruwe olie als olieproducten aanhouden om te voldoen aan de verplichte olievoorraad. De olieproducten worden daarbij ingedeeld in drie categorieën:

- Categorie A. (lichte oliën/benzine)
- Categorie B. (gasolie/diesel/kerosine)
- Categorie C. (stookolie)

Voor het jaar 2012 was de voorraadverplichting voor het oliebedrijfsleven 0,6 miljoen ton olie-eenheden. Het resterende deel van de nationale voorraadplicht moet door COVA worden ingevuld en kwam voor 2012 uit op 5,08 miljoen ton.

In de onderstaande tabel wordt het historisch verloop van de minimumvereisten aan de voorraadvorming samengevat op basis van de data zoals die door de COVA op hun website worden gepubliceerd. De voorraadverplichtingen worden gebaseerd op de netto-consumptie van het voorgaande jaar, uitgedrukt in tonnen. De minimumvereisten aan de voorraadvorming wijzigen hierdoor jaarlijks.

In onderstaande tabel worden de voorraadverplichtingen van de COVA weergegeven in ruwe olie eenheden (R.O.E.) omdat aan de voorraadverplichtingen kan worden voldaan door de feitelijke opslag van ruwe olie, maar ook door de opslag van geraffineerde olieproducten. Geraffineerde producten kunnen worden teruggerekend naar ruwe olie op basis van R.O.E's. De verplichtingen vanuit de IEA en de EU gelden naast elkaar. Belangrijk hierbij is te vermelden dat de IEA-verplichting groter is dan de EU-verplichting. Daarbij schrijft de IEA niet voor welke producten een land aan moet houden ter invulling van de voorraadplicht. Zo gold in 2012 een verplichting vanuit de IEA tot het opslaan van 5.082 kton R.O.E.; dat jaar gold vanuit de EU een verplichting tot het aanhouden van 3.207 kton geraffineerde producten (waarvan 2.340 kton middendestillaat zoals gasolie). De resterende 1.875 kton kon als ruwe olie (maar ook als geraffineerd product) in voorraad worden gehouden.

Tabel 1

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Volgens IEA (Kton R.O.E.)	4.293	4.541	4.750	4.477	4.500*	5.082
COVA's verplichting op EU-basis						
Cat. A Benzine	792	780	794	785	819	851
Cat. B Middendestillaat**	2.479	2.375	2.356	2.125	2.280	2.340
Cat. C Zware stookolie	7	21	18	14	10	16
Totaal	3.278	3.176	3.168	2.925	3.109	3.207

* Op 23 juni 2011 heeft de Minister COVA opdracht gegeven 1.173 miljoen vaten (155 Kton) olie tegen marktprijzen te verkopen, ingevolge een besluit van het IEA en daarmee de aan te houden voorraad tijdelijk te verlagen

** Opslag van gasolie in de cavernes valt onder categorie B - Middendestillaten.

COVA vult de voorraadplicht in via eigen voorraden en via reserveringen op voorraden bij derden (tickets). Voor 2011 werd 0,7 miljoen ton ingevuld via tickets (circa 15 %), de fysieke voorraadverplichting kwam daarmee voor 2011 uit op 3,8 miljoen ton.

Ook bedrijven die zelf onvoldoende olie in voorraad hebben, kunnen het deel dat zij tekortkomen reserveren bij bedrijven, die een overschot hebben. Dit kunnen zowel Nederlandse als buitenlandse bedrijven zijn. Het komt voor dat een deel van de verplichte Nederlandse voorraden bij bedrijven in het buitenland ligt opgeslagen. Andersom gebeurt ook, in dat geval ligt een deel van de buitenlandse voorraden in Nederland opgeslagen of houden Nederlandse bedrijven gereserveerde voorraden aan voor bedrijven in het buitenland. Nederland kent relatief een grote oliesector, daardoor zijn er veel bedrijfsvoorraden aanwezig. Dit betekent dat er aanzienlijk meer reserveringen zijn op Nederlandse voorraden dan visa versa.

Voorraden voor een ander land aanhouden, is alleen toegestaan als er tussen de betreffende landen een bilateraal verdrag is afgesloten.

Hierboven is per categorie aangegeven hoe door COVA aan de voorraadverplichting is voldaan. De wijze waarop aan de verplichtingen wordt voldaan wisselt als gevolg van het aflopen van oude en het aangaan van nieuwe contracten door COVA en als gevolg van het feit dat de minimumvereisten jaarlijks worden aangepast.

Bij de beschrijving is uitgegaan van de stand van zaken eind 2011 (ontleend aan informatie van de website COVA, het jaarverslag COVA 2011 en de begroting 2012 COVA).

Gewenste Nederlandse strategische olievoorraden

Toekomstige ontwikkelingen

Er zijn geen aanleidingen om te verwachten dat de minimumvereisten aan de voorraadverplichting in de komende jaren sterk zullen toenemen of afnemen. De nieuwe richtlijn voor het aanhouden van strategische aardolie(producten) 2009/119/EG schrijft enkel voor dat de totale Europese voorraadplicht gelijk is aan die van de IEA. Daarnaast schrijft de nieuwe EU-richtlijn voor dat een deel van de voorraadplicht aangehouden moet worden in gereed product.

Dit kan er voor zorgen dat Nederland in de toekomst meer benzine en mogelijk ook kerosine moet aanhouden. De belangrijkste ontwikkelingen zullen plaatsvinden op de opslagmarkt en als gevolg van de geplande aanpassing van de wetgeving en het beleid.

Er is de afgelopen jaren krapte ontstaan op de opslagmarkt en de verwachting is dat deze krapte de komende jaren niet zal afnemen. Hierdoor is het lastig voor COVA om goedkope opslag te verwerven die voor langere tijd beschikbaar is. Het omgekeerde geldt voor tickets. Doordat er veel aardolie(producten)opslag is, zijn er in de huidige markt voldoende tickets beschikbaar.

De verwachting is dat de vraag naar opslagcapaciteit voor strategische opslag in West-Europa verder zal groeien. De internationale (Europese) regels maken het voor Nederland mogelijk om strategische voorraden voor andere landen te beheren. Dit geldt alleen als er bilaterale verdragen bestaan tussen het betrokken land en Nederland. De toenemende Europese vraag zal op die manier ook doorwerken in de Nederlandse markt. De volgende oorzaken liggen ten grondslag aan deze groeiende vraag:

- Een structureel tekort aan olieopslag in (met name de zeehavens in) Noordwest-Europa bemoeilijkt strategische opslag in bestaande terminals.
- De afgenomen raffinage van ruwe olie in de EU maakt meer (tank)opslag noodzakelijk om aan de voorraadverplichting te voldoen.

- Nieuwe olieproducten (voornamelijk biologische olieproducten) nemen opslagcapaciteit in.
- De nieuwe lidstaten van de EU beschikken over onvoldoende strategische opslagcapaciteit.

De Wet Voorraadvorming Aardolieproducten (WVA) 2001 is vervangen door de Wet Voorraadvorming Aardolieproducten 2012, (per 1 april 2013 van kracht). Dit zal doorwerken op de Nederlandse markt voor olieopslag. De wijzigingen betreffen onder andere de implementatie van de Europese Richtlijn 2009/119/EG. Daarnaast zijn aanpassingen doorgevoerd op basis van de aanbevelingen uit de evaluatie van de WVA 2001.

De verstoring in de gasaanvoer vanuit Oost-Europa van de afgelopen jaren heeft ertoe geleid dat de Europese Commissie begin 2009 aan heeft gegeven de huidige regelgeving te willen herzien. De Europese Commissie wil dat de strategische olievoorraad direct beschikbaar en inzetbaar is. De systematiek van de Europese voorraadverplichtingen zal gelijk worden aan de methodiek van het IEA.

In aanvulling daarop zullen, volgens de nieuwe richtlijn, de lidstaten als dekking voor minimaal 30 dagen hetzelfde olieproductpakket in voorraad moeten hebben als het productpakket dat ze binnenlands verbruiken. Opslag in het buitenland blijft mogelijk. Brussel heeft wel een duidelijke voorkeur voor meer fysieke opslag bij de strategische voorraden, in plaats van het afdekken van strategische voorraden in papieren tickets. Dit geeft meer zekerheid ten tijde van een crisis. Desondanks blijft er ruimte in de richtlijn om met gebruik van reserveringen bij derden en tickets, de voorraadplicht te blijven afdekken.

Gevolgen voor COVA

Onder invloed van de marktontwikkelingen en de geplande aanpassingen van de huidige wetgeving en het beleid, staat COVA voor een grote uitdaging om ook in de komende jaren de strategische voorraadverplichtingen te realiseren tegen een kostenniveau dat vergelijkbaar is met de afgelopen jaren. Opslag in cavernes bieden uitkomst, omdat dit tegen een lager kostenniveau aangeboden kan worden dan opslag in bovengrondse opslag.

Mocht COVA er niet in slagen het kostenniveau minimaal gelijk te houden en hogere kosten moeten maken voor de strategische olieopslag, dan zal noodzakelijkerwijs de voorraadheffing moeten worden verhoogd, waardoor de maatschappelijke kosten voor het aanhouden van de strategische olievoorraad gaan toenemen. Uitbreiding van (goedkopere) opslagcapaciteit is vanuit dit oogpunt dan ook gewenst.

Uitbreiding van de opslagcapaciteit binnen Nederland is echter moeilijk op korte termijn te realiseren. Dit heeft in 2008 geleid tot een beleidsherverweging bij COVA met betrekking tot de opslag van producten in het

buitenland. Beoogd wordt een gedeelte van de in Nederland aanwezige ruwe olievoorraad over te brengen naar cavernes in Duitsland, waar recent nieuwe capaciteit is ontwikkeld.

In de begrotingsstaten van het ministerie van EL&I (Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Economische Zaken (XIII) voor het jaar 2010: Tweede Kamer, vergaderjaar 2009-2010, 32 395 XIII, nr. 2) wordt armslag geboden aan COVA om deze ontwikkelingen in te zetten: 'De stichting COVA draagt in opdracht van de Minister van Economische Zaken zorg voor de aankoop, verkoop en opslag van deze olieproducten. Dit wordt gefinancierd door middel van leningen bij het Ministerie van Financiën waarvoor Economische Zaken garant staat. Om de stichting COVA de komende jaren voldoende ruimte te geven voor het uitvoeren van haar taak, wordt het plafond voor deze garantie verhoogd. Deze verhoging is onder meer nodig ter financiering van de verplaatsing van een deel van de fysieke voorraad. Daarnaast zal in de toekomst een groter deel van de voorraadverplichting als fysieke voorraad worden aangehouden in plaats van door middel van zogenaamde tickets (opties)'.

Hoe snel deze ontwikkelingen voor COVA voelbaar zullen worden is mede afhankelijk van de afloop van contracten in de komende jaren. Gezien de gebruikelijke looptijd van de contracten zullen de effecten naar verwachting al binnen enkele jaren optreden.

Potentieel interessante opties voor strategische opslag van gasolie

Als gevolg van de marktprijzen wordt door de opslagbedrijven waar mogelijk ingezet op uitbreiding van de opslagcapaciteit. De huidige strategische gasolieopslagen zijn vooral gelegen in bovengrondse opslagtanks nabij zeehavens. De meest logische optie om deze conventionele opslag te vergroten is uitbreiding te realiseren bij bestaande terminals (voornamelijk gelegen in de Rotterdamse en Amsterdamse havens).

De mogelijkheden tot uitbreiding van de capaciteit bij de bestaande terminals zijn beperkt, en geplande uitbreidingen worden voornamelijk uitgevoerd voor financieel interessantere commerciële opslag. Een alternatief is realisatie van nieuwe opslagcapaciteit buiten de bestaande terminals.

Voor de ontwikkeling van een strategische opslaglocatie is de Eemshaven op dit moment de enige geplande (en inmiddels gebouwde) locatie (ook voor heel Noordwest-Europa) met voldoende beschikbare oppervlakte land zoals ook in het MER voor VOPAK in de Eemshaven is geconstateerd.

Een alternatief voor deze conventionele opslag is de ondergrondse opslag van ruwe olie en olieproducten in zoutcavernes. In Duitsland en de Verenigde Staten worden zoutcavernes al sinds 1960 gebruikt voor de opslag van zowel ruwe olie als van olieproducten. Ook in andere Europese landen

waar zout in de ondergrond voorkomt, wordt dit type opslag toegepast (onder andere in Frankrijk, Polen en in het Verenigd Koninkrijk). Ook in Zweden vindt grootschalige ondergrondse opslag plaats, zij het niet in zoutcavernes, maar in natuurlijk of kunstmatig gevormde cavernes in rotsformaties. COVA maakt ook gebruik van deze vorm van opslag in Duitsland.

Het gebruik van cavernes heeft onder andere als voordeel ten opzichte van conventionele bovengrondse olieopslag dat er minder kwaliteitsachteruitgang is door oxidatie van het product. Het product heeft daarom ook een lage verversingsgraad. In dit MER wordt uitgegaan van een verversing van eens per vijf jaar. Dit is een zeer conservatieve aanname, omdat de ervaring in Duitsland inmiddels geleerd heeft dat verversing waarschijnlijk slechts eens per tien of vijftien jaar noodzakelijk zal zijn. Indien productspecificaties in Europa aangepast worden, is verversing om die reden mogelijk eerder noodzakelijk.

In Nederland zijn meerdere zoutcavernes aanwezig die mogelijk kunnen worden gebruikt voor ondergrondse opslag van olieproducten. Voorwaarde is dat de cavernes de zogeheten 'stabiliteitstesten' (toets op lange termijn stabiliteit en vloeistofdichtheid van de zoutcavernes) kunnen doorstaan. De logistiek van aan- en afvoer zal normaal gesproken hogere kosten met zich meebrengen dan bij de conventionele opslag in zeehavens. Daar staat tegenover dat de opslagkosten laag zijn. Opslag in ondergrondse cavernes leent zich goed voor strategische opslag, waardoor de eventuele kosten ook over een lange periode kunnen worden terugverdiend. Hierdoor zal de uiteindelijke prijs voor de opslagcapaciteit lager uitvallen dan bij de conventionele opslag. Dit geldt zeker als de locatie in de buurt ligt van bestaand water met haven en/of bij bestaande pijpleidingen waardoor investeringen in de logistiek beperkt blijven.

Gasolieopslag zoutcavernes Twente

Inhoudsopgave

Regels		3
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	4
Artikel 1	Begrippen	4
Artikel 2	Wijze van meten	6
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	7
Artikel 3	Bedrijf - Gasolieopslag	7
Hoofdstuk 3	Algemene regels	8
Artikel 4	Anti-dubbeltelbepaling	8
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	9
Artikel 5	Overgangsrecht	9
Artikel 6	Slotregel	10

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

a. plan:

het inpassingsplan Gasolieopslag zoutcavernes Twente met identificatienummer NL.IMRO.0000.EZip13Gasolieopsl-2000 van de Minister van Economische Zaken en de Minister van Infrastructuur en Milieu;

b. inpassingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlage;

c. bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak;

d. bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;

e. bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk;

f. bouwwerk:

een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden;

g. gasolie:

verzamelnaam voor aardolieproducten die bestemd zijn om als brandstof te worden gebruikt;

h. gebouw:

elk bouwwerk dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;

i. overig bouwwerk:

een bouwkundige constructie van enige omvang, geen pand zijnde, die direct en duurzaam met de aarde is verbonden;

j. pand:

de kleinste bij de totstandkoming functioneel en bouwkundig-constructief zelfstandig eenheid die direct en duurzaam met de aarde is verbonden en betreedbaar en afsluitbaar is;

k. peil:

1. de hoogte van het afgewerkte omliggende terrein ter plaatse van het bouwwerk;
2. indien de hoogte van het afgewerkte terrein niet aan alle zijden van het bouwwerk gelijk is, wordt het peil gerekend voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: de hoogte van het terrein ter hoogte van die hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw;

l. zoutcaverne:

ondergrondse holruimte ontstaan als gevolg van zoutwinning;

m. zouthuisje:

boven een boorgat geplaatst bouwwerk, bedoeld om de boorgatkop (wellhead) aan het zicht te onttrekken en te beschermen tegen invloeden van buitenaf.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten en berekend:

a. de bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een overig bouwwerk met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen zoals schoorstenen, antennes en naar aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;

b. de inhoud van een bouwwerk:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf - Gasolieopslag

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf - Gasolieopslag' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. het laden en lossen van gasolie ten behoeve van de opslag van gasolie in de daaronder gelegen zoutcavernes;
 - b. het in- en uitpompen van gasolie;
 - c. mijnbouw- en booractiviteiten ten behoeve van de onder a t/m b bedoelde activiteiten;
 - d. ondergrondse en bovengrondse gasolietransportleidingen;
 - e. luchtkoelers, afsluiters en appendages;
 - f. elektriciteitsvoorzieningen;
 - g. ontsluitingswegen, terreinen en verhardingen;
 - h. groenvoorzieningen,
- met de daarbij behorende:
- i. bouwwerken.

In de bestemming zijn bedrijfswoningen niet toegestaan.

3.2 Bouwregels

- a. Voor het bouwen van gebouwen (zouthuisjes) op of in de in lid 3.1 bedoelde gronden gelden de volgende regels:
 1. de bouwhoogte van zouthuisjes mag niet meer dan 4 m bedragen;
 2. de inhoud van zouthuisjes mag niet meer dan 30 m³ bedragen.
- b. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde gelden de volgende regels:
 1. de bouwhoogte van terreinafscheidingen mag niet meer dan 2,5 m bedragen;
 2. de bouwhoogte van koelinstallaties mag niet meer dan 3 m bedragen;
 3. de bouwhoogte van bovengrondse leidingen mag niet meer dan 5 m bedragen;
 4. de bouwhoogte van andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 3 m bedragen.

3.3 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik van gronden strijdig met de bestemming, als bedoeld in artikel 3.1, wordt in ieder geval gerekend het verrichten van laad- en losactiviteiten van gasolie ten behoeve van de opslag van gasolie in afwijking van het bepaalde in het Vervoersplan zoals dit als bijlage 1 deel uitmaakt van deze regels.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 4 Anti-dubbeltelbepaling

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 5 Overgangsrecht

5.1 Overgangsrecht bouwwerken

- a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het rijksinpassingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
- b. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het bepaalde onder a. een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld onder a. met maximaal 0%.
- c. Het bepaalde onder a. is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd zijn met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

5.2 Overgangsrecht gebruik

- a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het rijksinpassingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
- b. Het is verboden het met het rijksinpassingsplan strijdige gebruik, bedoeld onder a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
- c. Indien het gebruik, bedoeld onder a, na de inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
- d. Onderdeel a is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 6 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het Inpassingsplan Gasolieopslag zoutcavernes Twente.

Plannaam	Gasolieopslag zoutcavernes Twente
Plan-idn	NL.IMRO.0000.EZip13Gasolieopsl-2000
Planstatus	ontwerp
Datum:	1 mei 2013
Opdrachtgever	Gemeente Rijksoverheid
Projectnummer	

Bijlagen

VERVOERSPLAN OLIEOPSLAG IN CAVERNES IN TWENTE



Colofon

bestandsnaam Vervoersplan Olieopslag in Cavernes in Twente
auteur Maurice Stevens
referentie
versie 2
status Versie 2

INHOUDSOPGAVE

1. Samenvatting	4
2. Introductie	6
3. Vervoersbewegingen MER	7
4. Vervoersbewegingen in praktijk	10
4.1 Logistieke kostenbeperking	10
4.2 Vullen en legen van strategische capaciteit	11
4.3 Vullen en legen van commerciële capaciteit	11
4.4 Verversen van strategische voorraad	12
4.5 Crisis situaties	12
4.6 Theorie versus Praktijk	13
4.7 Overige bevindingen	14
4.7.1 Milieu vergunning Hengelo	14
4.7.2 Transport luwtes	14
4.8 Conclusies MER versus praktijk	14
5. Transport routes	15
5.1 Route A35	15
5.2 Route Hengelosestraat	16
5.3 Aandachtspunten op hoofdroute	17
5.3.1 Woningen aan route	17
5.3.2 Standplaats vrachtwagens	18
5.3.3 Mogelijke verbeterpunten	19
6. Vermindering van vervoersbewegingen	20
6.1 Combineren van activiteiten	20
6.2 Van cavernes direct naar klant	20
6.3 Spreiden van commerciële activiteiten	21
7. Afspraken tussen belanghebbenden	22
7.1 Afspraken met transporteur(s)	22
7.2 Afspraken met gemeenten	22

1. SAMENVATTING

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Woningen langs de route
- Standplaats vrachtwagens

- U-bochten

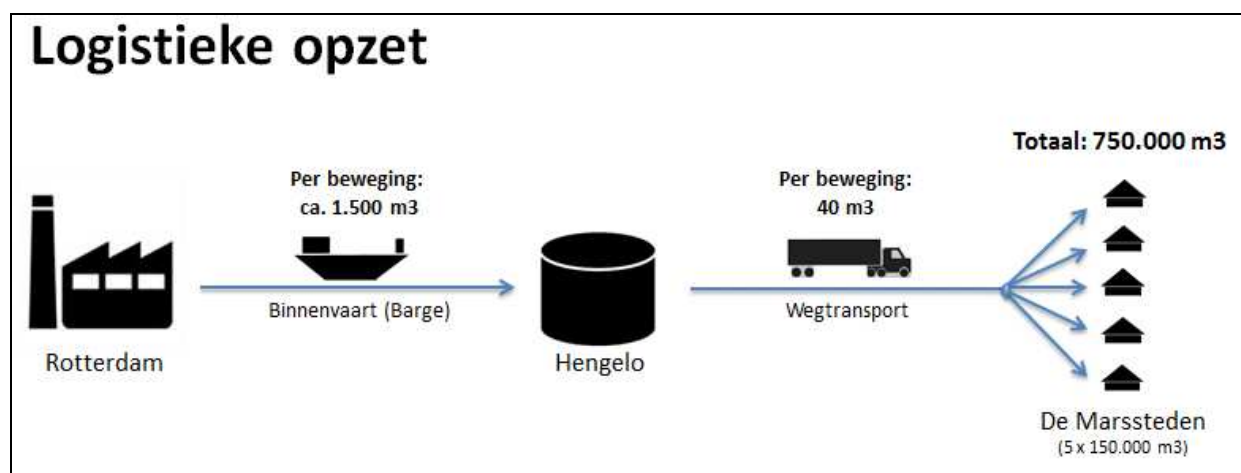
De initiatiefnemers zullen in direct contact treden met de bewoners van de woningen, beschreven in dit vervoersplan, om hen persoonlijk te informeren over de plannen en te zorgen dat overlast geminimaliseerd wordt.

In hoofdstuk 7 worden verschillende afspraken beschreven, die met de betrokken transporteur(s) en de gemeenten gemaakt kunnen worden. Wat betreft de afspraken met transporteur(s), zullen initiatiefnemers zeker stellen dat de afspraken nageleefd worden en zorgen dat dit inzichtelijk is voor gemeenten.

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

2. INTRODUCTIE

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



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

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

De uitgangspunten in het MER betreft de vervoersbewegingen zijn onderstaande:

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

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

3. VERVOERSBEWEGINGEN MER

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

In de afbeelding hieronder, afkomstig uit het MER, is te zien hoe men tot een gemiddelde van 21.000 bewegingen per jaar gekomen is. Daarnaast is bepaald dat er in de situatie van een crisis periode een maximum van 27.500

bewegingen per jaar gehaald kan worden tussen het depot in Hengelo en de geselecteerde cavernes in

Soort opslag	Activiteit	Toelichting	Volume-impact (m³)	# uitslagen (30 jr)	# inslagen (30 jr)	# bewegingen² (30 jr)	# bewegingen (per activiteit)	# bewegingen (gemiddeld p.j.)
Strategisch	Vullen/leggen	De cavernes worden volledig geleegd en gevuld, naar verwachting vijfmaal regulier geleegd en eenmaal geleegd naar aanleiding van een grote crisis¹	500.000	6	6	300.000	50.000	10.000
	Grote crisis							
	Verversing							
	Kleine crisis	Er wordt een beroep gedaan op 15% van het volume door COVA	75.000	3	3	22.500	7.500	750
	Grote crisis	Naar verwachting zal een grote crisis waarbij het totale volume uit de cavernes wordt gehaald, één verversingscyclus (inslag & uitslag) onnodig maken, dit zal door timing en onvoorspelbaarheid van de crisis, waardoor al activiteiten hebben plaatsgevonden, niettemin leiden tot extra vervoersbewegingen voor 15%³ van het opslagvolume	75.000	1	1	7.500	7.500	250
Commercieel	Commerciële opslag	Het volledige volume wordt ververs	250.000	12	12	300.000	25.000	10.000
				22	22	630.000		21.000

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

² Het # bewegingen wordt berekend volgens de volgende formule: (((# uitslagen) + [# inslagen]) x [volume-impact]) / [tankwagenvolume = 40 m³] x 2 (= heen en terug)

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

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

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

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

- Legen: Aan het einde van de overeenkomst tussen de initiatiefnemers worden de cavernes weer gelegee, en komt dit project ten einde.

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

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

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

4. VERVOERSBEWEGINGEN IN PRAKTIJK

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

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

4.1 LOGISTIEKE KOSTENBEPERKING

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

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

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

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

Vanuit dit kostenmechanisme kan geconcludeerd worden dat de initiatiefnemers er bij gebaat zijn om de gasolie in de cavernes zolang mogelijk te laten liggen, en transportbewegingen zoveel mogelijk te beperken. Enkel dan zal immers een kostenvoordeel behaald kunnen worden.

In een crisissituatie zal er om deze redenen ook eerder een beroep gedaan worden op strategische voorraden welke aanwezig zijn op de zee terminals en verschillende depots in Nederland, alvorens het product in de cavernes aan te wenden. Argos zal om dezelfde bedrijfseconomische redenen ook minder snel de commerciële capaciteit in de cavernes gebruiken, dan de beschikbare capaciteit in het eigen netwerk. Vanwege de extra logistieke kosten is het namelijk minder snel rendabel.

Bovenstaande laat zien dat vanwege bedrijfseconomische redenen het aantal vervoersbewegingen in werkelijkheid waarschijnlijk lager uit zal vallen dan het aantal zoals beschreven in het MER. De initiatiefnemers zullen te allen tijde

de logistieke kosten meenemen in hun afwegingen om de opslag capaciteit en voorraden in de cavernes wel of niet te gebruiken.

4.2 VULLEN EN LEGEN VAN STRATEGISCHE CAPACITEIT

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

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

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

4.3 VULLEN EN LEGEN VAN COMMERCIËLE CAPACITEIT

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

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

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

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

4.4 VERVERSEN VAN STRATEGISCHE VOORRAAD

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

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

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

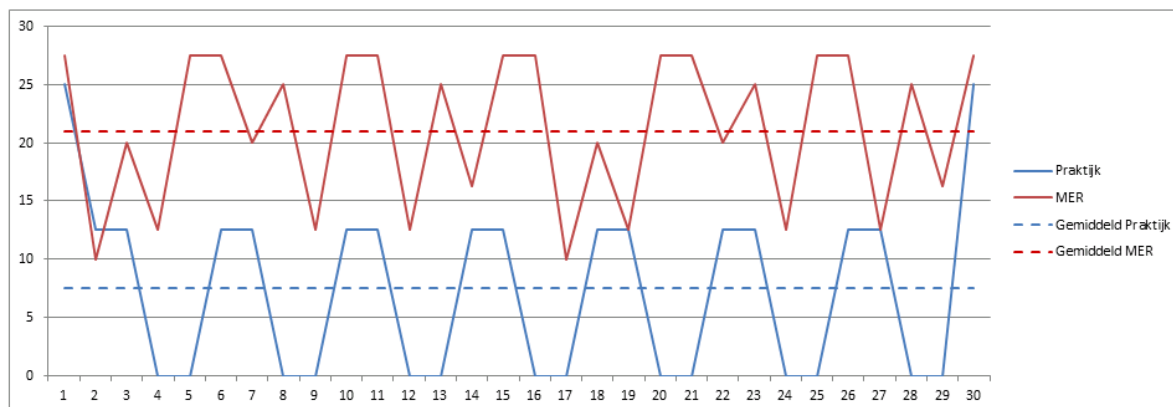
4.5 CRISIS SITUATIES

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

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

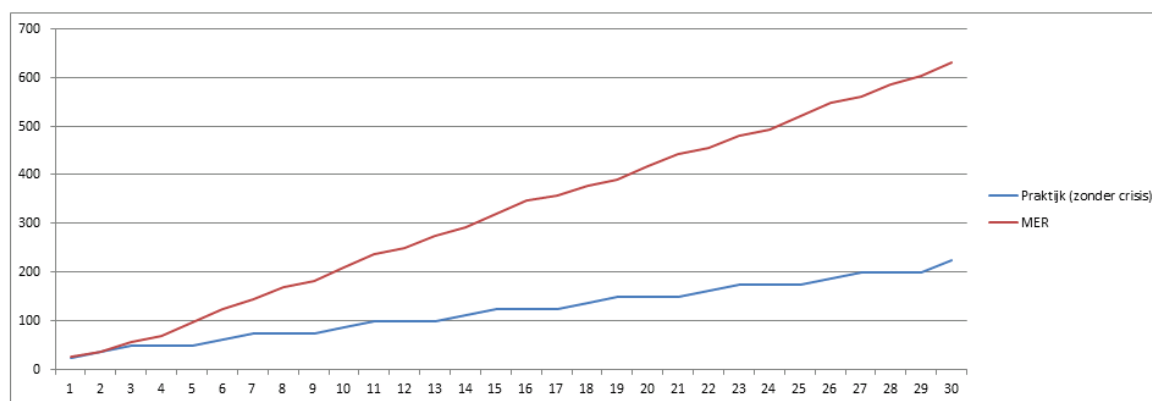
4.6 THEORIE VERSUS PRAKTIJK

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



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

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



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

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

4.7 OVERIGE BEVINDINGEN

4.7.1 MILIEU VERGUNNING HENGELO

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

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

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

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

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

4.7.2 TRANSPORT LUWTES

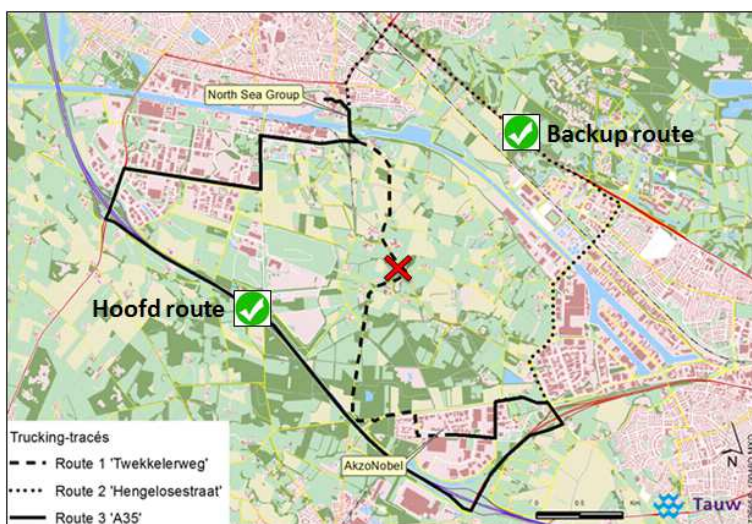
Naast de beperking, die er ligt door de milieu vergunning van het depot in Hengelo, vinden initiatiefnemers het belangrijk te benadrukken dat er ook luwte periodes zullen zijn, waarin geen enkel transport plaats vindt. In het scenario zonder crisis, zoals beschreven in paragraaf 4.6, is er in meer dan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

4.8 CONCLUSIES MER VERSUS PRAKTIJK

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

5. TRANSPORT ROUTES

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



5.1 ROUTE A35

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

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

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



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

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



Buitengebied / A35 (ongeveer 7 km)

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



Marssteden, bebouwde kom (minder dan 1 km)

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



5.2 ROUTE HENGELLOSESTRAAT

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

Hengelo, bebouwde kom (ongeveer 2 km)

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



Buitengebied (ongeveer 3 km)

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



Enschede, bebouwde kom (ongeveer 3 km)

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



Marssteden, bebouwde kom (minder dan 1 km)

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



5.3 AANDACHTSPUNTEN OP HOOFDROUTE

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

5.3.1 WONINGEN AAN ROUTE

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

Woning aan kruising Boortorenweg en Tweekelerweg



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

Woningblokken aan Tweekelerweg



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

Woningen aan Tweekelerweg



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

Woning aan Windmolenweg



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

5.3.2 STANDPLAATS VRACHTWAGENS

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

5.3.3 MOGELIJKE VERBETERPUNTEN

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

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

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

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

6. VERMINDERING VAN VERVOERSBEWEGINGEN

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

6.1 COMBINEREN VAN ACTIVITEITEN

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

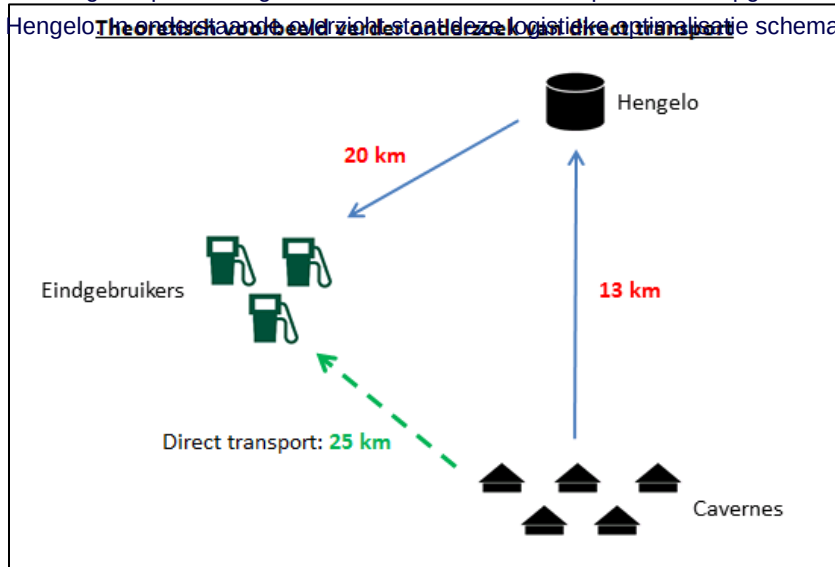
Mocht de situatie zich voordoen dat 1 caveerne gevuld wordt en een andere geleegd moet worden, dan kan een vrachtwagen vol van Hengelo naar de ene caveerne rijden om te lossen en vervolgens naar de andere caveerne rijden om weer te laden en vol terug naar Hengelo te rijden. Hiermee worden twee lege vervoersbewegingen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

6.2 VAN CAVERNES DIRECT NAAR KLANT

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

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

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



6.3 SPREIDEN VAN COMMERCIËLE ACTIVITEITEN

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

7. AFSPRAKEN TUSSEN BELANGHEBBENDEN

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

7.1 AFSPRAKEN MET TRANSPORTEUR(S)

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

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

7.2 AFSPRAKEN MET GEMEENTEN

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

- Argos zal zorgdragen dat het maximum van 27.500 vervoersbewegingen per jaar niet overschreden wordt
- Argos zal zorgdragen dat de maximum intensiteit van 12 vervoersbewegingen per uur niet overschreden wordt
- Argos zal zorgdragen dat het maximale aantal vrachtwagens in daguren, avonden en nachtelijke uren, zoals vastgelegd in de milieuvergunning van het depot in Hengelo, niet overschreden wordt
- De gemeenten accepteren optimalisatiescenario's, waarbij alternatieve bestemmingen gekozen kunnen worden, die als doel hebben het aantal totale vervoersbewegingen binnen de regio (dus buiten dit project om) te minimaliseren
- Initiatiefnemers en gemeenten stellen een communicatieplan op waarin gedetailleerd beschreven wordt welke communicatie plaats zal moeten vinden tussen de verschillende belangenpartijen in geval van een (olie) crisis om overlast voor alle belanghebbenden te minimaliseren en zeker te stellen dat mensen geïnformeerd zijn over de te verwachten vervoersstroom.
- De gemeenten kunnen steekproefsgewijs controleren dat de transporteurs zich aan de afgesproken route en afspraken hieromtrent houden.

- Initiatiefnemers delen een jaarlijkse rapportage met de gemeenten betreft het werkelijke aantal vervoersbewegingen van het afgelopen jaar.
- Initiatiefnemers en gemeenten zullen uiteindelijk een privaatsrechtelijke overeenkomst opstellen waar beide partijen hun handtekening onder zetten.



Overeenkomst

Vervoersplan Olieopslag

Cavernes Twente



OVEREENKOMST

Tussen:

1. **Gemeente Hengelo**, hierbij vertegenwoordigd door ..., hierna: "**Gemeente Hengelo**";

en

2. **Gemeente Enschede**, hierbij vertegenwoordigd door..., hierna: "**Gemeente Enschede**";

en

3. **Argos Netherlands B.V.**, gevestigd te Rotterdam en kantoor houdende aan de Waalhaven Z.z. 11, hierbij vertegenwoordigd door haar enige bestuurder Argos Group Holding B.V. welke vennootschap wordt vertegenwoordigd door haar bestuurders ... en ..., hierna: "**Argos**",

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

OVERWEGENDE DAT:

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

ZIJN OVEREENGEKOMEN:

Parafen:

Pagina: 2 van 5

1. VERVOERSPLAN

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

2. OVERIGEN

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



3. DUUR OVEREENKOMST

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

4. OVERMACHT

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

5. TOEPASSELIJK RECHT, FORUMKEUZE

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



Aldus overeengekomen en in drievoud getekend door:

GEMEENTE HENGEL

Naam:

Datum:

GEMEENTE ENSCHEDE

Naam:

Datum:

ARGOS NETHERLANDS B.V.

Naam:

Datum:

ARGOS NETHERLANDS B.V.

Naam:

Datum:

Bijlage 1 Nota van beantwoording

In het kader van het bepaalde in artikel 3.1.1. Bro heeft overleg ten behoeve van het inpassingsplan Gasolieopslag Twente plaatsgevonden. Het concept ontwerp inpassingsplan is toegezonden aan de volgende instanties:

- Gemeente Hengelo
- Gemeente Enschede
- Provincie Overijssel
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
- Waterschap Regge en Dinkel

Daarnaast is het plan ter advisering voorgelegd aan:

- Veiligheidsregio Twente

De volgende instanties hebben een reactie ingediend:

- Gemeente Hengelo
- Gemeente Enschede
- Provincie Overijssel
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
- Veiligheidsregio Twente

In de navolgende tabel zijn de vooroverlegreacties samengevat en voorzien van een reactie van het Ministerie van Economische Zaken. In de laatste kolom van de tabel is aangegeven in hoeverre de reactie aanleiding geeft tot aanpassing van het inpassingsplan.

Instantie	Samenvatting van de reactie	Reactie van de Ministers	Planaanpassing
Gemeente Hengelo	Ambtelijk is aangegeven dat de gemeente in kan stemmen met het plan en dat zij afziet van een formele reactie.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.	De reactie leidt niet tot aanpassingen van het ontwerp inpassingsplan.
Gemeente Enschede	De gemeente kan in grote lijnen instemmen met het inpassingsplan. Zij acht nut en noodzaak voldoende inzichtelijk gemaakt. De gemeente kan zich vinden in de gemaakte keuze ten aanzien van vervoer over weg. Mocht in de toekomst uitbreiding van de activiteiten plaatsvinden dan zal alsnog het mogelijke vervoer middels een pijpleiding onderzocht moeten worden.	Teneinde geen misverstanden te laten bestaan is in het inpassingsplan ook verwoord dat, indien een uitbreiding van de opslag plaats zal vinden, het alternatief van vervoer via een pijpleiding opnieuw onderzocht moet worden.	De reactie leidt niet tot aanpassingen van het ontwerp inpassingsplan.
	De gemeente dringt aan op een nadrukkelijke	In het vervoersplan, dat onderdeel	In de toelichting is expliciet

	overweging dat van vervoer door het gehucht Twekkelo geen sprake zal zijn. Verzocht wordt dit met een kaartje te verduidelijken.	uitmaakt van de regels, is nadrukkelijk aangegeven dat de route door Twekkelo niet gebruikt zal worden. Het vervoersplan vormt de basis voor afspraken met de transporteurs. In de toelichting van het inpassingsplan zal meer expliciet aangegeven worden dat er geen transport door Twekkelo plaats zal vinden.	aangegeven dat de route door Twekkelo niet aan de orde is. Ten behoeve hiervan wordt een kaartje toegevoegd.
	De gemeente ziet in de toelichting graag de eigen structuurvisie genoemd als het relevante gemeentelijke beleidskader.	In de toelichting van het inpassingsplan zal een samenvatting van het beleid zoals dat in de structuurvisie van de gemeente Enschede is verwoord, worden opgenomen.	Paragraaf 3.3 van de toelichting is aangevuld met een beschrijving van de structuurvisie van de gemeente Enschede.
	De gemeente kan instemmen met het vervoersplan.	Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen	De reactie leidt niet tot aanpassingen van het ontwerp inpassingsplan.
	Ten aanzien van de MER vraag de gemeente aandacht voor: • het eventueel vrijkomen van olie als gevolg van ondergrondse drukverschillen; • de evaluatie van het MER en dan met name: • de bodembeweging; • stabiliteit van de cavernes; • verstoring langs de transportroute; • foerageren van vleermuizen; • industrielawaai tijdens het laden en lossen.	Het risico van olie lekkage als gevolg van drukverschillen wordt beheerd via de vergunningenprocedure uit hoofde van de Mijnbouwwet. In dit document staat beschreven wat de risico's zijn en hoe de risico's worden beperkt. Daartoe is een Opslagplan in het kader van de Mijnbouwwet opgesteld door de initiatiefnemer. De evaluatie van de bodembeweging en stabiliteit van de cavernes zal plaatsvinden in het kader van het Meetplan en het Opslagplan, welke worden opgesteld in het kader van de vergunningenprocedure van de Mijnbouwwet.	De reactie leidt niet tot aanpassingen van het ontwerp inpassingsplan.

		De evaluatie van het industrielawaai en verstoring langs de route vindt plaats in het kader van het Vervoersplan. Zowel het Opslagplan als het Vervoersplan worden meegenomen in de Rijkscördinatie-procedure. Op grond van het Ecologie-onderzoek dat als onderdeel van de MER is uitgevoerd, blijkt dat er geen effecten voor vleermuizen worden verwacht. Het wordt daarom niet noodzakelijke geacht de foera-geermogelijkheden van vleermuizen te evalueren.	
Provincie Overijssel	De provincie ziet geen aanleiding voor het maken van opmerkingen.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen van het ontwerpinpassingsplan
Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed	Ten aanzien van het aspect archeologie heeft de rijksdienst geen opmerkingen	Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.	De reactie leidt niet tot aanpassingen van het ontwerpinpassingsplan.
	Met betrekking tot cultuurhistorie deelt de rijksdienst de stelling dat er geen cultuurhistorische waarden aanwezig zijn niet. De dienst vindt dat de zouthuisjes die de zoutwinning in het gebied markeert aangemerkt moeten worden als gebiedskarakteristiek erfgoed. Er dient beschreven te worden in hoeverre bouwkundige ingrepen van permanente aard plaatsvinden ten aanzien van zouthuisjes.	De bestaande zouthuisjes worden deels vervangen door zouthuisjes van een iets grotere omvang. De uiteindelijke landschappelijke uitstraling zal daarmee niet veranderen. In de toelichting dat dit nader aangegeven worden.	In de toelichting is duidelijker aangegeven dat de zouthuisjes teruggebracht worden.
Veiligheidsregio Twente	De veiligheidsregio adviseert te analyseren in hoeverre een incident bij de buisleiding ten zuiden van de Marssteden invloed kan hebben op de eventuele gevolgen voor de gasolieopslag. Vervolgens wordt gesteld dat de buisleiding geen	De risicocontour van de buisleiding die ten zuiden van de Marssteden loopt, ligt op de leiding. De buisleiding is conform wet- en regelgeving (Besluit Externe	In de toelichting zal in paragraaf 4.4 aandacht besteed worden aan de buisleiding in relatie tot de cavernes.

	invloed heeft op de ontwikkeling, omdat er geen sprake is van extra aanwezigen binnen het plangebied.	Veiligheid Buisleidingen) aangelegd en daarmee is de kans op een incident gering. Het risico ligt derhalve op een acceptabel niveau. Verder is niet of nauwelijks invloed te verwachten van de gasleiding op de cavernes, omdat buisleidingen over het algemeen op 1 tot 2 m diepte liggen terwijl de cavernes op een veel dieper (300 tot 500 m) liggen.	
	De veiligheidsregio onderschrijft de analyse die ten aanzien van externe veiligheid is uitgevoerd.	Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.	De reactie leidt niet tot aanpassingen van het ontwerp inpassingsplan.
	De risico's ten aanzien van plasbranden zijn overschat.	Deze stelling wordt onderkend en verder voor kennisgeving aangenomen.	De reactie leidt niet tot aanpassingen van het ontwerp inpassingsplan.
	De situatie bij de opslag voldoet aan de geldende wet- en regelgeving ten aanzien van externe veiligheid. Door de diepe ligging van de cavernes heeft opslag geen risico op dodelijke of gewonde slachtoffers. Er is geen aanleiding voor het treffen van bronmaatregelen. Er wordt geadviseerd de route langs de Hengelsestraat alleen te gebruiken indien de route over de A 35 langdurig niet beschikbaar is.	Conform het vervoersplan zal in principe gebruik worden gemaakt van de route over de A35. De overige opmerkingen worden voor kennisneming aangenomen.	De reactie leidt niet tot aanpassingen van het ontwerp inpassingsplan.
	Bedrijventerrein De Marssteden kent gunstige omstandigheden met betrekking tot de bestrijding van eventuele calamiteiten. Er is voldoende bluswater aanwezig. Bij de bestrijding van plasbranden en het afdekken van een niet brandende plas is een schuimvormend middel nodig. Geadviseerd wordt een overeenkomst te sluiten op grond waarvan een schuimvormend middel beschikbaar is.	Een schuimvormend middel is op de planlocatie beschikbaar.	De reactie leidt niet tot aanpassingen van het ontwerp inpassingsplan.
	Er zijn voldoende mogelijkheden voor zelfredzaamheid. Tevens zijn er voldoende	De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.	De reactie leidt niet tot aanpassingen van het ontwerp

	mogelijkheden om te vluchten.		inpassingsplan.
	Door de ondergrondse opslag zijn de risico's beperkt. Er zijn wel kansen op incidenten tijdens het verladen en vervoeren van de gasolie. Door de eigenschappen van de vloeistof is de kans op het ontsteken van de vloeistof beperkt. Wel is van belang dat er voldoende schuim beschikbaar is.	Zoals eerder aangegeven zal er schuim beschikbaar zijn. Verder wordt deze opmerking voor kennisgeving aangenomen.	De reactie leidt niet tot aanpassingen van het ontwerp inpassingsplan.



Colofon

Dit is een publicatie van het Ministerie van Economische Zaken
en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu

's-Gravenhage | mei 2013

Informatie

Directoraat-Generaal voor Energie, Telecom en Mededinging

Bezuidenhoutseweg 73

Postbus 20401

2500 EK 's-Gravenhage