



Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

INGEKOMEN 18 MAART 2019

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

mw. M. Groen

BEL/IOT

Telefoonnummer +31235145610

groenm@noord-holland.nl

1 | 3

**Betreft: schriftelijke beantwoording rondvraag Statencommissie
NLWM d.d. 25 februari 2019 inzake de biomassacentrale te Diemen**

Verzenddatum

18 MAART 2019

Kenmerk

1192089/1192090

Geachte leden,

Uw kenmerk

Tijdens de Statencommissie NLWM d.d. 25 februari 2019 heeft Gedeputeerde Tekin mondeling vragen beantwoord over de biomassacentrale te Diemen. Deze vragen waren als rondvraag aangemeld. De beantwoording ervan en de inbreng van insprekers tijdens de Statencommissie over dit onderwerp hebben vervolgvragen opgeleverd. Gedeputeerde Tekin heeft toegezegd op deze vervolgvragen schriftelijke te reageren. Bijgaand treft u de vragen en de antwoorden erop aan.

Vraag 1.

Waarom is er geen MER uitgevoerd?

Antwoord 1.

De voorgenomen activiteit valt onder onderdeel D van het Besluit milieueffectrapportage waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) heeft van Nuon een aanmeldingsnotitie ontvangen en deze beoordeeld op basis van Bijlage III van de Europese M.E.R. richtlijn. De OD NZKG heeft geoordeeld dat er voldoende informatie aangeleverd is en dat het opstellen van een milieueffectrapport niet nodig is bij de voorbereiding van het besluit op de aanvraag om een omgevingsvergunning voor de activiteit milieu. Op verzoek van gemeente Diemen heeft het Advocatenkantoor Six een second opinion uitgevoerd op deze beoordeling door de OD NZKG. Zij hebben aangegeven het eens te zijn met de omgevingsdienst.

Vraag 2.

Het beeld wordt opgeroepen dat de huidige vergunning teveel milieuruimte heeft gecreëerd voor Nuon. Hoe zit dit precies?

Antwoord 2.

In de huidige Omgevingsvergunning Milieu zit niet teveel milieuruimte. De rechten en plichten zoals vastgelegd in de vigerende Omgevingsvergunning milieu van NUON zijn gebaseerd op EU en nationale milieuregelgeving en daarbij behorende richtlijnen

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

(bijvoorbeeld de BAT REFERENCE DOCUMENT ON LARGE COMBUSTION PLANTS van de EU (BREF-LCP) en het Activiteitenbesluit milieubeheer).

In de Natuurbeschermingswetvergunning die in 2015 door de provincie is afgegeven voor de centrale, is echter per abuis teveel ruimte voor NOx emissie opgenomen. Door middel van de nieuwe vergunning Wet natuurbescherming voor de biomassa centrale wordt deze ommissie tenietgedaan.

Vraag 3.

Hoe zit het nu met de looptijd van de vergunning?

Antwoord 3.

NUON vraagt een Omgevingsvergunning Bouw en Milieu aan voor onbepaalde tijd. De SDE+ subsidie van rijkszijde waar NUON een beroep op wil doen, heeft een looptijd van 12 jaar. NUON heeft de wens om de biomassa centrale gedurende 12 jaar als basislastcentrale in te zetten en daarna als pieklastcentrale (bijvoorbeeld als er andere bronnen vanwege bijvoorbeeld onderhoud tijdelijk uit worden gezet of als het heel erg koud is). We sluiten met de betrokken gemeenten en NUON een convenant af waarin we het tijdelijke gebruik van 12 jaar in basislast van de biomassa centrale vastleggen. Wij stellen u ervan op de hoogte als het convenant is afgesloten.

Vraag 4.

Waarom kan de aanvoer van de biomassa niet per binnenvaartschip plaatsvinden?

Antwoord 4.

Het verschil tussen transport per schip en per as lijkt groter dan het is. Aanvoer per zeeschip gebeurt in beide gevallen vanaf zee, waarna wordt aangemeerd in een Nederlandse haven (waarschijnlijk Amsterdam). Vanuit de haven zou de biomassa óf worden overgeslagen in een binnenvaartschip óf in vrachtwagens. Alleen het laatste stukje transport gaat dus per vrachtwagen.

Aanvoer per binnenvaartschip zorgt voor een extra overslagmoment. In plaats van vrachtschip -> vrachtwagen -> lossen op locatie wordt het dan vrachtschip -> binnenvaartschip -> transportband -> lossen op locatie. Dit leidt naast de extra handeling, ook tot een hogere geluidbelasting naar de omgeving (overslag en transportbanden).

Het verschil in CO2-uitstoot van transport per binnenvaartschip of transport per vrachtwagen is minder dan 0,5% van de CO2-uitstoot van de fossiele referentie. Oftewel, de keuze voor het transportmedium van de haven naar de locatie heeft een verwaarloosbaar klein effect op de totale CO2-besparingen van het project. In het in het vorige antwoord genoemde convenant met NUON en de gemeenten kunnen wij nadere afspraken maken over de verduurzaming van het transport per as.

Vraag 5.

In hoeverre is de biomassa duurzaam?

Antwoord 5.

NUON heeft het voornemen om in 2019 een beroep te doen op SDE+ subsidie. Een onderdeel van de subsidievoorwaarden is een uitgebreid pakket aan eisen die waarborgen dat de biomassa duurzaam is. Deze



eisen en de daarbij behorende bewijslast zijn dusdanig, dat is geborgd dat de biomassa duurzaam is. De SDE+ periode duurt 12 jaar. De herkomst en duurzaamheid van de biomassa is geen beoordelingscriterium in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, Wet natuurbescherming dan wel Wet milieubeheer.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

B.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Deze beslissing is namens gedeputeerde staten genomen door het lid van het college dat met dit onderwerp is belast

