



De werkgroep BOVEN vraagt bestuurders om hun bestuurlijke ervaringen met initiatieven op het gebied van de energietransitie te delen zodat ook andere bestuurders daar hun voordeel mee kunnen doen. De verslagen zijn te vinden op de website van BOVEN.¹

Inleiding

In januari 2025 spraken wij met wethouder Peter van Diepen over zijn ervaringen met waterstoftoepassingen in de gemeente Den Helder, in het bijzonder over het waterstofproject ZepHYros dat door de Port of Den Helder (PoDH) samen met een aantal marktpartijen sinds 2019 wordt uitgevoerd.²

Voor meer inhoudelijke details over dit specifieke project hebben we aanvullend gesproken met Katja Naber, commercieel manager van de PoDH (foto links) en Ingmar Zwier, programmamanager invoering omgevingswet en projectleider omgevingsvisie van de gemeente Den Helder (foto rechts).



Van Diepen is sinds 2023 wethouder in de gemeente Den Helder met onder andere de portefeuille duurzaamheid en energietransitie.³ Daarvoor was hij twee jaar wethouder in de gemeente Heiloo.

¹ www.werkgroep-boven.nl onder het kopje 'ervaringen'.

² Gemeenteblad van Den Helder, 05-04-2024, 148781.

³ Zijn andere portefeuilles zijn: financiën, Waddenzee, personeel & organisatie, juridische zaken, coördinatie subsidies en (Europese) fondsen en Huisvuilcentrale (HVC).

Achtergrondinformatie⁴

Den Helder, gelegen in de kop van Noord-Holland, heeft een eigen vliegveld dat één van de grootste offshore luchthavens van Noordwest-Europa is.⁵ Ook heeft het een zeehaven waar enerzijds door de Port of Den Helder (PoDH) civiele havenfuncties worden uitgevoerd, en anderzijds de Koninklijke Marine haar thuishaven heeft.⁶ De zeehaven in Den Helder is niet zoals alle andere zeehavens in Nederland primair een overslaghaven, maar houdt zich vooral bezig met onderhoud van en bevoorrading voor offshore activiteiten.



Van Diepen start het gesprek dan ook door op te merken dat Den Helder een interessante gemeente is. ‘Maar’, zegt hij lachend, ‘ik vermoed dat alle wethouders dat over hun gemeente zeggen. Bijzonder zijn we ten minste op veiligheidsgebied, de aanwezigheid van de zeehaven en het vliegveld maakt dat we van oudsher een *trackrecord* hebben als het om de omgang met veiligheidsrisico’s gaat. Ik hoor hier mensen door de munitieopslag van de Koninklijke Marine bij nieuwe ontwikkelingen altijd direct roepen: “hoe zit het met de plofzone?” En vergeet ook niet dat de grootste gasbehandelingsinstallatie van Europa in onze gemeente staat. Kortom, niet alleen het nadenken over risico’s maar ook de acceptatie ervan zit van nature wel in onze genen.’

⁴ Deze paragraaf is mede gebaseerd op het gesprek met Katja Naber als het gaat om de laatste stand van zaken over het waterstofproject ZepHYros. De berichtgeving die in dit verslag wordt aangehaald, bleek niet altijd up-to-date omdat gaande het project verschillende veranderingen hebben plaatsgevonden.

⁵ www.denhelderairport.nl

⁶ www.portofdenhelder.nl en www.defensie.nl

De gasbehandelingsinstallatie in Den Helder

In de gemeente Den Helder ligt de gasbehandelingsinstallatie (GBI) die tot 2025 nog van de Nederlandse Aardolie Maatschappij (NAM).⁷ De hoofdactiviteit van de installatie is het behandelen en meten van aardgas en aardgascondensaat. In drie gasbehandelingsinstallaties wordt gas afkomstig van Noordzeevelden op specificatie gebracht, gemeten en geleverd aan de Gasunie.

Naast de gasbehandelingsinstallatie zijn diverse ondersteunende activiteiten aanwezig, zoals onder andere koelsystemen, een fakkelsysteem, een controlekamer en een verlaadplaats.⁸ Via het

netwerk van de Gasunie wordt aardgas verspreid om de Nederlands industrie van energie te voorzien, maar ook om huizen te verwarmen. Met een behandelingscapaciteit van 91 miljoen m³ gas per dag is deze installatie een van de grootste van de wereld. De GBI Den Helder opereert voor verschillende partijen die op de Noordzee aardgas produceren.



Van Diepen wil meters maken met de energietransitie. Zo is hij bestuurlijk opdrachtgever voor een verkenning om in de gemeente een Small Modular Reactor (SMR) te bouwen. Niet alleen vanwege de productie van elektriciteit voor de gemeente en de regio, maar ook voor het leveren van warmte voor stadsverwarming en industriële processen.⁹

Ook heeft de gemeente de ambitie om dankzij de aanwezige gasinfrastructuur en alle bijbehorende kennis en bedrijvigheid uit te groeien tot een duurzame waterstof hub van nationaal en zelfs internationaal belang.¹⁰ Om deze ambitie te kunnen waarmaken is enkele jaren geleden het waterstofproject ZepHYros opgestart, als onderdeel van het Programma *Green Shipping Waddenzee*. In dit programma proberen Noordelijke overheden en ondernemers samen te werken om de overgang naar duurzaam varen op de Waddenzee mogelijk te maken.¹¹

ZepHYros richt zich sinds 2019 op de realisatie van een totale waterstofketen in de Port of Den Helder - een N.V. met als enige aandeelhouder de gemeente Den Helder. Dat wil zeggen van productie tot en met verkoop en distributie van waterstof. Voluit staat de projectnaam voor: *Zero Emission in the Port of Den Helder, by using Hydrogen for transport over road and Sea*. De volledige groene waterstofketen bestaat uit realisatie van een elektrolyser, een buisleiding van de elektrolyser naar een binnenhaven en een openbare waterstoftankvoorziening.¹²

⁷ Medio 2024 hebben de NAM en het Canadese energiebedrijf Tenaz Energy een overeenkomst getekend dat de gasvelden, platforms en pijpleidingen op zee, inclusief de gasbehandelingsinstallatie in Den Helder met uitzondering van de gaswinning bij en op Ameland aan Tenaz Energy zal worden verkocht. De verwachting is dat het transitieproces nog een jaar zal duren (bericht 'NAM verkoopt offshore belangen aan Tenaz Energy' op www.nam.nl van 18 juli 2024 en bericht 'NAM verkoopt olie- en gasvelden in de Noordzee aan Canadees bedrijf' op www.RTVNoord.nl van 18 juli 2024).

⁸ www.mijnbouwvergunningen.nl zoekterm 'Gasbehandelingsinrichting NAM Den Helder'.

⁹ Zie bijvoorbeeld bericht 'Haalbaarheidsonderzoek reactor Den Helder kost 100.000 euro' op www.regionoorkop.nl van 25 september 2024.

¹⁰ Bericht 'Den Helder: haven van de toekomst' op de website van Waterstof NHH (zonder datum).

¹¹ Onder andere op basis van het artikel 'Helderse haven op volle kracht vooruit met groene waterstof als elektrolyser Zephyros' van 4 september 2024, op de website van Waterstof NHH,

¹² www.zephyros-nhn.nl.



Bron: <https://zephyros-nhn.nl>

De elektrolyser van 6 MW¹³ die zal worden gerealiseerd door de Noorse energiegi-gigant Statkraft, zal hernieuwbare stroom omzetten in groene waterstof¹⁴ voor in eerste instantie lokale afnemers. Eind oktober 2024 is na jaren van vooroverleg de aanvraag voor het eerste deel van de omgevingsvergunning bij de provincie Noord-Holland ingediend die de feitelijke verlening aan de omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) heeft gemandateerd.¹⁵ De verwachting op dit moment is dat realisatie van de elektrolyser in 2027 zal plaatsvinden.¹⁶ Het gaat vooralsnog om een pilot die op den duur zal moeten leiden tot een elektrolyser met een capaciteit van 150-200 MW.

Bijdrage aan oplossen netcongestie

De elektrolyser gaat draaien met hernieuwbare energie van offshore wind (en dus niet met zonne-energie zoals op de website van ZepHYros nog wordt aangegeven, zie ook bovenstaande afbeelding) maar er komt geen directe verbinding met offshore windparken. Levering van groene stroom zal plaatsvinden via het bestaande netwerk. Yusuf Kilic van Statkraft legt in een artikel op de website van Waterstof NHN uit dat 'in overleg met de leveranciers we meer waterstof [zullen] produceren als er een overschot is aan windenergie. Zo dragen we met de elektrolyser bij aan het ontlasten van het landelijke energienetwerk. Dat klinkt eenvoudig, maar het is extreem ingewikkeld om afspraken hierover te maken.' Volgens Kilic zijn er nog uitdagingen genoeg. Bijvoorbeeld of er over een paar jaar nog voldoende zuiver water kan worden geleverd voor het elektrolyseproces. 'Daarom nemen wij in het ontwerp ook de bouw mee van een waterzuiveringsinstallatie,' vertelt Kilic. 'Een alternatief zou zijn om zeewater hiervoor te gebruiken. Maar dat zie ik meer als een oplossing voor de lange termijn. Verschillende bedrijven zijn op zoek naar innovatieve oplossingen, maar momenteel is het nog erg lastig om waterstof uit zeewater te produceren.'¹⁷



De tankvoorziening zal worden gerealiseerd en geëxploiteerd door TotalEnergies in een binnenhaven van de PoDH, de Kooyhaven, die in verbinding staat met het Noordhollandsch

¹³ In eerste instantie ging het om een 2,5 MW-elektrolyser maar onlangs is besloten tot een 6 MW-elektrolyser.

¹⁴ Dit is waterstof die geproduceerd wordt door gebruik te maken van duurzame energie zoals zonne- en windenergie.

¹⁵ Provinciaal blad van de Provincie Noord-Holland, nummer 16492, 29 oktober 2024. Meer precies is alleen het milieubelastende deel van de vergunning is aangevraagd. Andere onderdelen zoals een bouwvergunning en de instemming met een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (de Bopa) moeten nog worden aangevraagd. Op 7 november 2024 heeft daarover een intakegesprek plaatsgevonden waarin de gemeente Den Helder een positieve beoordeling heeft gegeven over de bestuurlijke wenselijkheid van het project.

¹⁶ Bericht 'Zephyros' op de website van Waterstof NHN zonder datum, geraadpleegd op 22 januari 2025. Bericht 'Port of Den Helder sluit gehele waterstofketen: van productie tot en met afgifte d.d. 13 januari 2025 op www.kijkopnoord-holland.nl).

¹⁷ Artikel 'Helderse haven op volle kracht vooruit met groene waterstof als electrolyser Zephyros' van 4 september 2024, op de website van Waterstof NHN.

Kanaal en dus met ‘het achterland’. Er gaan in eerste instantie twee waterstofvaartuigen waterstof bunkeren. Met deze vaartuigen wil ZepHYros ervaring opdoen met de toepassing van waterstof in de maritieme sector.¹⁸ Eind 2024 heeft TotalEnergies daarvoor een vergunning aangevraagd bij de gemeente Hollands Kroon omdat de Kooyhaven niet in de gemeente Den Helder ligt maar in de buurgemeente.¹⁹ Dat betekent dat ZepHYros voor de realisatie te maken heeft met twee gemeenten die zoals Naber uitlegt ‘totaal verschillend zijn als het om innovatieve industriële (waterstof)ontwikkelingen gaat. Hollands Kroon is een overwegend agrarische gemeente. In tegenstelling tot Den Helder hebben we vanuit het project daarom veel meer tijd en energie moeten steken in Hollands Kroon om hen te overtuigen van de noodzaak voor een waterstoftankstation in de Kooyhaven. Om de gemeente, maar wellicht nog belangrijker, de omgeving en bewoners van het haventerrein meer inzicht te geven over de gas waterstof, hebben we extra uitleg laten geven door KIVI over de veiligheid en bijbehorende wetgeving.’

Bestuurlijke ervaringen

Een terugkerende bestuurlijke ervaring die we al eerder in BOVEN-verband hebben opgehaald, is dat veiligheidsadviseurs van het bevoegd gezag, zoals de omgevingsdienst en veiligheidsregio/brandweer, zich behoudend opstellen in het vergunningverleningsproces voor nieuwe technologische initiatieven die nodig zijn om de energietransitie vorm te kunnen geven. Er wordt kort gezegd geadviseerd vanuit het adagium ‘veiligheid boven alles’ waardoor initiatieven niet alleen duurder worden, maar ook uitlopen in de tijd. Een oplossing die werd aangedragen is intensievere betrokkenheid door de bestuurder in een vroeg stadium, in het bijzonder over disproportionele veiligheidseisen, dan gewenst is.²⁰

Wanneer we dit beeld voorleggen aan Van Diepen dan herkent hij zich daar niet in. ‘Zoals gezegd hebben we een *trackrecord* als het om veiligheidsissues gaat, en dat betekent vanzelfsprekend ook dat we regelmatig met de omgevingsdienst en provincie optrekken. In mijn ervaring is dat contact goed en denken ze mee met onze ambities.’

Zwier merkt daarover op dat er wel een verschil is tussen het ZepHYros-project en bijvoorbeeld het project om in Den Helder een SMR te realiseren. Hij schat in dat het vergunningverleningsproces voor de ZepHYros-elektrolyser geen struikelblokken zal opleveren. De activiteit past binnen de huidige veiligheidscontouren die al zijn vastgesteld in het gebied gezien andere activiteiten die daar al plaatsvinden. Bestuurlijke inbreng is dan ook niet nodig, en heeft ook niet plaatsgevonden. Dat laat onverlet dat de gemeente nog wel wat advieswerk heeft te doen als het om andere aspecten van deze zogeheten

¹⁸ Onder andere op basis van het artikel ‘Helderse haven op volle kracht vooruit met groene waterstof als elektrolyser Zephyros’ van 4 september 2024, op de website van Waterstof NHN. In dit artikel staat nog dat de energie voor de elektrolyser wordt geleverd door een zonnepark. Hiervan is inmiddels geen sprake meer, zie ook het kader ‘bijdrage aan oplossen netcongestie’.

¹⁹ Gemeentebld van Hollands Kroon, 04-12-2024, 508349.

²⁰ Zie bijvoorbeeld het verslag van wethouders Tanja de Jong, Dimitri Horst-Tangelder of Jaap Willem Eijkenduijn op www.werkgroep-boven.nl.

magneetactiviteit²¹ gaat en waar de gemeente normaal gesproken zelf over gaat (zoals bijvoorbeeld de ruimtelijke ordening). Dat wordt echter allemaal ambtelijk opgepakt. ‘En hoewel we als gemeente nu meer op afstand staan, omdat we er niet meer over gaan, gaat dit in deze casus niet tot veel problemen leiden. De OD NZKG richt zich echt op de milieuaspecten, en wat betreft de wenselijkheid en de nadere ruimtelijke inpassingen zien ze de gemeente als een belangrijke adviseur. Als gemeente hebben we duidelijk afgesproken dat we dit project graag willen, en hebben tegen de OD kenbaar gemaakt “help ons om dit voor ons haalbaar te maken”.’ In de casus om in de gemeente een SMR te bouwen, ligt het net even anders. Van Diepen geeft aan dat hij daarover nadrukkelijk overleg heeft met de provincie en het ministerie van EZK om af te tasten wat haalbaar is. Hij heeft hier richting de gemeenteraad ook een nadrukkelijker rol. Want hoewel de acceptatie van risico’s van nature wel in de gemeentelijke genen zit, geeft hij ook aan dat de gemeenteraad doorgaans stuurt op 100% veiligheid. ‘Maar 100% veiligheid bestaat niet, het gaat erom dat het veilig genoeg moet zijn. Het gesprek over redelijke veiligheidseisen moet ik dus met de raad blijven voeren.’ Voorkomen moet echter worden dat nieuwe initiatieven sneuvelen door een opspelend risico waardoor landelijke waterstofontwikkelingen in het kader van de energietransitie worden belemmerd. ‘Voor het ZepHYros-project zou dat kunnen betekenen dat we ons toch neerleggen bij een veiligheidseis, die strikt genomen niet nodig zou zijn.’

Naber legt uit waarom ook ZepHYros toch ruimschoots in de tijd is uitgelopen. Dat heeft volgens haar vooral te maken met de ambitie om een hele waterstofketen te realiseren. ‘Gaande het project zijn partijen afgevallen waardoor we weer op zoek moesten naar nieuwe. Statkraft bijvoorbeeld is pas later bij het project aangehaakt.’ Voor de beeldvorming legt Naber uit dat Engie, die in eerste instantie voornemens was om in de elektrolyser te investeren deze wilde laten draaien op zonne-energie. De bouw voor een zonnepark was ook al vergund. Toen Engie zich op enig moment terugtrok en Statkraft interesse toonde, bleek een zonnepark voor hen geen optie, mede gezien de gewenste doorontwikkeling naar een elektrolyser van 150-200 MW. ‘Tja, en dan moet je bijna weer helemaal opnieuw beginnen. Er moet een nieuwe partij komen en er moet bekeken worden of de wensen van deze nieuwe partij binnen de kaders van het project gerealiseerd kunnen worden. En daar gaat vanzelfsprekend de nodige tijd overheen.’

Wat Naber wel merkt is dat ambtenaren in een gemeente het proces kunnen vertragen omdat zij eigen veiligheidsvraagtekens zetten bij de precieze uitvoering. ‘Dus bestuurders kunnen wel de ambitie hebben om iets te willen, maar dat wil nog niet zeggen dat het in de beleving van ambtenaren ook uitvoerbaar is.’

Zwier beaamt dit maar kan ook verklaren hoe die vertraging dan tot stand komt. In de eerste plaats omdat het gaat om nieuwe technieken die zich als onderdeel van de

²¹ Dit is een begrip uit de Omgevingswet. Een magneetactiviteit is een activiteit die ervoor zorgt dat er bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning met diverse activiteiten altijd sprake is van één bevoegd gezag. Deze activiteit is zo belangrijk dat zij alle andere activiteiten als het ware naar zich toetrekt. De provincie is op dit moment bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning van elektrolyzers die een groter vermogen hebben dan 5 MW.

energietransitie bij de gemeente aandienen. De (technische) kennis hierover is doorgaans niet zomaar oproepbaar binnen de middelgrote gemeente die Den Helder is. Ze is dus afhankelijk van externe deskundigen. Van Diepen stelt in dit verband dat de burger van de gemeentelijke overheid een deskundig oordeel verlangt, maar dat de gemeente daarvoor wel moeten leunen op de expertise van andere overheidsorganen zoals de ANVS voor kernenergie of de omgevingsdienst voor waterstoftoepassingen: 'De gemeente heeft die kennis simpelweg niet in huis. Het ligt voor de hand dat als het om waterstof gaat de omgevingsdienst die kennis moet gaan opbouwen'.

In de tweede plaats noemt Zwier de invoering van de Omgevingswet waardoor de gemeente moet leren omgaan met nieuwe wettelijke instrumenten: 'We moeten met een nieuw bijltje leren hakken'. In de derde plaats, zo stelt Zwier, en dat gold ook al voor het van kracht worden van de Omgevingswet, is er wel heel veel regelgeving. 'Als je vandaag de dag een wat complexer initiatief hebt dan komt er weet ik niet hoeveel regelgeving op je af. Er zijn steeds vaker aspecten die je in de weg zitten. Is het geen stikstof, dan is het wel flora en fauna of netcongestie. En dat betekent dat het voor ons lastig is om grip te krijgen op het totale speelveld. Dus aan de ene kant willen we als gemeente toe naar een integrale afweging, en daar werken we echt aan, maar aan de andere kant is sommige regelgeving zo dwingend dat die integrale afweging feitelijk niet te maken is. Als bijvoorbeeld niet wordt voldaan aan de stikstofeisen, en aan alle andere eisen wel wordt voldaan, dan mag het toch echt niet doorgaan. En dit speelt niet alleen in Den Helder, ik hoor dit ook van collega's elders in het land.'

Terwijl de bestuurder hier weinig invloed op heeft, heeft hij/zij dat wel als de wenselijkheid van een nieuw initiatief binnen de gemeente (weer) ter discussie wordt gesteld wat ook tot vertraging kan leiden. Zowel Van Diepen als Zwier stellen dat de bestuurder en/of het college dan nadrukkelijk de rol heeft om die discussie de kop in te drukken door zich heel duidelijk te blijven uitspreken over de ambities. Richting de organisatie dient het signaal te worden gegeven dat alles op alles wordt gezet om die ambities waar te kunnen maken. Dat betekent ook dat de ambtelijke top erop moet worden aangesproken als niet iedereen zich daarvoor inspant. 'Het moet klip en klaar zijn dat de wenselijkheid niet ter discussie staat. Het gesprek moet alleen worden gevoerd over hoe we het haalbaar maken. En als er weerstand komt zal de bestuurder voor de troepen moeten staan om uit te leggen dat onder de streep het initiatief positief uitvalt voor Den Helder.'

Reflectie van BOVEN

De energietransitie kan alleen slagen als er ook voldoende en betaalbare opslagcapaciteit voor de duurzaam opgewekte elektriciteit komt. Deels voor de momenten dat er geen zon en wind is. En zelfs als er continue stroom beschikbaar is vanuit kerncentrales zal de energie zo moeten worden opgeslagen dat voertuigen erop kunnen rijden en vaartuigen erop kunnen varen. Waterstof is daarvoor een belangrijke optie.

Het initiatief ZepHYros is daarom een belangrijke pilot. De betrokken partijen, zowel commercieel als vanuit de overheid, onderkennen dit. Dat levert meteen een bijzondere spanning op vanuit veiligheidsperspectief: de pilot moet lukken en dus moet het een 100% veilig initiatief worden, ook al weten bestuur en ambtenaren dat dit voor een betaalbare uitrol later geen optie is. Dat heeft wel als keerzijde dat de pilot ingewikkelder en duurder wordt en het ook later maar de vraag is of dan wel tot meer proportionele veiligheidseisen kan worden gekomen. Natuurlijk is bij een bredere uitrol een evaluatie van de 'eerste generatie veiligheidseisen' op nut en noodzaak theoretisch een stap in een goed gesloten veiligheidsmanagementsysteem maar de praktijk leert dat het niet zo eenvoudig is om eenmaal geïntroduceerde veiligheidseisen weer af te schalen.

Zoals ook in eerdere bestuurlijke ervaringen naar voren kwam, ervaart de bestuurder (maar ook zijn ambtenaren) dat de samenleving naar de overheid kijkt om een voldoende veilige energietransitie te garanderen. Voor de raad geldt zelfs dat ervaren wordt dat deze het liefst een onmogelijke garantie van absolute veiligheid zou willen krijgen. De worsteling is dan dat de overheid (inclusief de omgevingsdiensten) eigenlijk niet de technische kennis heeft die de initiatiefnemers wel hebben (en let op: dat is geen verwijt). Vergunningverleningsprocedures lopen dan het risico om een bijspijkerkursus voor de vergunningverleners te worden waarna de vergunningverleners graag willen meedenken hoe het nog veiliger kan.

De bestuurder heeft daarmee een cruciale rol om met de samenleving, de raad en de eigen ambtenaren het gesprek te voeren over de brede veiligheidsafweging. BOVEN heeft met haar risicomengpaneel al laten zien dat gangbare waterstoftoepassingen, gangbaar in de zin van conform de huidige industriële technische kennis en faalfrequenties, 'zelfs' in de directe omgeving tot meer veiligheid leiden door o.a. minder luchtverontreiniging. Extra veiligheidseisen die de uitrol van waterstof vertragen of bemoeilijken, helpen dus niet bezien vanuit een integrale blik.

BOVEN observeert verder dat de Omgevingswet zo'n brede bestuurlijke afweging zou moeten faciliteren. De praktijk, ook in Den Helder, lijkt echter dat achter het ene loket toch nog steeds de sectorale beoordeling blijft plaatsvinden buiten het zicht van de bestuurder. In het bijzonder lijkt de 'magneetbepaling' die stelt dat als de provincie op een aspect het bevoegd gezag is de hele vergunning door de provincie moet worden verleend, nu vooral cosmetisch: *dezelfde* omgevingsdienst verleent de vergunning nu ambtelijk zonder bemoeienis van de gedeputeerde d.w.z. zonder bestuurlijke afweging op provinciaal niveau (en dat is wel begrijpelijk gezien de agenda van een gedeputeerde als het om een kleinere elektrolyser gaat). De rol van de gemeente(lijk bestuurder) die eerder de integrale afweging moest/mocht is in deze situatie gereduceerd tot het geven van een zienswijze.

Omdat de observatie van BOVEN is dat bestuurlijke betrokkenheid een integrale afweging ten minste bevordert, maar daarvoor vaak zelfs noodzakelijk is, is de suggestie van BOVEN om als gemeentelijk bestuurder ook in de magneetwerkingssituatie een overleg te laten organiseren met de omgevingsdienst erbij. De vraag naar een integrale afweging van de

nieuwe en verdwijnende risico's vanwege het initiatief en wat ervoor nodig is om het voldoende veilig mogelijk te maken, kan dan expliciet gesteld worden. Een dergelijke bestuurlijke 'wens' kan de eigen ambtenaren en die van de omgevingsdienst helpen om tot een ander perspectief te komen. Een perspectief dat uitgaat van wat proportioneel noodzakelijk is in plaats van een wens om (bijna) absolute veiligheid te vragen van de initiatiefnemer. Met andere woorden, door bestuurlijk aan de voorkant de omgevingsdienst te vragen om de gemeente te helpen een initiatief voldoende veilig haalbaar te maken, ontstaat beoogd een nieuwe dynamiek. Het zal duidelijk zijn dat we hier spreken over pioniersinitiatieven waarvoor nog geen vast omschreven veiligheidsregels zijn.

BOVEN onderschrijft daarmee de bestuurlijke ervaring dat in het complexe netwerk van partijen, elk met een eigen maar soms wat diffuse rol, de 'zeepkist'-rol van de lokaal bestuurder het verschil kan maken in de realisatie van een voortvarende en voldoende veilige energietransitie.