



Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
T.a.v. mevrouw drs. K.H. Ollongren
Postbus 20011
2500 EA Den Haag

Tevens per e-mail: De griffie van de commissie Binnenlandse Zaken [cie.biza@tweedekamer.nl]

Datum 14 december 2018
Betreft Structuurvisie Buisleidingen; indicatief tracé Laarbeek-Echt-Susteren
Uw kenmerk 2018-0000811690

Geachte mevrouw Ollongren,

In de beantwoording van de schriftelijke vragen van GroenLinks van 12 september jl. over het indicatieve tracé van buizen voor ondergronds transport van gevaarlijke stoffen, nodigt u belanghebbenden uit om inbreng te leveren. Wij – de gemeenten Helmond, Laarbeek, Geldrop-Mierlo, Nuenen, Someren, Nederweert, Maasgouw en provincie Noord-Brabant – maken graag van deze mogelijkheid gebruik om onze zorgen te uiten over de gevolgde procedure tot nu toe inzake het tracé Laarbeek-Echt-Susteren. Wij verzoeken u dringend toe te zien op een zorgvuldige afweging van nut en noodzaak en de consequenties van dit buisleidingstracé.

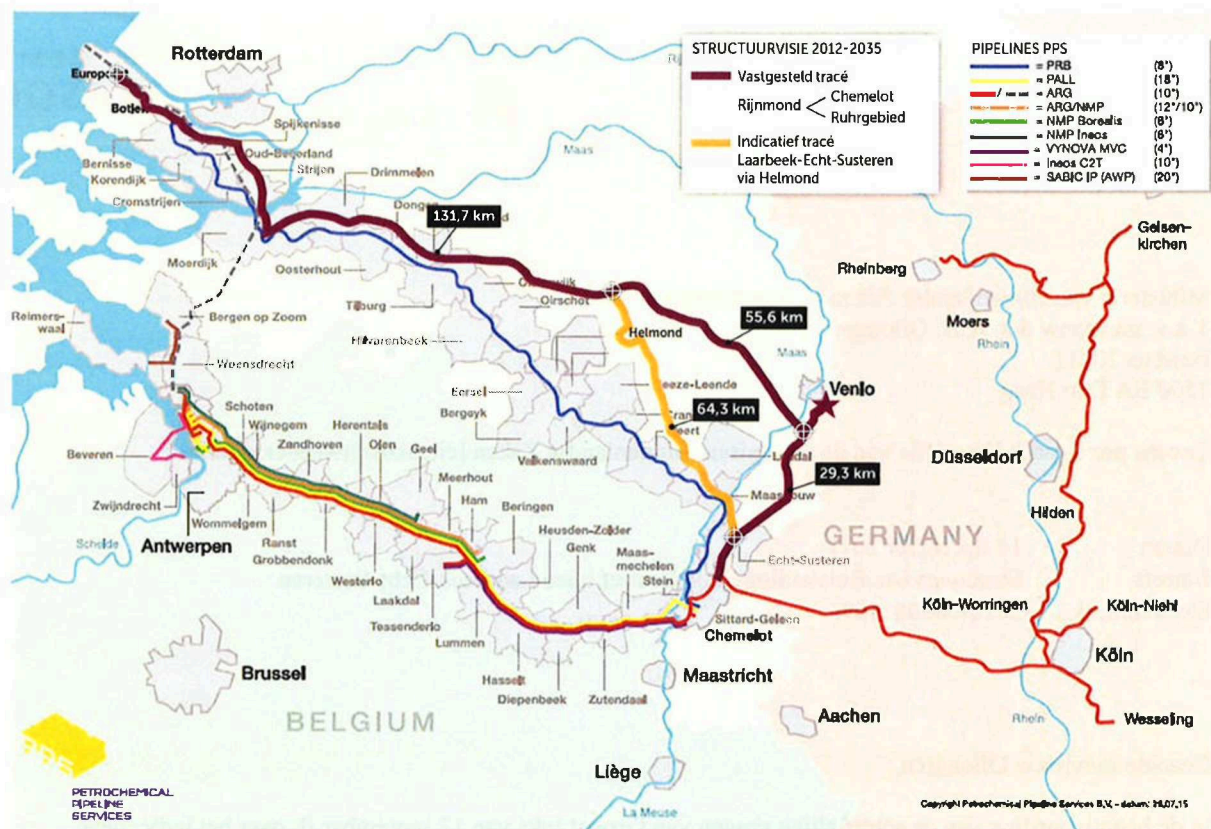
In 2012 is de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035 (hierna: de Structuurvisie) vastgesteld, waarin negen tracés nog een indicatieve status hebben. Uw ministerie heeft het voornemen om begin 2019 vijf indicatieve tracés uit de Structuurvisie als voorkeustracé aan te wijzen, waaronder het tracé tussen de gemeenten Laarbeek en Echt-Susteren. Er is inmiddels echter zo veel tijd overheen gegaan, dat ervoor gekozen is om de milieurapportage uit 2012 aan te vullen en een nieuwe zienswijzprocedure te volgen om tot de vaststelling van een gewijzigde Structuurvisie te komen. Dat geeft alle betrokken partijen de mogelijkheid om opnieuw een zienswijze in te dienen.

Overprogrammering

In de Structuurvisie is de hoofdstructuur voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vastgesteld, waaronder de verbinding van de Rotterdamse haven met Midden-Limburg via regio Venlo. Het tracé tussen de gemeenten Laarbeek en Echt-Susteren was eerder, op basis van vooronderzoek, komen te vervallen door het grote aantal complexe knelpunten, maar is op verzoek van het bedrijfsleven toch weer opgenomen met de status 'indicatief'. Het is volgens Petrochemical Pipeline Services (PPS) namelijk van strategisch belang dat de Rotterdamse haven en Chemelot in Midden-Limburg door meerdere leidingen verbonden worden. In dit verband verwijzen we echter naar onderstaande afbeelding waaruit blijkt dat er al een groot aantal leidingen via meerdere tracés vanuit West-Nederland naar Chemelot gaan.

In de Structuurvisie is bovendien via de regio Venlo een buisleidingenstrook vastgesteld – en al deels ontwikkeld – waarin ruimte is gereserveerd voor een groot aantal leidingen die de haven van Rotterdam verbinden met het Ruhrgebied. Om naast het vastgestelde tracé via Venlo een 'plus-plus' situatie te creëren, door tevens een 64 kilometer lang tracé tussen Laarbeek en Echt-Susteren te ontwikkelen, lijkt in conflict te zijn met nationaal belang, namelijk een efficiënt gebruik van de ondergrond.

Het zal, zoals onderstaande kaart laat zien, leiden tot een vorm van (onnodige) overprogrammering.



Samengestelde kaart met buisleidingen in beheer bij Petrochemical Pipeline Services (PPS), gecombineerd met de hoofdstructuur via Venlo en het indicatieve tracé via Helmond uit de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035. Tussen Rotterdam en Antwerpen Haven ligt een omvangrijke buisleidingenstraat die in beheer is bij LSNed. Via deze route door België heeft Chemelot eveneens verbinding met Rijnmond.

Nut en noodzaak van het extra tracé

Een belangrijke reden voor het in de Structuurvisie opnemen van een extra indicatief tracé via gemeente Laarbeek naar gemeente Echt-Susteren, is de afstandswinst van circa 20 kilometer ten opzichte van het bestaande tracé tussen Rotterdam en Midden-Limburg. Deze afstandswinst vertaalt zich direct door in lagere aanlegkosten voor eigenaren van buisleidingen.

De uiteindelijke aanlegkosten worden echter niet alleen bepaald door de lengte van het traject maar ook door locatiespecifieke omstandigheden en knelpunten. Zoals u verderop in deze brief kunt lezen, kent het indicatieve tracé Laarbeek-Echt-Susteren een groot aantal knelpunten.

In de zienswijze van het bedrijfsleven en de besluitvorming daaropvolgend, is vooral gekeken naar de besparing op de aanlegkosten van het indicatieve tracé en is geen rekening gehouden met de kosten voor de knelpunten, de controle en het onderhoud of voor de extra maatregelen in het kader van externe veiligheid. Ook wordt niet duidelijk gemaakt dat er al een sluitend tracé bestaat voor de route van Rotterdam naar het Ruhrgebied en Chemelot, waarbinnen nog uitbreiding mogelijk is. Het tracé Laarbeek-Echt-Susteren zou enkel een bypass zijn die niet noodzakelijk is om het buisleidingnet te sluiten en aanleg ervan zou grote impact hebben op de leefomgeving van omwonenden. Daarnaast zorgt het voor een groot ruimtebeslag in Noord-Brabant en Limburg. Ruimte die dan niet voor andere ontwikkelingen zoals woningbouw, recreatie of natuur gebruikt kan worden.

Wij zijn van mening dat voorafgaand aan de vaststelling, op een transparante wijze afgewogen moet worden wat de daadwerkelijke kosten en consequenties zijn van dit extra tracé. In de rapportage *Buisleidingen in Nederland, Een marktverkenning* (d.d. 19 juli 2018) wordt voor het vervoer van chemische producten en ruwe olie uitgegaan van een WLO-laag scenario. Dat wil zeggen dat het vervoer de komende decennia zal afnemen en dat leidingen vrij zullen komen. Wij denken dan ook dat deze vorm van overprogrammering niet aansluit bij de trends in de sector noch overeenkomt met het principe van efficiënt ruimtegebruik. Bovendien is het de vraag of de afkortingsroute Laarbeek-Echt-Susteren, ten opzichte van het in 2012 vastgestelde hoofdtracé, nog wel onderdeel is van het hoofdnetwerk zoals omschreven in de doelstelling van de Structuurvisie.

Ruimtelijke impact voor bewoners en grondeigenaren

Het tracé tussen de gemeente Laarbeek en Echt-Susteren is 64 kilometer lang en 70 meter breed. Vanaf de vaststelling van de Structuurvisie in 2012 tot nu, legt dit tracé een direct en indirect ruimtebeslag op ontwikkelingen in de nabijheid van het tracé. Indirect, omdat er geen ontwikkelingen in dit gebied mogelijk zijn zolang de ruimte planologisch gereserveerd is, maar er nog geen exploitant is om leidingen te leggen en in gebruik te nemen. En daarna direct wanneer gevaarlijke stoffen ondergronds worden vervoerd. In het tracé mag geen diepwortelende beplanting aanwezig zijn of worden aangeplant. Aanwezige bomen moeten over het gehele tracé verdwijnen. Ook verharding is ongewenst. Zelfs bij incidentele activiteiten op de grond, zoals bijvoorbeeld evenementen of feesten, moet rekening worden gehouden met de buizen die gemiddeld 1,20 meter onder de grond liggen. Om te controleren of er in de omgeving geen werkzaamheden met de buizen worden uitgevoerd, vindt ook elke twee weken een controle vanuit de lucht met een helikopter plaats. Daarnaast is er elk kwartaal een schouw op locatie langs het hele tracé. Zoals reeds aangegeven, zorgt het extra tracé voor een groot ruimtebeslag in Noord-Brabant en Limburg en heeft het grote impact op de leefomgeving van omwonenden.

Knelpunten langs het tracé

Het beoogde tracé via Laarbeek naar Echt-Susteren kent een groot aantal complexe knelpunten. Dat is ook de reden dat het tracé bij een eerder milieuonderzoek is afgefallen. Op het tracé liggen meerdere knelpunten met bestaande bebouwing. Het gaat hierbij om zowel woon-, industrie- als overige functies. In totaal worden 15.650 kilometer stedelijk woongebied, 2 kilometer bedrijventerrein en 5 kilometer boringsvrije zones doorkruist, wat leidt tot vele knelpunten en grote ruimtelijke gevolgen. Op een aantal locaties doorkruist het tracé letterlijk de achtertuin van bewoners en reikt het tot aan de voordeur. Veel inwoners maken zich zorgen om de veiligheid van hun leefomgeving en aantasting van de kwaliteit van hun tuin en omliggend groengebied. Daarnaast moet ter compensatie van de doorkruising van nationale natuurgebieden ruim 9 hectare nieuwe natuur worden aangelegd. Het bestaande tracé daarentegen kent deze knelpunten niet of in veel mindere mate.

Gemeenten wordt de mogelijkheid geboden om tot 250 meter aan weerszijden van het tracé te schuiven, om problemen met bebouwing of ecologische hoofdstructuren op te heffen. Deze 250-meterregel biedt echter geen oplossing voor een aantal omvangrijke knelpunten langs het tracé. Wij verzoeken u om minimaal alle knelpunten grondig te inventariseren en te voorzien van oplossingsrichtingen, om een volledige afweging te kunnen maken van de consequenties en kosten.

Procedure tot vaststelling

De Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035 is op 21 oktober 2012 vastgesteld. Vanuit het bedrijfsleven is gevraagd om een directe verbinding tussen Laarbeek en Echt-Susteren op te nemen, om de investeringskosten te verlagen. In 2012 is gelegenheid geboden om zienswijzen in te dienen. Deze zijn echter nog altijd niet behandeld. Inmiddels, ruim zes jaar na de vaststelling van de Structuurvisie Buisleidingen, is uw ministerie van plan om het indicatieve tracé definitief te maken.

Op 4 juni 2018 is er een ambtelijk overleg geweest met medewerkers van uw ministerie en vertegenwoordigers van de gemeenten Laarbeek, Nuenen, Helmond, Geldrop-Mierlo, Someren, Nederweert, Maasgouw en Echt-Susteren. Naar aanleiding van dat overleg zijn vragen over de ruimtelijke ordening en het wettelijk kader gebundeld en per e-mail aangeboden. Ook zijn aanvullingen gegeven op het conceptrapport van Arcadis (Aanvulling Structuurvisie Buisleidingen/milieustudie van 13 april 2018). Op de vragen is nog geen antwoord ontvangen. Wij verzoeken u zowel omwonenden als gemeenten en provincies te betrekken bij de besluitvorming over dit specifieke tracé.

Milieu-effectrapportage en passende beoordeling

De milieustudie van april 2018 dient als aanvulling op de in 2012 vastgestelde Milieu-effectrapportage. De reikwijdte en het detailniveau van de aanvullende studie zijn globaal. Op strategisch niveau worden het belang en de baten van het buisleidingstracé omschreven. Het beoordelen van de daadwerkelijke milieueffecten wordt vooruitgeschoven naar de vastlegging in bestemmingsplannen. Doordat de daadwerkelijke kosten en consequenties niet in beeld worden gebracht, kan niet worden aangetoond dat het tracé (economisch) uitvoerbaar is.

In een eerder door Arcadis uitgevoerde Milieustudie uit 2009, is dit tracé afgefallen door de complexiteit van de knelpunten en effecten op bodem, water, natuur, archeologie en ruimtelijk ordening. Er zijn vergaande maatregelen nodig voor afdoende risicobeperking bij doorsnijding van een grondwaterbeschermingsgebied met risicovolle stoffen. Ook zijn bouwkundige maatregelen nodig om bestaande en nieuwe (beperkt)

kwetsbare objecten, zoals woningen, te beschermen. Inzicht in deze consequenties en kosten is nodig om een uitspraak te kunnen doen over de uitvoerbaarheid en wenselijkheid van dit extra tracé. Dit inzicht ontbreekt echter volledig.

Passende beoordeling

In het conceptrapport van Arcadis van 13 april 2018 is geen passende beoordeling opgesteld ten behoeve van de vaststelling van de indicatieve tracés. Bij het onderdeel 'natuur' staat dat de effecten op beschermde soorten niet in beeld zijn te brengen. In het kader van de Wet natuurbescherming is bij een ruimtelijk besluit een passende beoordeling nodig. In elk geval is een toetsing nodig van de benodigde compensatie en te nemen mitigerende maatregelen in relatie tot het bepalen van de uitvoerbaarheid.

We verzoeken u om voor het indicatieve tracé door middel van een milieueffectrapportage in beeld te brengen welke consequenties het heeft om naast het al bestaande tracé van Rotterdam naar Midden-Limburg nog een tracé voor het vervoer van gevaarlijke stoffen te gaan ontwikkelen. Daarnaast zijn we van mening dat het nodig is om vooraf de kosten in beeld te brengen en een passende beoordeling in het kader van de Wet natuurbescherming uit te laten voeren.

Anticipatie op het Besluit kwaliteit leefomgeving

De onderzoeksrapportages ten behoeve van de Structuurvisie dateren van medio 2012 en zijn begin 2018 aangevuld. De onderzoeksrapportages zijn gebaseerd op de huidige wetgeving. Volgens planning treedt in 2021 de Omgevingswet in werking. Een belangrijk onderdeel van de Omgevingswet is het Besluit kwaliteit leefomgeving. Inmiddels is op 3 juli 2018 het Besluit kwaliteit leefomgeving door de ministerraad vrijgegeven voor publicatie in het Staatsblad en is dit op 31 augustus 2018 gepubliceerd. Daarmee is anticipatie op de nieuwe wet- en regelgeving mogelijk.

Met de komst van de Omgevingswet komen er aandachtsgebieden langs buisleidingen die gevaarlijke stoffen vervoeren. De omvang van deze aandachtsgebieden is onder andere afhankelijk van de te transporteren stof en de druk in de leiding. Ingevolge het Besluit kwaliteit leefomgeving, hebben aandachtsgebieden ook de status van voorschriftgebieden. Hierbinnen gelden, ingevolge het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl), voor nieuw te bouwen beperkt kwetsbare en (zeer) kwetsbare gebouwen aanvullende brandwerende en explosiemaatregelen. Deze maatregelen kunnen sterk kostenverhogend zijn.

De aanvullende maatregelen richten zich op nieuwbouw nabij een risicobron, niet op bestaande gebouwen. Vanuit het oogpunt van wederkerigheid kan gesteld worden dat bij de komst van een nieuwe risicobron bij bestaande gebouwen in de omgeving een vergelijkbaar beschermingsniveau zou moeten gelden.

Om aan de externe veiligheidswetgeving te voldoen zijn veiligheidsmaatregelen noodzakelijk. In het kader van de Structuurvisie is niet onderzocht wat de meerkosten van deze maatregelen zijn. Daarnaast is het belangrijk om de Structuurvisie te bezien vanuit de normstelling van de Omgevingswet en om de kosten die noodzakelijk zijn om de in het Besluit kwaliteit leefomgeving en Besluit bouwwerken leefomgeving beoogde kwaliteit te kunnen realiseren, in ogenschouw te nemen. Het is echter nog onbekend welke kosten dit voor de planontwikkeling nabij het leidingtracé met zich meebrengt.

Wij constateren dat het indicatieve tracé door veel meer verstedelijkt gebied gaat dan het bestaande tracé (circa 7 kilometer). Bij het benutten van het geprojecteerde tracé zijn veel veiligheidsmaatregelen noodzakelijk. Maatregelen om te voldoen aan de harde eisen van de externe veiligheidswetgeving, maatregelen in het kader van het groepsrisico en straks ook maatregelen in het kader van de Omgevingswet. Wij verzoeken u om de kosten van deze maatregelen vooraf in beeld te brengen en te betrekken bij de nadere afweging van dit extra tracé.

Extra informatie & uitnodiging om op bezoek te komen

Wij willen u graag de mogelijkheid bieden om op bezoek te komen. In een eventueel bezoek kunnen wij samen met omwonenden op locatie laten zien wat de impact is van het buisleidingstracé. Ook kunnen wij u, indien gewenst, van extra informatie voorzien. U kunt daarvoor contact opnemen met mevrouw ir.

C. Vermeulen via e-mail: cindy.vermeulen@helmond.nl

Hoogachtend,

Namens Burgemeester en Wethouders van de gemeenten:

Laarbeek,

de burgemeester

de secretaris

F.v.d. Meijdeleg
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Geldrop-Mierlo,

G.M.J. Jeucken

Wethouder

[Handwritten signature]

Nuenen,

mevrouw ir. C.E.P. van Brakel

Wethouder

[Handwritten signature]

Someren,

de burgemeester

de secretaris

[Handwritten signature]
O. Bloke

[Handwritten signature]
T.N.G. van Leeuwen

Nederweert,

de burgemeester

de secretaris

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Maasgouw,

de burgemeester

de secretaris

[Handwritten signature]
S.H.T. Stronks

[Handwritten signature]
W. Ploeg

Helmond,

Mr. G. van den Waardenburg

Wethouder Stedelijke Ontwikkeling, Wonen en Regionale Samenwerking

[Handwritten signature]

Namens het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant,

drs. H.J.A. van Merrienboer

Gedeputeerde Ruimte en Financiën

[Handwritten signature]