



Aan de leden van
de Interdepartementale werkgroep buisleidingen

**Directoraat-Generaal
Milieu**

Directie Risicobeleid

Rijnstraat 8
Postbus 30945
2500 GX Den Haag
Interne postcode 637
www.vrom.nl

Contactpersoon

10.2e

Kamer B 11.11

10.2e

verslag

Datum

9 juli 2009

Vergaderdatum en -tijd 7 juli 2009
Vergaderplaats Oranjarahout, zaal 00.06
Kopie aan

Aanwezig: 10.2e (Mindef), 10.2e (SodM), 10.2e (MinEZ), 10.2e
(VROM/LOK), 10.2e (VROM/RB), 10.2e (VROM/RB, voorzitter), 10.2e (VROM/RB
verslag)

Afwezig: 10.2e (MinV&W), 10.2e (MinBzK), 10.2e (VI)

1 Opening

2 Mededelingen buiten reikwijdte wob

3 Stand van Zaken Structuurvisie buisleidingen 10.2e geeft een presentatie over de volgende onderwerpen.

- 3.1. Vraag leidingtransport.
Besproken wordt de conceptnotitie van het VNO/NCW d.d. 26 juni
2009 "Visie op transport van buisleidingen voor de industrie in
2030".
10.2e 11.1

De notitie is ook besproken tijdens de Workshop Beheer
Leidingstroken d.d. 1 juli jl. in Utrecht. De notitie wordt n.a.v. de
discussie tijdens de workshop nog aangepast.

- 3.2 Voortgang visiekaart
Aan de hand van kaarten geeft 10.2e een toelichting op de
volgende onderwerpen:
- Leidingtransport in historisch perspectief
 - Toekomstige vraag naar Transport
 - Schatting toekomstig aantal leidingen

- Uitwerking visiekaart
- Uitsluitende Belangen (eventuele belemmeringen: bebouwing, begraafplaatsen, archeologische vindplaatsen en boringsvrije zones i.v.m. waterwinningen)
- Tegenstrijdige belangen (o.a. bos en natuurgebieden)

**Directoraat-Generaal
Milieu**
Directie Risicobeleid

Datum
9 juli 2009

3.3 Planmer/mkba

Door Arcadis wordt een planmer gemaakt n.a.v. de Visiekaart. Sommige tracés lijken niet handig (o.a. de Veluwe) deze zullen waarschijnlijk afvallen als "strook".

10.2e vraagt of leidingen die niet in een strook liggen ~~maar~~ vervangen moeten worden, of alsnog in een strook moeten worden gelegd. **10.2e** antwoordt dat die discussie nog moet worden gevoerd. De Planmer en de kosten/baten analyse zijn eind november afgerond.

10.2e vraagt of er nog input nodig is voor de ondergrondse opslag.

10.2e heeft al een afspraak gemaakt met **10.2e** (EZ), **10.2e** zal hierbij aanwezig zijn.

Zowel het ministerie van Defensie als het SodM hebben geen ervaring met het maken van een planmer. **10.2e** meldt dat medio 2005 de Gasunie opdracht heeft gegeven aan Price Waterhouse Coopers voor het maken van een planmer voor de noord-zuidlijn.

bui
ten
rei
kwi
jdt
e

bui
ten
rei
kwi
jdt
e

4. Verslag vorige vergadering van 16 april jl. buiten reikwijdte wob

5. Rondvraag en sluiting buiten reikwijdte wob

Ruimte voor pijpleidingen

Haven- en Industriecomplex Rotterdam
en pijpleidingen

art. 10.2e - Havenbedrijf Rotterdam NV

Workshop Structuurvisie buisleidingen - Utrecht, 22-05-08

Inhoud/agenda van deze presentatie:



- Even voorstellen: Havenbedrijf Rotterdam NV (HbR)
- Het Haven- en Industriecomplex (HIC) en pijpleidingen
- De (veranderende) positie van pijpleidingen
- De betrokkenheid van HbR bij pijpleidingen
- Het belang van de Structuurvisie Buisleidingen voor het HIC

Havenbedrijf Rotterdam NV:

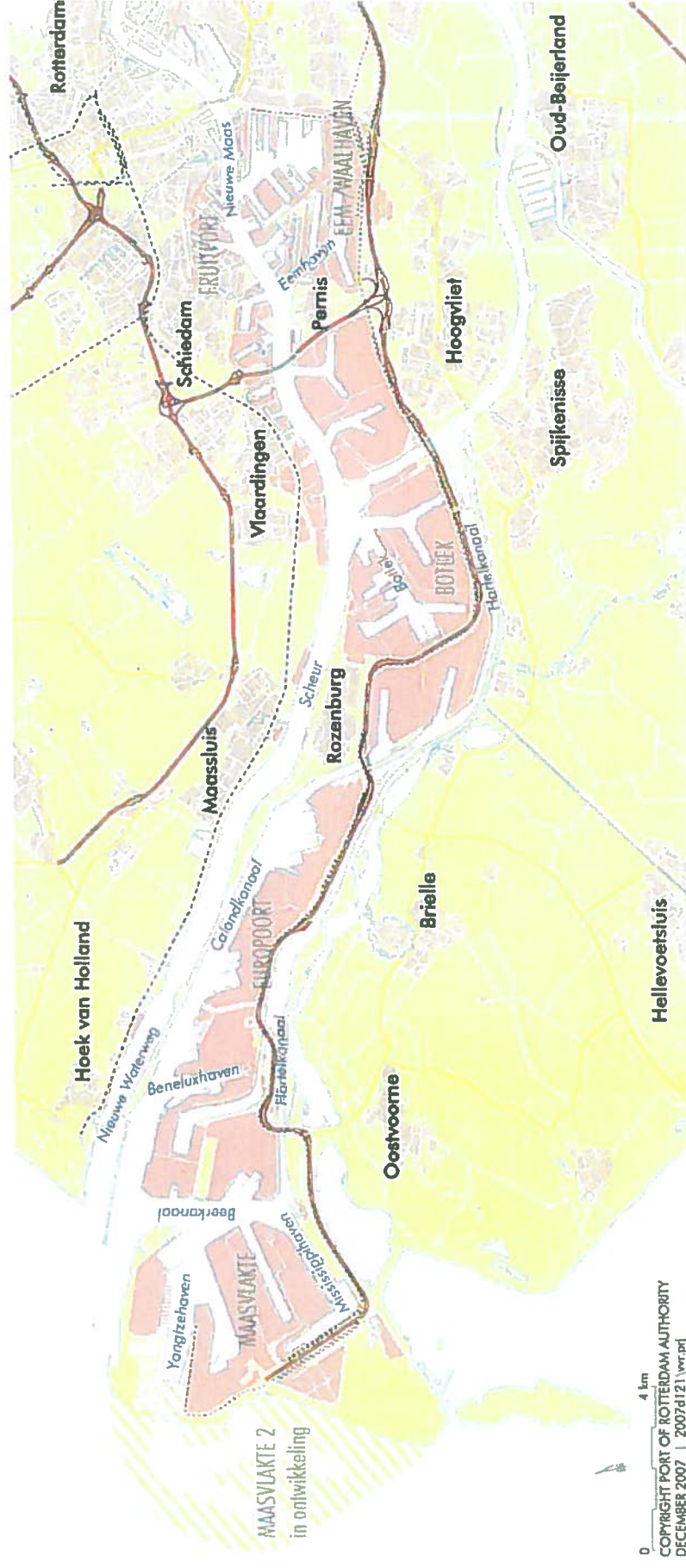


- Twee doelen:
 - Effectieve, veilige, efficiënte afwikkeling scheepvaart (Rijks)Havenmeester
 - Ontwikkeling, aanleg, beheer en exploitatie van het havengebied
 - Gericht op stimuleren van duurzame economische ontwikkeling
 - HbR ontwikkelt in partnerschap dé Europese haven van wereldklasse
- Aantal medewerkers HbR: ca 1200
- Jaarlijkse investeringen HbR): ca € 250 miljoen
 - openbare én klantgebonden infra
 - exclusief private investeringen door de bedrijven

Het haven- en industriecomplex Rotterdam



Port of
Rotterdam



Het haven- en industriecomplex Rotterdam

- | Jaarlijks 37.000 zeeschepen met 400 miljoen ton lading, waarvan de helft "natte bulk": ruwe olie, olieproducten en chemicaliën
- | Toegevoegde waarde van het HIC (2006): € 12,3 miljard.
- | Directe werkgelegenheid van het HIC (2006) ca. 86.500
- | 5.000 hectares bedrijfsterreinen, waarvan meer dan de helft voor de petrochemische sector

Structuur Petrochemisch cluster in de Rotterdamse haven

- | 5 raffinaderijen (Shell, Esso, Nerefco, Q8, Koch)
- | 5 raffinaderijterminals (MOT, TEAM, MET, Shell, Nerefco)
- | 44 (petro-)chemische bedrijven
- | 3 producenten van industriële gassen
- | 9 tankopslagbedrijven (16 sites)
- | 5 utilities centers
- | meer dan 1,500 km pijpleidingennetwerk tussen bedrijven
- | gespecialiseerde warehousing voor gevaarlijke goederen
- | tank cleaning bedrijven
- | afvalverbranding en -verwerking

Petrochemie in Noordwest Europa



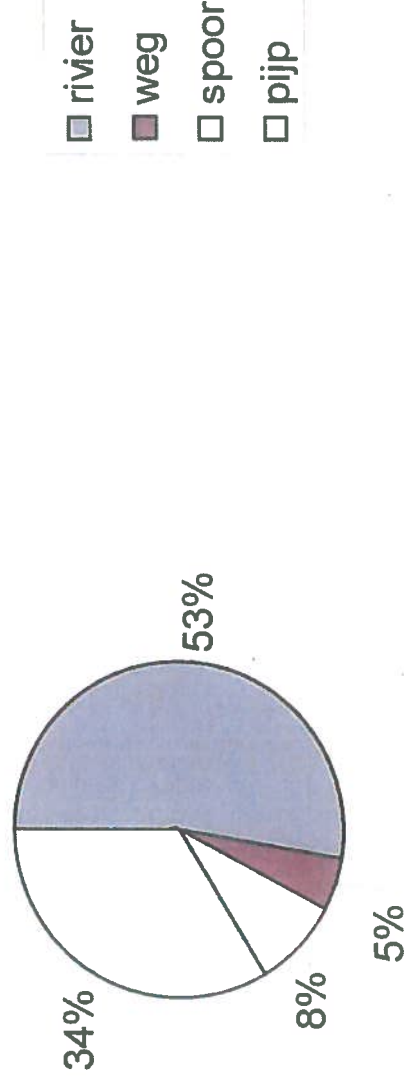
- Rotterdam, Moerdijk, Terneuzen, Antwerpen, Kempen, Geleen, Keulen, Ruhrgebied:
op wereldschaal als één cluster te beschouwen
- High cost area: global pricing, local cost
- Kostenreductie: o.a. clustering en co-siting
- Pijpleidingnetwerk is essentieel als motor van het haven-industriecomplex
- Pijpleidingnetwerk is belangrijke vestigingsvoorwaarde

Pijpleidingen: als '4^e modaliteit'



Belang ten onrechte veelal onderschat/onderkend:

Modal split achterlandverbinding vanuit Rotterdam (2006, internationaal; 155 mln ton)



Olieleidingen in NW-Europa

— Crude oil pipelines

— CEPS: Central European Pipeline System (jet fuel, diesel)

— RRP/RMR: Rotterdam-Rijn Pijpleiding / Rhein Main

Rohrleitung (naphta, gasoline, diesel)

— PRB: Pipeline Rotterdam-Beek (naphta)

— PALL: Pipeline Antwerp-Limburg-Luik (naphta)

Amsterdam

Rotterdam

TPM

Vlissingen

Zeebrugge

Duinkerke

Antwerpen

Gent

Cambrai

Brussel

Venlo

Geleen

Köln

Gelsenkirchen

Lingen

NWO

Wilhelmshaven

NDO

Bremen

Hannover

Frankfurt

Ludwigshafen

Stuttgart

Strasbourg

Chalon

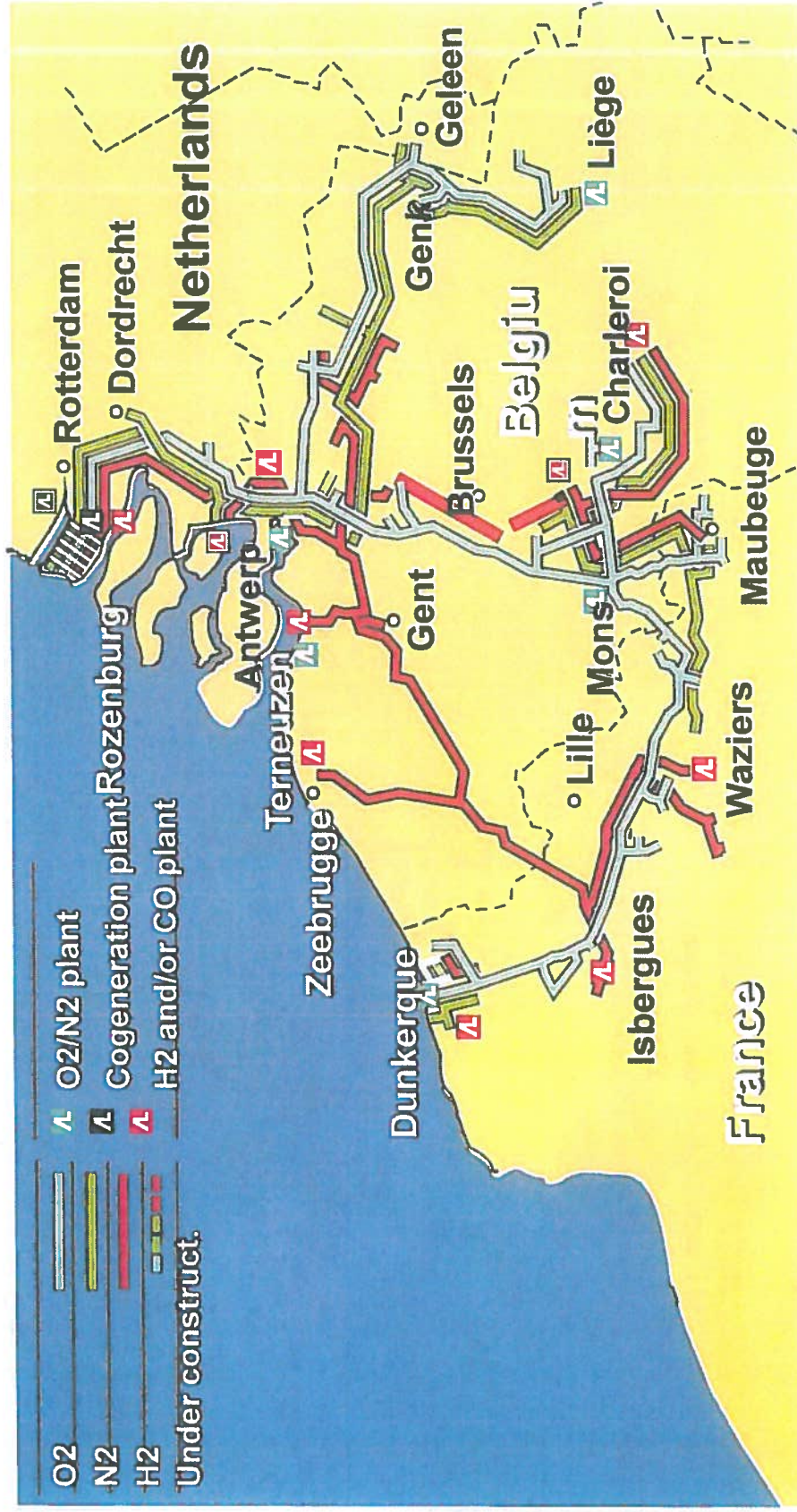
Paris

PLIF

Industriële gassen in Noord-West Europa



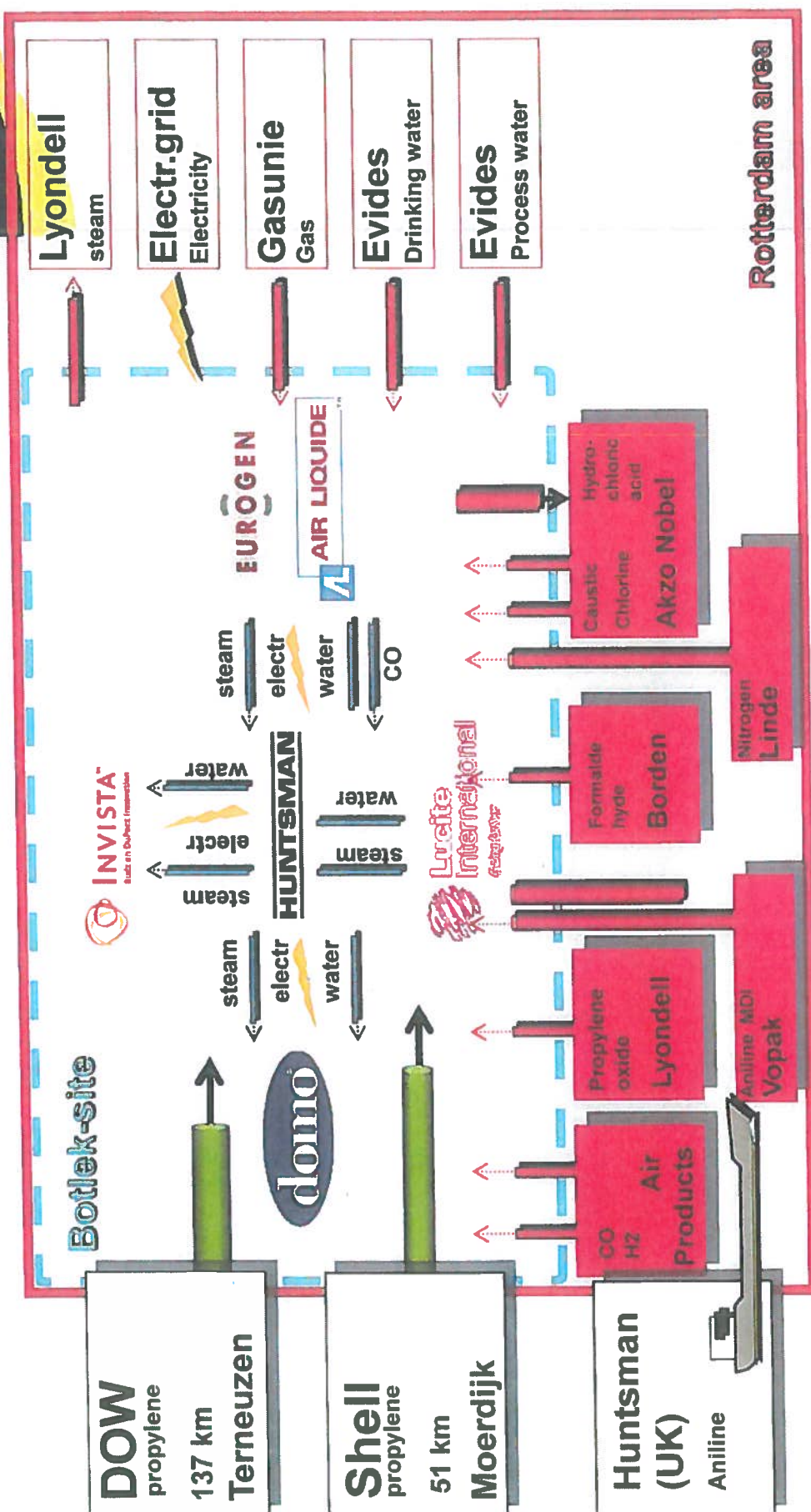
Port of
Rotterdam



Co-Siting; een voorbeeld



Port of
Rotterdam



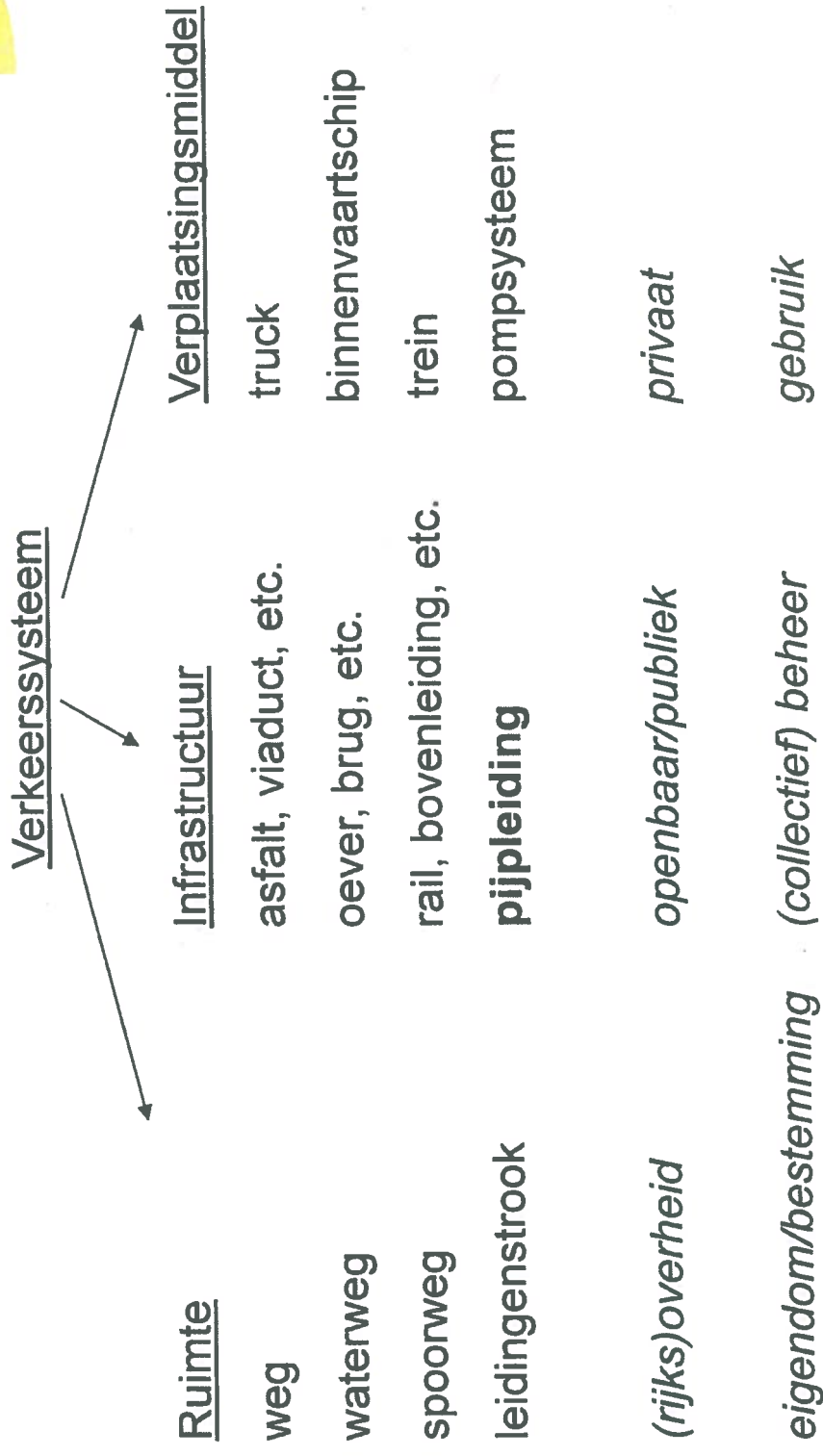
Veranderende positie van pijpleidingen



Port of
Rotterdam

- Petrochemie booming in jaren '60
 - van oudsher zijn pijpleidingen in de petrochemische industrie private investeringen en gesloten systemen
- In jaren '90 pijpleidingen op de kaart als openbare systemen, met publieke financiering:
 - nationale overheid: IPOT
 - regionale overheden: initiatieven in leidingsystemen
- Common carrier in beheer bij 'provider'
 - Gezamenlijke leiding voor één product
 - Inhuur van transportcapaciteit
- Pijpleidingen als alternatief voor weg, waterweg en spoor:
 - minder verkeerscongestie, meer veiligheid, CO2 reductie en verbetering luchtkwaliteit

Pijpleidingen als infrastructuur



Veranderende rollen markt en overheid



- Buisleidingen-infra:
 - Verschuiving van gebruiker naar provider (common carrier)
 - Groot belang overheid, maar bescheiden inbreng
- Weg- en spoor-infra:
 - Verschuiving van overheid, naar provider
 - Groot belang overheid; eigendom en regie
- Binnenvaart-infra:
 - Onverander(en)de rol overheid
 - Groot belang overheid; eigendom en regie

➔ Voor buisleidingen als gelijkwaardige modaliteit, is een grotere inbreng vanuit de overheid te rechtvaardigen

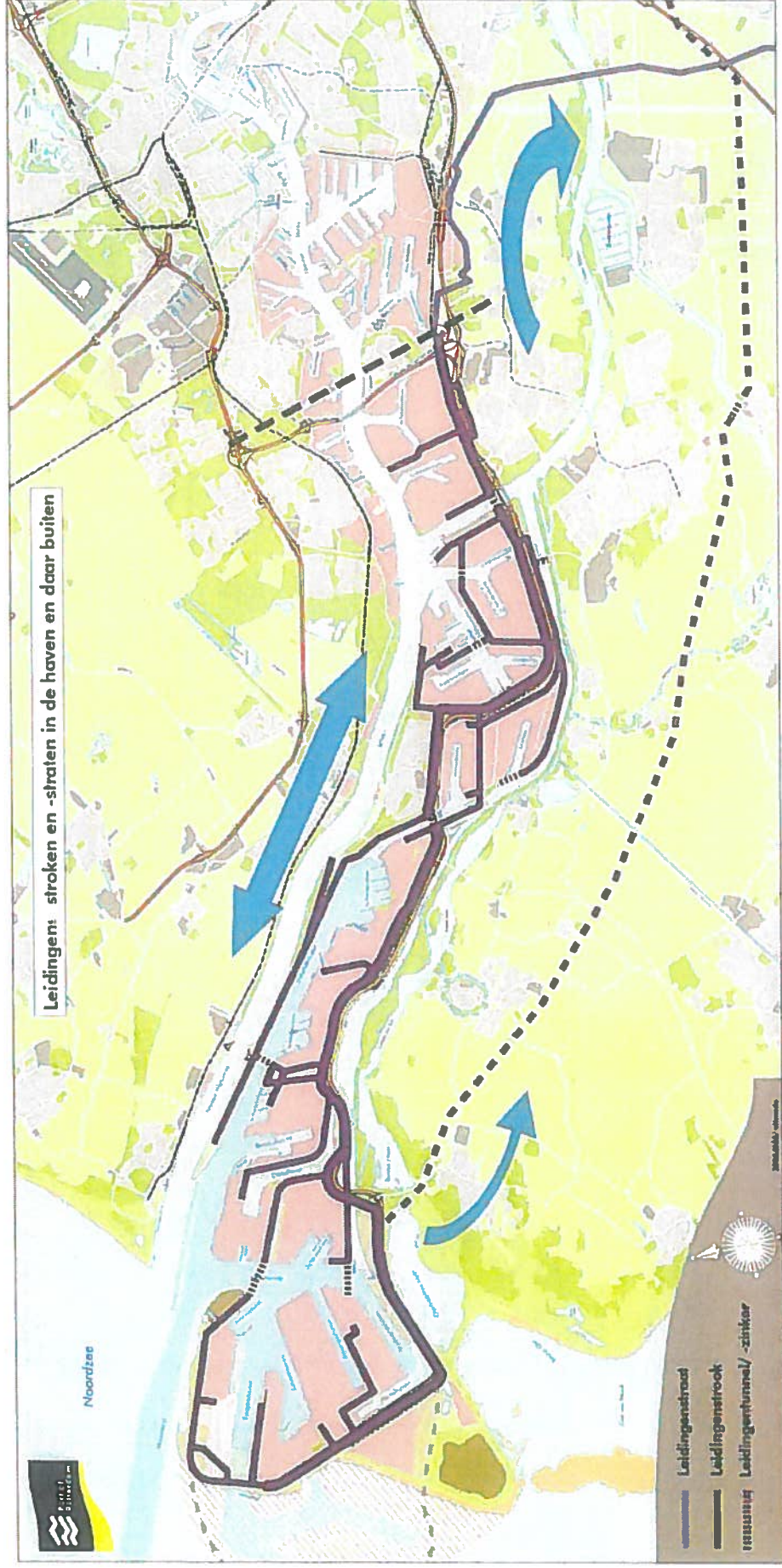
Gewenste rol voor overheid

- Investeren in buisleidingen?
 - Markt faalt niet, maar:
 - Onrendabele top staat verdere modal-split in de weg
 - Samen met launching partner(s); startmotor voor economische groei
- Planologie; beschikbaar stellen van ruimte
 - Vooraf reserveren moet!** Achteraf inpassen werkt niet
- Planschade?
 - Toelichting op AMvB: ‘.... ligt niet voor de hand’

De bestemming voor een buisleiding is veelal een dubbelbestemming in combinatie met de bestemming voor een andere functie, zoals agrarisch gebied of wegen. De dubbelbestemming mag niet strijdig zijn met de bestemming. Een dubbelbestemming stelt ruimtelijk relevante belangen veilig die niet of onvoldoende met een bestemming kunnen worden gewaarborgd en die voorrang hebben op de belangen die met deze bestemming samenhangen

- Werkbare procedures
 - Anno 2008: ‘Nederland zit op slot’; ook voor buisleidingen?
 - Buisleidingen vestigingsvoorwaarde: voorkom dat bedrijven afhaken

Situatieschets Leidingenstroken

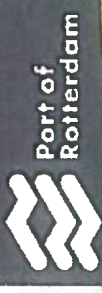


Rol en taken binnen gem. Rotterdam



- Rijk:
 - Wet- en regelgeving (AMvB Buisleidingen)
 - Toezicht/handhaving veiligheid
- Gemeente:
 - Bevoegd gezag; vergunningverlening
 - Uitvoerend: Leidingenbureau van Gemeentewerken Rotterdam
- Havenbedrijf Rotterdam:
 - Gebiedsbeheerder; uitgifte beschikbare ruimte
- Gemeente/Havenbedrijf:
 - Regelgeving, ordening ondergrond:
Leidingverordening, Verlegregeling, Handboek leidingen, etc.

Betrokkenheid HbR bij leidingen



- Reserveren ruimte voor kabels en leidingen (leidingenstroken)
 - Destijds visionair, maar (ook toen) niet onbetwist
 - Is één van de pijlers voor groei van de Rotterdamse haven gebleken
- Stimuleren van haven-industriële bedrijvigheid:
 - Bevorderen common carrier pijpleidingen
 - Investeren, voor/met launching customer(s): bijv. MultiCore
- Bevorderen van bereikbaarheid en achterlandverbindingen
 - Modal shift: minder over de weg
 - Voorkomen van knelpunten buiten het HIC

Belang Structuurvisie voor het HIC



- Goede verbinding met het achterland
 - Aan en afvoer naar het achterland (vooral via Buisleidingenstraat)
 - Co-siting op West-Europese schaal
 - Ook: aandacht voor (energie)kabels en overige leidingen gewenst
- Voldoende ruimte voor leidingen binnen het HIC
 - Beschikbare vrije ruimte in leidingenstroken is zeer beperkt
 - Nu al knelpunten bij kruising met andere infrastructuur
 - Ruimtevraag leidingenstrook: tot 2030 ca 20 meter
 - Beperkt beschikbare vrije ruimte benutten voor intern transport (co-siting)
 - Doorgaand transport van Maasvlakte naar achterland niet via het HIC:

● Beschikbaarheid van leidingenstrook buiten het HIC

- Borgen van beschikbare en toegankelijke leidingenbundel tussen de (bestaande) Maasvlakte en de Buisleidingenstraat

NB: reservering van bedoelde ruimte is reeds voorzien in het SBUI'85

Samenvatting/conclusie

- Beschikbaarheid van ruimte voor kabels en (buis)leidingen is essentieel voor de bereikbaarheid en groei van het HLC

En dus voor de BV Nederland

- In dat kader is beschikbaarheid van een tracé tussen de Maasvlakte en de Buisleidingenstraat van groot belang.

NB: niet alleen voor risicovolle (buis)leidingen

- (Ook) voor de (rijks)overheid is een belangrijke voorwaarden scheppende rol weggelegd

- Startmotor voor nieuwe economische ontwikkeling
- Werkbare procedures
- Maar vooral:

→ reserveren van ruimte voor toekomstige leidingen



nuenen

1

Ministerie I&M
Directie Water en Bodem

10.2e

Behandeld door	:		Uw brief van	:	
Doorkiesnummer	:		Uw kenmerk	:	
E-mailadres	:	I	Ons kenmerk	:	2012.17295
Onderwerp	:	Structuurvisie buisleidingen	Bijlage(n)	:	1
Datum	:	23 oktober 2012			

10.2e

VERZONDEN 25 OKT. 2012

Geachte heer

In ambtelijk overleg met de gemeenten Helmond, Geldrop-Mierlo en Nuenen c.a. is een alternatieve traject in het kader van de 'Structuurvisie buisleidingen' besproken.

Hierbij delen wij u mede dat wij geen principiële bezwaren hebben tegen de geplande buisleidingenstrook, zoals in het overleg besproken en zoals op de bijlage bij deze brief is aangegeven.

Alvast vooruitlopend op de terinzagelegging zien wij echter wel aanleiding de volgende zienswijze in te dienen.

Zienswijze

Tijdens het overleg is aangegeven dat de wijziging van de Structuurvisie buisleidingen verder geïmplementeerd zal worden via een aanpassing van het Barro. De inhoud van die regeling zal dan neerkomen op 'wie het eerst komt, het eerst maalt'. Is het bestemmingsplan eerder dan de concrete leiding, dan moet de leiding rekening houden met het bestemmingsplan. Is een leiding eerder dan een naastgelegen bestemmingsplanherziening, dan zal die laatste met de leiding rekening moeten houden. Een bestemmingsplan-traject kan soms echter veel tijd in beslag nemen, inclusief vooronderzoek, vooroverleg en procedures. Daardoor kan een bestemmingsplanprocedure ver gevorderd zijn, en plots worden doorkruist door de concrete aanleg van een pijpleiding en de daarmee samenhangende veiligheidszone.

In de gemeente Nuenen c.a. doet zich die dreiging concreet voor bij een nieuw bestemmingsplan voor 'Landgoed Gulbergen' dat in ontwerp is. Dit plan beoogt onder andere de aanleg van terreinen voor intensieve recreatie (grootschalige evenementen) en de bouw van circa 300 recreatiewoningen in de nabijheid van het alternatieve tracé voor de buisleidingenstrook. Tijdens het overleg is ons verzekerd dat de concrete aanleg van pijpleidingen hier niet zal plaatsvinden voordat het bestemmingsplan gereed is. Het is geen probleem om bij het ontwerp in het kader van de planontwikkeling met de reserveringsstrook rekening te houden. Hierover heeft overleg plaatsgevonden met een geïnteresseerde ontwikkelaar. Er kan zich echter altijd een vertraging in de uiteindelijke bestemmingsplanprocedure voordoen, en een pijpleiding kan juist eerder worden aange-

Gemeente Nuenen, Gerwen en Nederwetten

Jan van Schijneveldlaan 2
Postbus 10.000, 5670 GA Nuenen
tel. (040) 2631 631, www.nuenen.nl

10.2e

legt dan nu wordt verwacht. Op dat moment kan de beoogde planontwikkeling geheel of gedeeltelijk worden gefrustreerd, ook al is die misschien al ver gevorderd. Op dat moment kan ook schade ontstaan. Denk bijvoorbeeld aan schade in verband met het niet naleven van contracten die de gemeente of regio met particuliere ontwikkelaars heeft gesloten.

In verband hiermee verzoeken wij u in het algemeen bij de nadere uitwerking in het Barro meer garanties te bieden of een voorziening te treffen voor bestemmingsplannen die al (ver) gevorderd zijn in de procedure.

In het bijzonder verzoeken wij wat betreft de planontwikkeling bij 'Landgoed Gulbergen' te bevestigen dat deze ontwikkeling niet door de aanleg van buisleidingen zal worden gefrustreerd.

Tot slot verzoeken wij u bij de verdere besluitvorming hierover uitgebreid te communiceren met de betrokken eigenaren en anderszins gerechtigden.

Wij zullen hieraan in ieder geval medewerking verlenen door het plaatsen van een advertentie in een lokaal verspreid blad, maar dat lijkt ons in dit geval niet voldoende.

Als u nog vragen heeft, kunt u contact opnemen met

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Nuenen,
de secretaris,

10.2e

de burgemeester, \

10.2e

drs. P.T.O. van Laarhoven-Rovers

M.J. Houben MBA

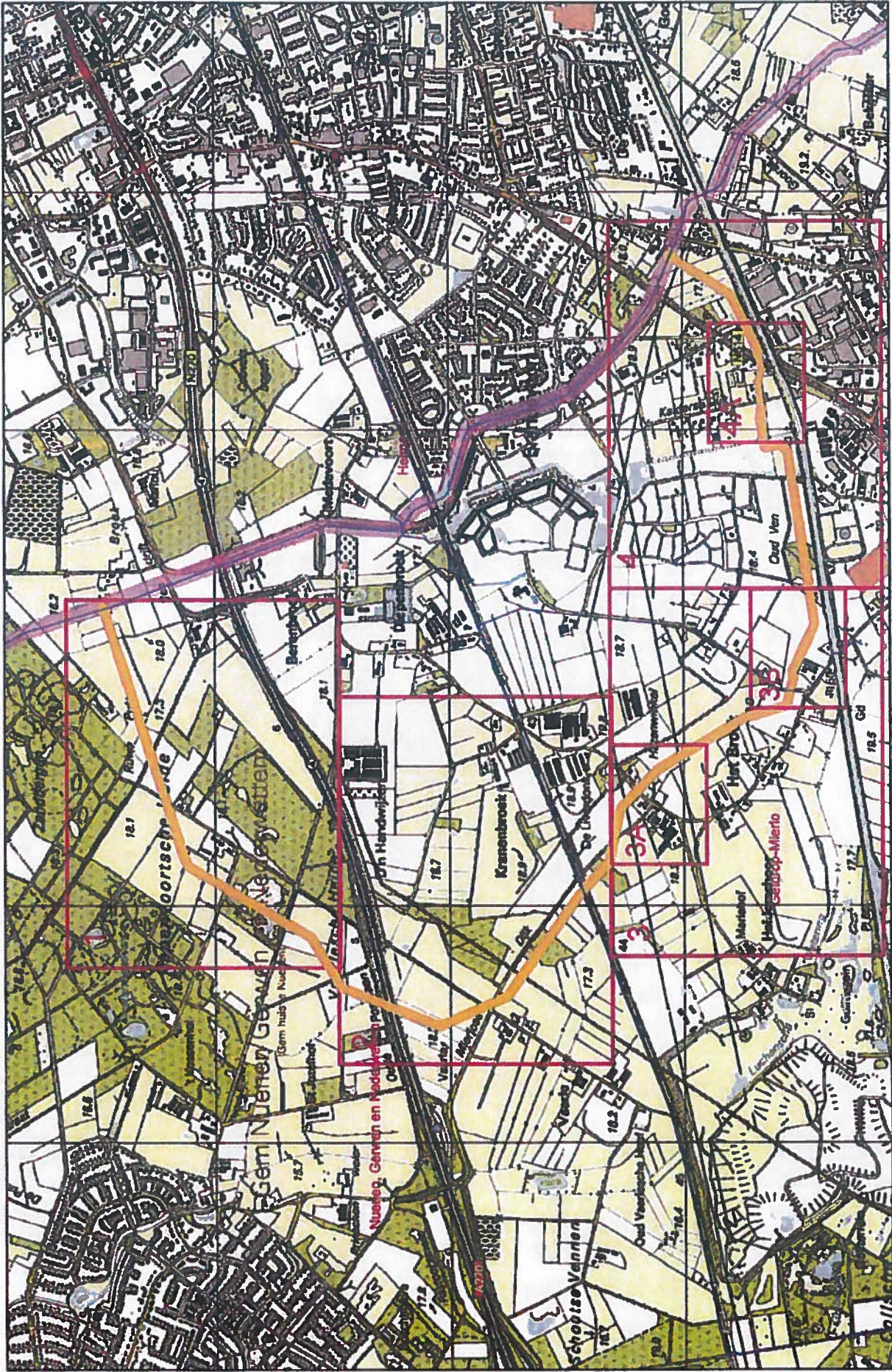
10.2e

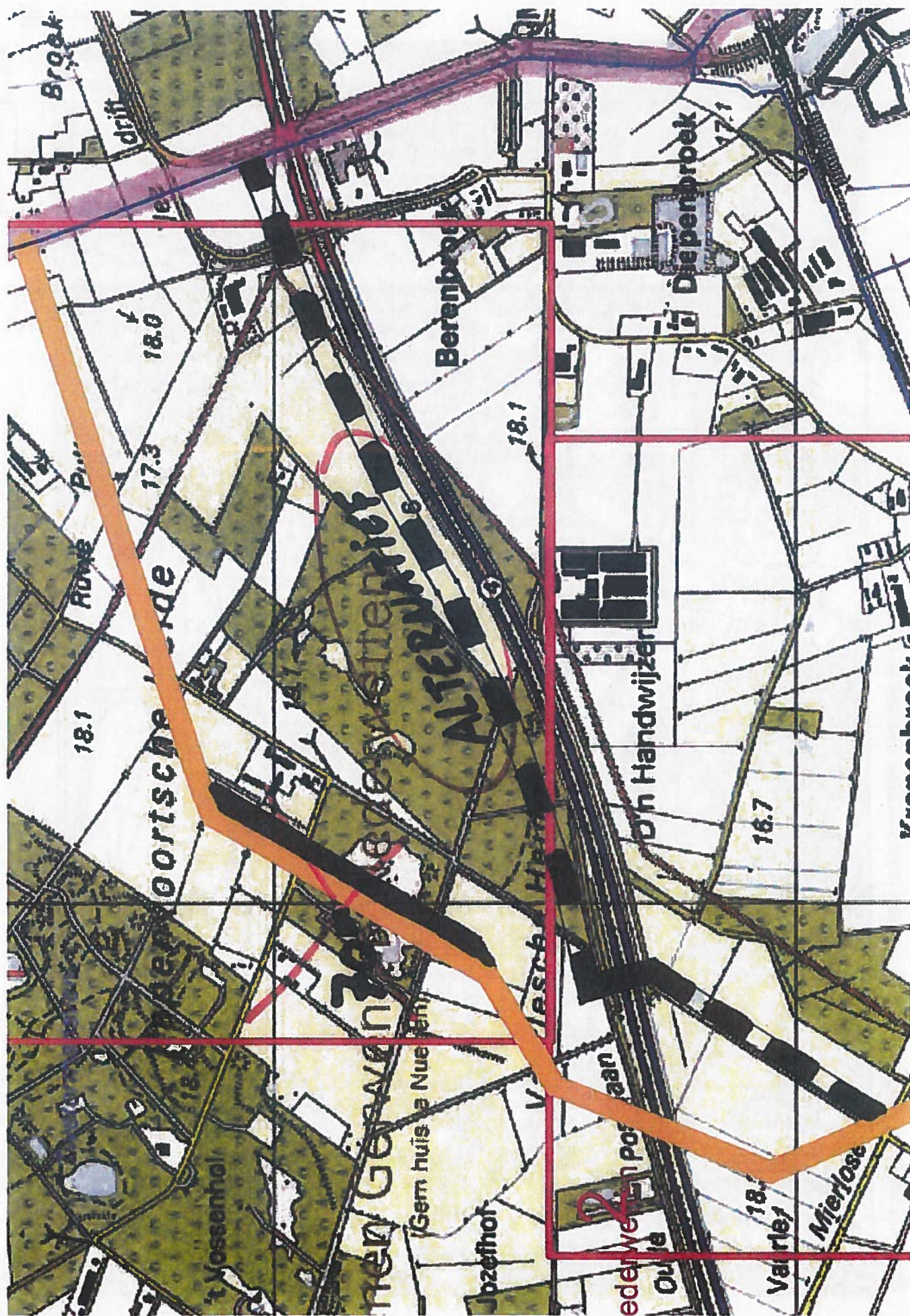
CC:

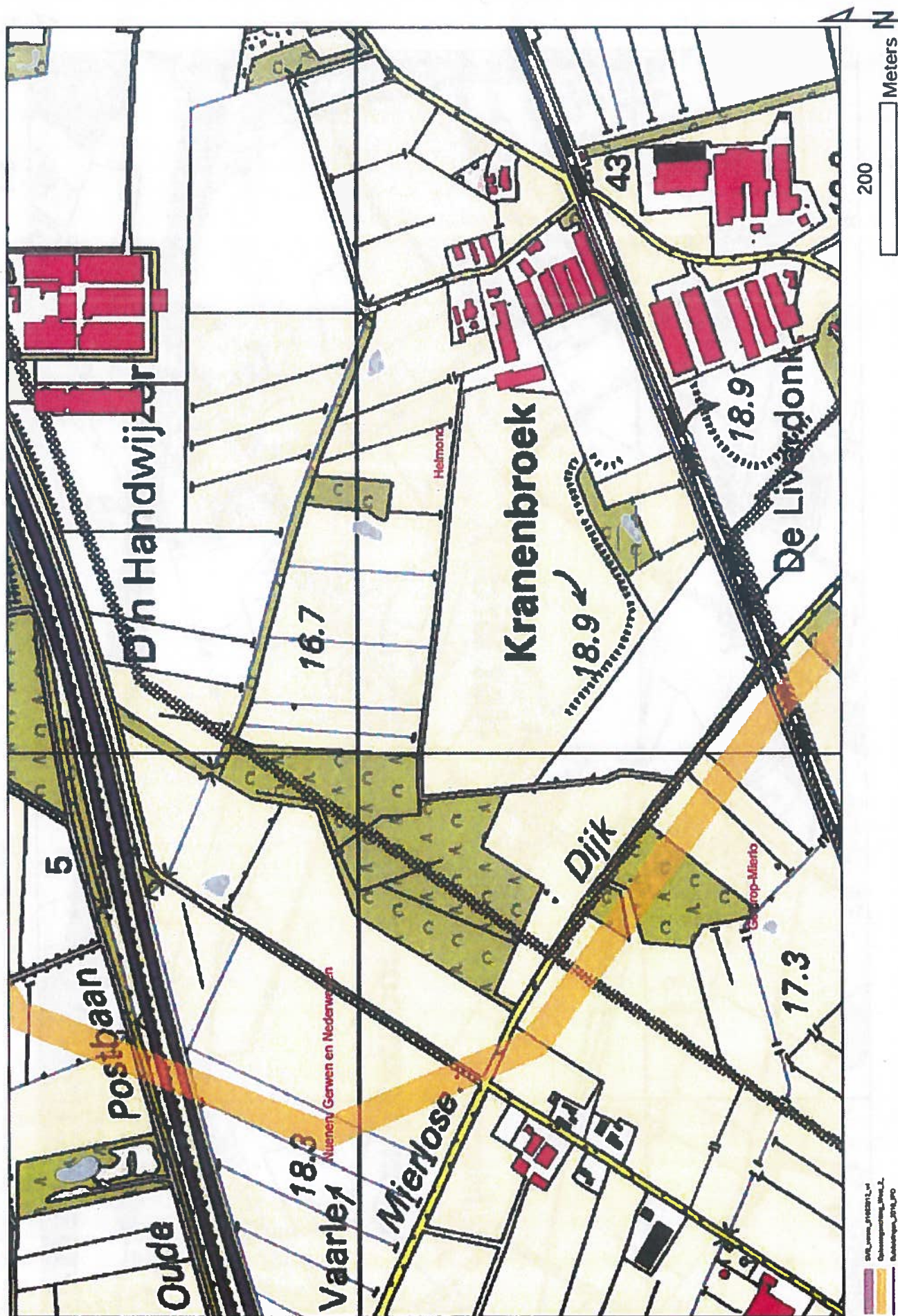
- Gemeente Geldrop-Mierlo;
- Gemeente Helmond;
- Beheermaatschappij 'Landgoed Gulbergen'.

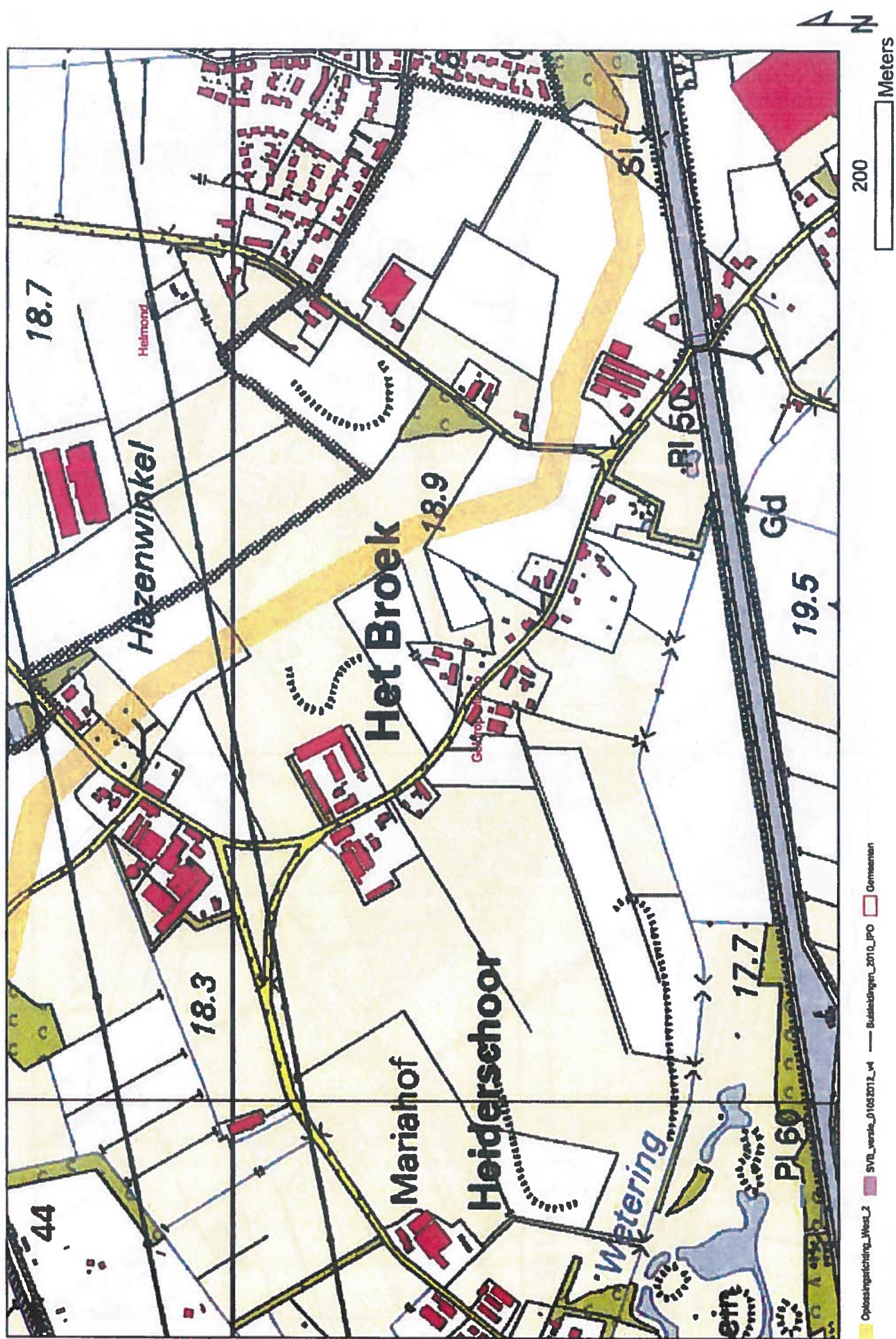
Bijlage: Alternatief tracé gemeente Nuenen c.a. Structuurvisie buisleidingen

Structuurvisie Buisleidingen: Oplossingsrichting West 2 - versie mei/Juni 2012

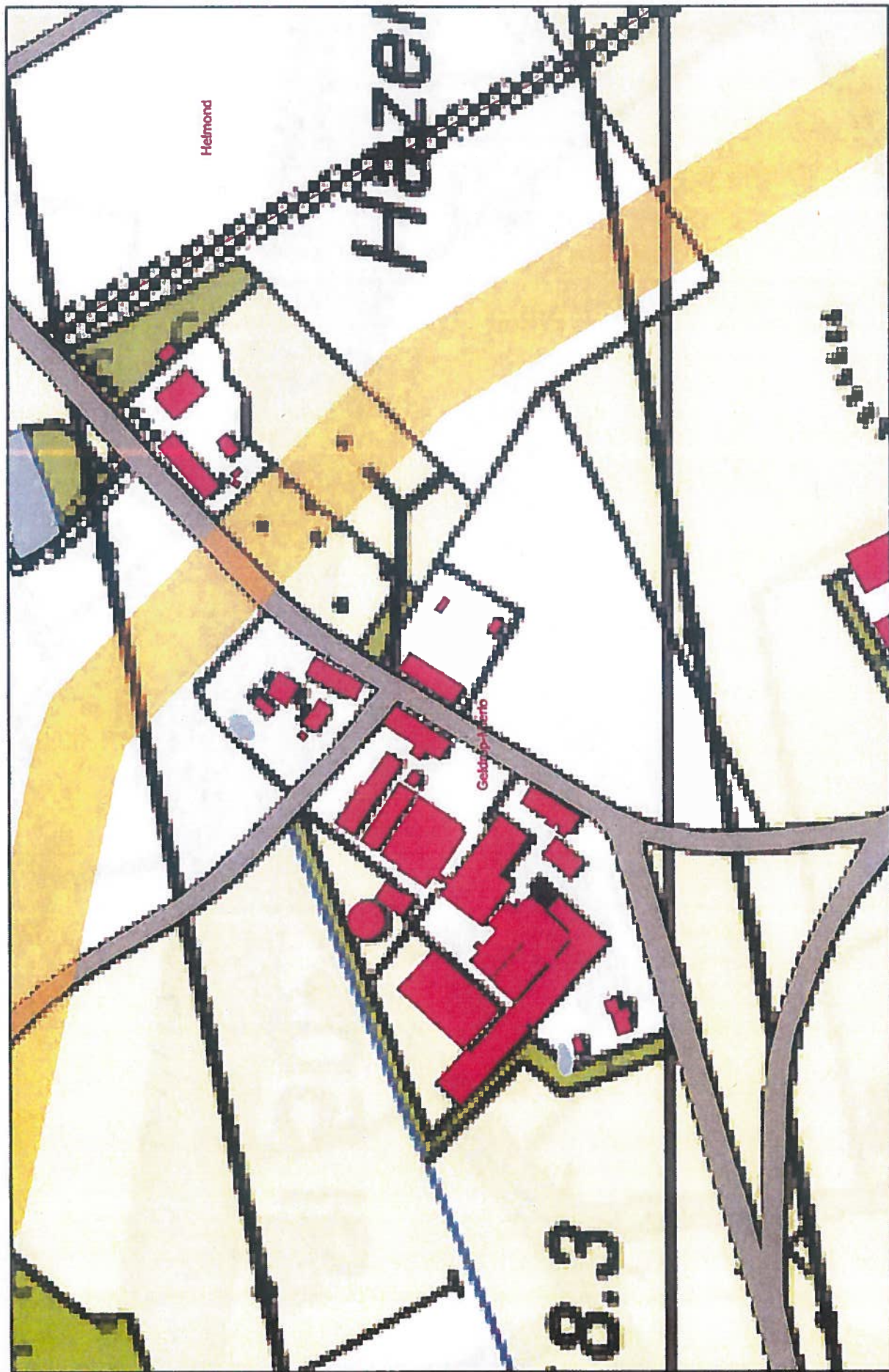




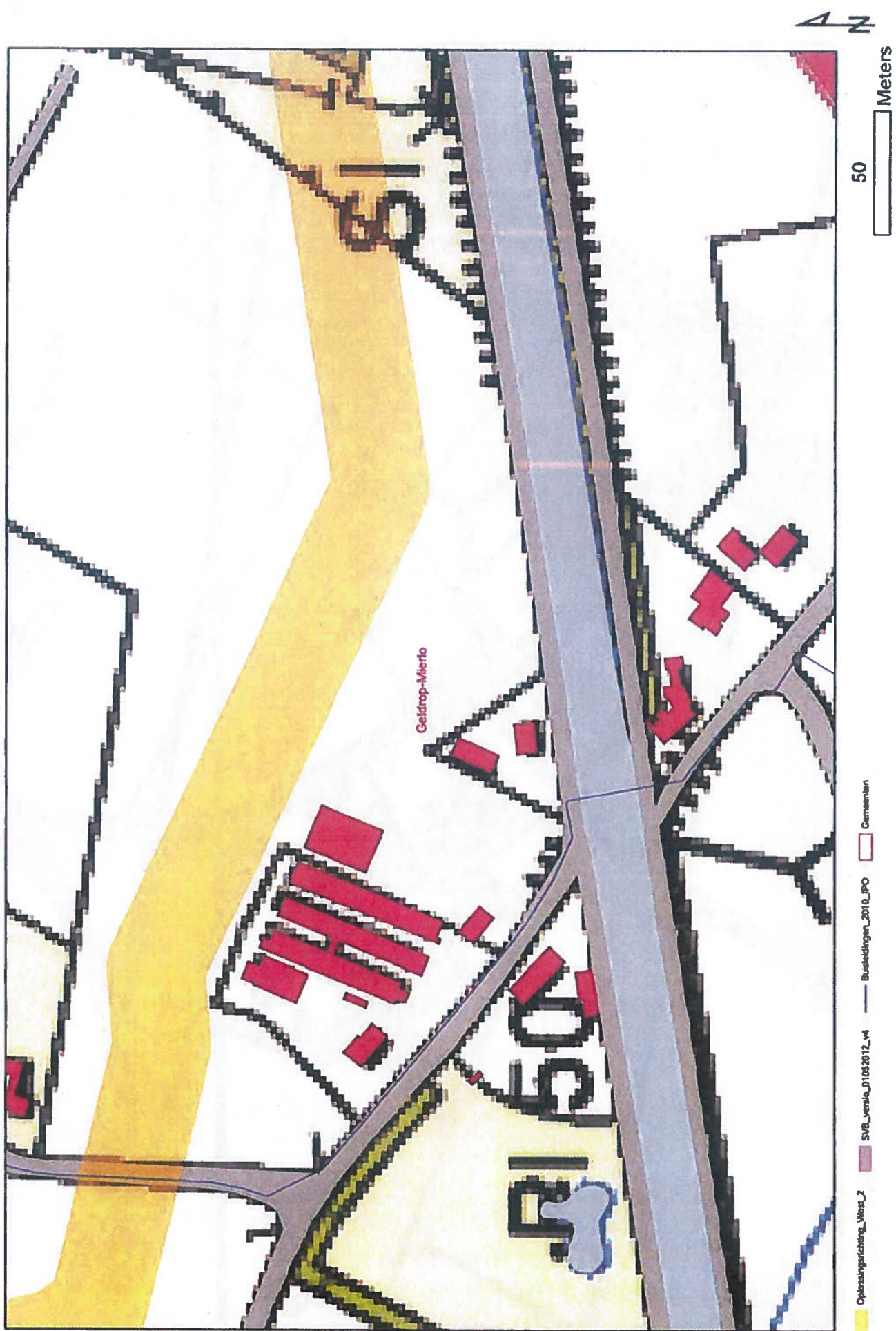


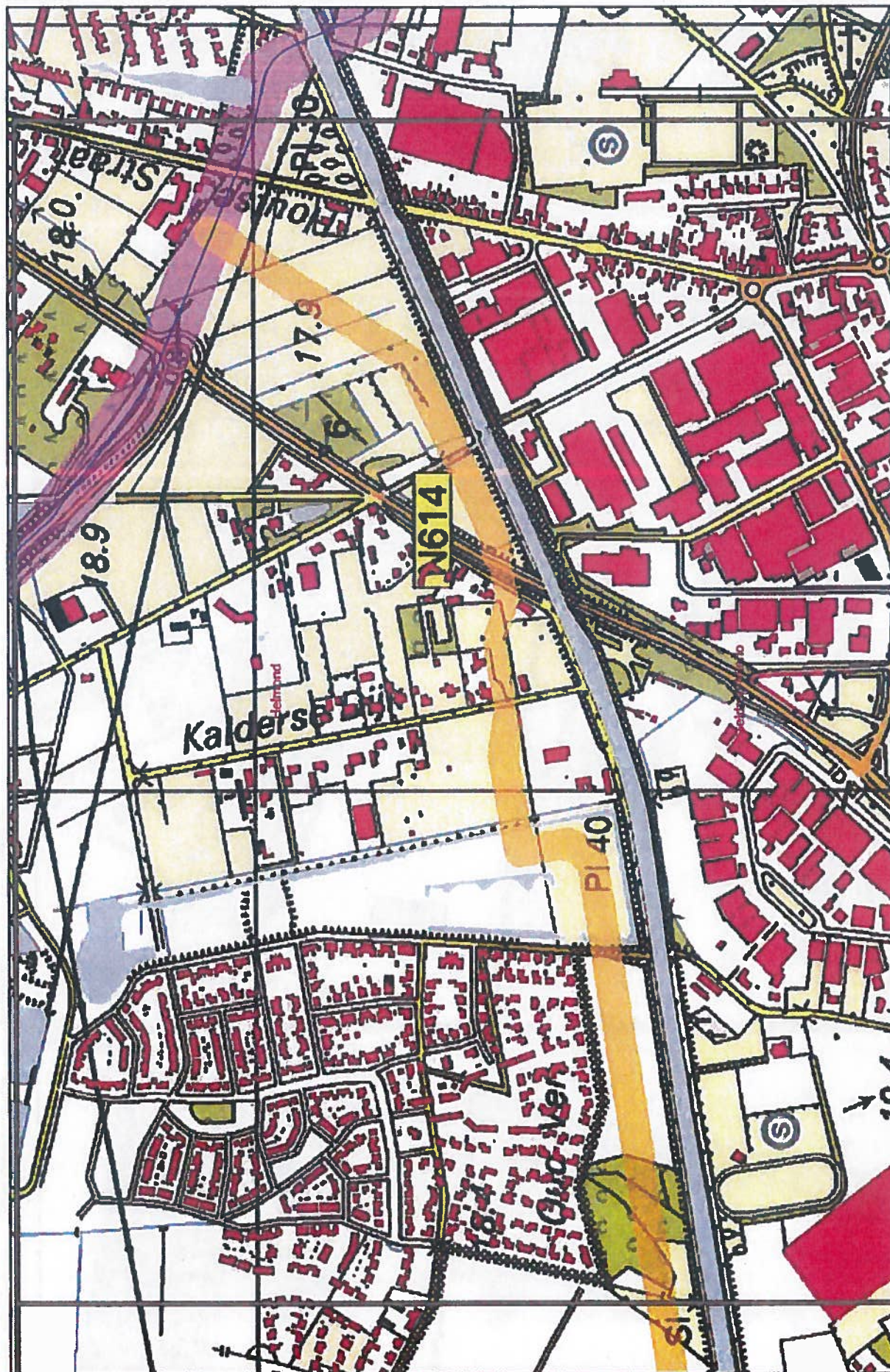


Kaartvlak 3A: aandachtspunt Broekstraat 64 en 87, Geldrop-Mierlo



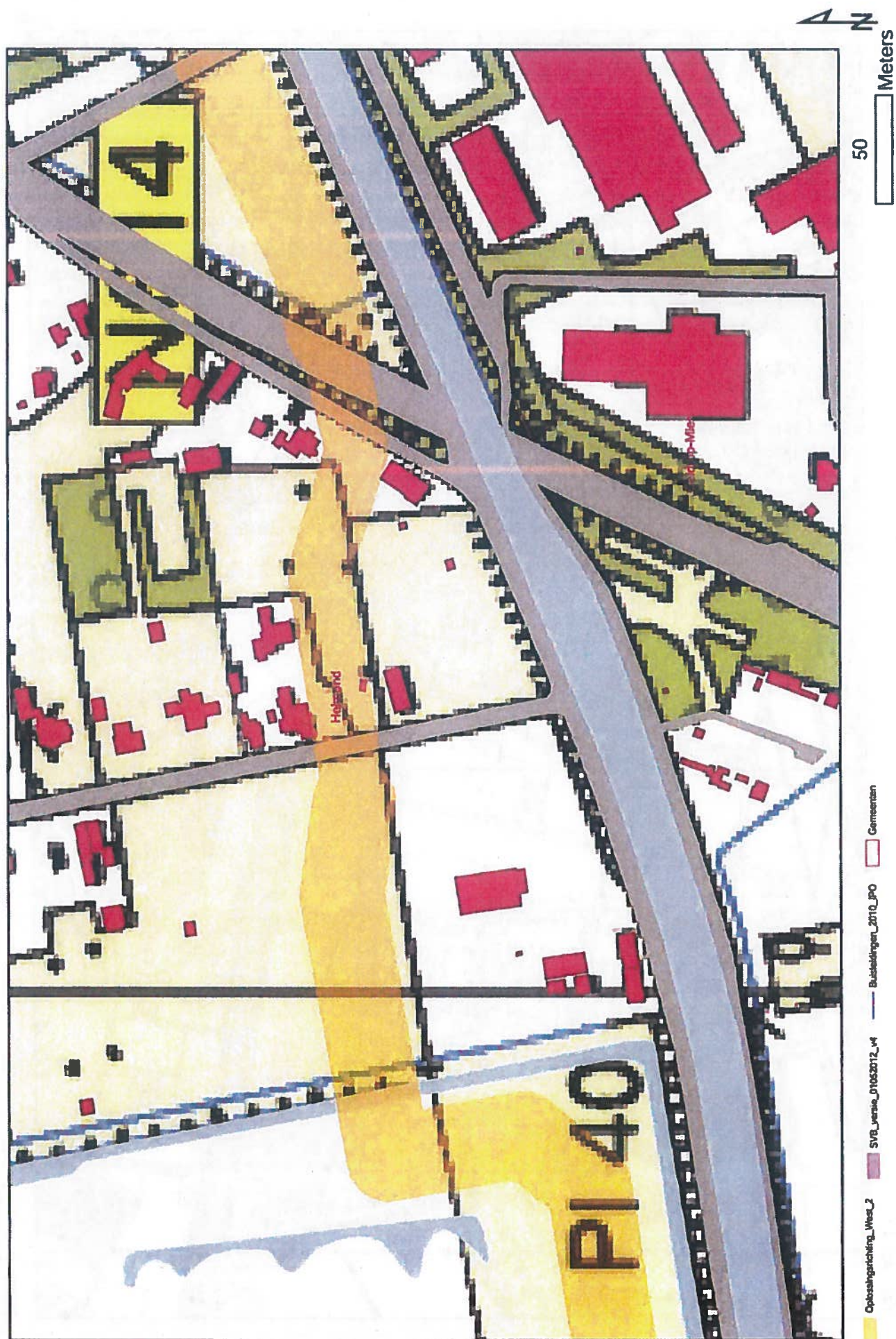
Kaartvlak 3B: aandachtspunt Broekstraat 26-28, Geldrop-Mierlo





- N614
- Opvoeding
- Bouwkosten
- Overstroom

Kaartvlak 4A: aandachtspunt Kaldersedijk, Helmond (versmalling: 30m)



Verzonden: Vrijdag 18 januari 2013 20:39
Onderwerp: Zienswijzeformulier
812053.02 Buisleidingenstrook Laarbeek Echt Susteren

10.2e

Woonplaats: HELMOND
Als: Particulier

Uw reactie

We vinden tracé 1 de beste optie. Wij vinden dat een pijpleiding niet langs dichtbevolkte gebieden kan lopen. Ook zou in de andere tracés het weinige groen in de omgeving verdwijnen. Dat het bedrijfsleven meer winst mag maken ten koste van groen gebied in een dichtbevolkt gedeelte van Helmond mag geen reden zijn om dit toe te laten als zoveel mensen hier de dupe van worden.

Reactie



Geldrop-Mierlo

3

Centrum Publieksparticipatie,
Structuurvisie Buisleidingen
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

uw brief
behandeld door
Geldrop

10.2e

17 januari 2013

ons kenmerk
doorkiesnr.
onderwerp

2013.01497

Zienswijze Buisleidingenstrook
Laarbeek - Echt-Susteren

VERZONDEN 22 JAN 2013

Geachte minister,

Op 17 januari 2013 heeft u de gewijzigde Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035 ter inzage gelegd. De grootste wijziging ten opzichte van de recent vastgestelde Structuurvisie Buisleidingen is het tracé langs Laarbeek, Echt en Susteren. In overleg met de gemeente Helmond is hierop een variant ontwikkeld (Oplossingsrichting West 2). Dit tracé gaat, zeker bij Oplossingsrichting West 2 voor een deel over het grondgebied van Geldrop-Mierlo en ligt nog altijd tegen de dichtbevolkte woonwijk Brandevoort aan. Wij zijn, met de gemeente Helmond van mening dat een dergelijk tracé niet tegen een dichtbevolkt gebied hoort te liggen. Bovendien is de gewenste breedte van het tracé op diverse plaatsen niet te realiseren. Hierdoor ontstaan op het grondgebied van Geldrop-Mierlo een aantal knelpunten.

Wij verzoeken u daarom dringend om uw besluit te heroverwegen en het eerdere tracé, dat wil zeggen zonder de directe verbinding Laarbeek – Echt-Susteren in de Structuurvisie op te nemen. Wij verzoeken u dan ook om de Structuurvisie op dit punt aan te passen en wachten uw reactie af.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,

10.2e

10.2e

J.H.M. van Vlerken
secretaris

10.2e

M.J.D. Donders - de Leest
burgemeester

blad 1 van 1



Centrum Publieksparticipatie (Structuurvisie Buisleidingen)
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Ruimtelijke Ordening en Verkeer

Helmond, 18 januari 2013
Onderwerp: zienswijze Structuurvisie Buisleidingen

Ons kenmerk: 1299008602
Uw kenmerk:

Doorkiesnr.:
Uw brief d.d.:

Geachte minister,

Op 17 januari 2013 heeft u de gewijzigde Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035 ter inzage gelegd. De grootste wijziging ten opzichte van de recent vastgestelde Structuurvisie Buisleidingen is het tracé langs Laarbeek, Echt en Susteren. Dit tracé gaat deels over Helmonds grondgebied en passeert de VINEX-wijk Brandevoort aan de westzijde. Wij willen onze waardering uitspreken voor het feit dat wij als gemeente voorafgaand aan deze ter inzage legging de mogelijkheid hebben gehad om mee te praten over dit alternatief. Het tracé dwars door het dichtbevolkte gebied van Brandevoort, conform het oorspronkelijke plan, was wat ons betreft onbespreekbaar. Niet voor niets is dit alternatief in een eerdere fase in het kader van de MER-procedure reeds afgefallen.

Het nu voorliggende, minder ingrijpende tracé is in dat opzicht een verbetering. Dat neemt niet weg dat ook dit tracé vanwege de ligging tegen een dichtbevolkt gebied aan nog steeds voor aantal grondeigenaren behoorlijke consequenties heeft. Ook de voltooiing van Brandevoort is van groot belang voor Helmond en mag wat ons betreft dan ook niet belemmerd worden; ook niet door toekomstige wetwijzigingen op het gebied van de milieuregelgeving.

Wij zijn principieel van mening dat dergelijke tracés ten behoeve van buisleidingen voor gevaarlijke stoffen buiten dichtbevolkte gebieden gelegd moeten worden. Het nu voorliggende tracé voldoet hier, zeker in de toekomst wanneer Brandevoort afgebouwd is, niet aan. Vandaar ons dringend verzoek om uw besluit te heroverwegen en het eerdere tracé, dat door relatief dunbevolkt gebied liep, alsnog weer op te nemen in deze Structuurvisie.

Wij verzoeken u dan ook om de Structuurvisie op dit punt aan te passen en wachten uw reactie af.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Helmond
10.2e

10.2e

mevrouw P.J.M.G. Blanksma-van den Heuvel
de burgemeester

A.A.M. Marneffe, RA
de secretaris



Verzonden: Vrijdag 1 februari 2013 20:31
Onderwerp: Zienswijzeformulier
812053.02 Buisleidingenstrook Laarbeek Echt Susteren

Woonplaats: HELMOND
Als: Particulier

Uw reactie

Ik denk dat een pijpleiding veiliger kan zijn dan het transport over het spoor of de weg zoals het nu gebeurt. Daar staat mijn inziens echter tegenover dat de leiding niet door bewoond gebied moet lopen. Geld kan daarbij geen rol spelen.

Ik kan nergens terugvinden wie eigenaar wordt van de leiding, wie verantwoordelijk is voor onderhoud, wie toeziet op periodieke keuring, e.t.c. De onduidelijkheid, vele voorbehouden en schimmigheid rondom de leiding is mijn voornaamste reden om te reageren. Een publicatie in gewoon Nederlands met een duidelijke plattegrond zou daar enorm bij helpen. De plattegrond op de website (www.ruimtelijkeplannen.nl) heb ik niet werkend kunnen krijgen.

Ook moet er naar mijn mening een soort van reserve worden opgebouwd om bij eventuele calamiteiten snel milieu beschermende maatregelen te treffen en eventuele schade te vergoeden, zonder eerst over een eventuele schuldvraag te moeten debatteren.

Tenslotte, zodra de leiding gereed is wordt het transport mijn inziens stukken voordeliger voor de betrokken ondernemingen. In plaats van dit geld als winst te boeken om de aandeelhouders te behagen moet mijn inziens te allen tijde de veiligheid optimaal gewaarborgd worden.

Ik ben dus niet per definitie tegen, maar maak me wel zorgen over het gekozen tracé door (druk)bewoond gebied.

Mierlo, 7 februari 2013.

Aan: Centrum Publieksparticipatie
Structuurvisie buisleidingen
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Betreft: Buisleidingen strook Laarbeek-Echt-Susteren

10.2e

Mierlo

Geachte lezer(s),

Ik wil mijn zienswijzen indienen over de buisleidingen strook welke mogelijk gepland staat om woonwijk Brandevoort in de gemeente Helmond heen. Dit houdt in dat de buisleidingen strook over mijn percelen gepland wordt. Aangezien ik reeds zeer slechte ervaringen met de overheid heb aangaande een hoogspanningsleiding in mijn buurt zal ik er alles aan doen om deze vuile en gevaarlijke buisleidingen te weren. Het kan toch niet zo zijn dat ik alles maar op mijn stoep krijg. Welke beperkingen gaat dit wel niet opleveren?

Hoogachtend:

10.2e

Mierlo
7-2-2013

SINT ANTONIUSGILDE STIPHOUT

7

Secretariaat:
Wilde Wingerd 38
5708 DC Stiphout

Centrum Publieksparticipatie,
Structuurvisie Buisleidingen,
Postbus 30316,
2500 GH Den Haag

Betreft: Zienswijze Structuurvisie
Buisleidingen 2012-2035

Stiphout, 8 februari 2013

Geachte heer/mevrouw,

In januari jongstleden heeft de Gemeente Helmond de structuurvisie Buisleidingen 2012-2035 ter visie gelegd.

Het bestuur van het Sint Antoniusgilde Stiphout heeft hiervan kennisgenomen. Wij zijn als bestuur onaangenaam getroffen door deze visie.

Een buisleiding dwars door het stedelijk gebied vinden wij dan ook geen goed idee. Het raakt niet alleen Brandevoort, maar ook de wijk Stiphout en het sportpark Molenven worden op een zodanige wijze geconfronteerd met beperkingen die niet in overeenstemming zijn met de leefbaarheid van deze stedelijke gebieden.

Wij wijzen u er dan ook op, dat het bestaande tracé ten Noorden van Helmond tussen Beek en Donk en Gemert dwars door landelijk gebied loopt, dit tracé is in onze optie een veel betere oplossing.

In een tijdperk van snelle technische innovatieve ontwikkelingen is het claimen van ruimte voor een periode van 22 jaar geen reële optie!

Uw reactie tegemoetziende.

Met vriendelijke Gildegroet.

Namens het bestuur 10.2e

Voorzitter:

10.2e

K. 40236490

10.2e

Centrum Publieksparticipatie
(structuurvisie buisleidingen)
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Helmond 12 februari 2013

Onderwerp: zienswijze Structuurvisie Buisleidingen .

Geachte Heer / Mevrouw,

Naar aanleiding van de gewijzigde structuurvisie buisleidingen 2012 – 2035 het volgende:

Het gaat hier om ruimte te reserveren voor toekomstige buisleidingen voor transport van gevaarlijke stoffen.

Oorspronkelijk was er alleen "tracé 1 " buiten Helmond om.

Uitsluitend vanwege kostenoverweging is op verzoek van het bedrijfsleven " tracé 2a" in de gewijzigde "structuurvisie buisleidingen 2012 – 2035 " opgenomen.

Het zou gaan om een kostenbesparing van ± € 28.000.000,- (28 km. X € 1.000.000,-).

Ik woon in de dichtbevolkte wijk Brandevoort (Stepekolk) waar het nu voorliggende "tracé 2a "vlak langs loopt.

Het is onbegrijpelijk dat men vanwege een zo'n gering kostenbedrag voor het bedrijfsleven deze variant op durft te nemen.

Bij eventuele calamiteiten in zo'n dichtbevolkt gebied, zijn gezondheidsaspecten, veiligheid , milieu etc, veel belangrijker.

Daarnaast zal voor een groot aantal onroerend goed objecten in deze wijk van Brandevoort, een aanzienlijke waardedaling plaatsvinden.

Ik zal dan ook bij realisering van "tracé 2a "een beroep doen op planschade.

Ik verzoek u om uw besluit te heroverwegen en de structuurvisie op dit punt aan te passen en het eerdere tracé alsnog weer op te nemen.

Hoogachtend,

Naam :

10.2e

Adres :

Woonplaats :

AANTEKENEN

Centrum Publieksparticipatie
Structuurvisie Buisleidingen
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Helmond 22 februari 2013

Betreft: zienswijze tegen gewijzigde Structuurvisie Buisleidingen en bijbehorende milieueffectrapport (mer)

Excellentie,

Ik heb kennis genomen van de publicaties omtrent de gewijzigde Structuurvisie Buisleidingen (strook Laarbeek – Echt-Susteren). Van 17 januari tot en met 27 februari 2013 kunnen zienswijzen worden ingediend. Langs deze weg dien ik dan ook, derhalve tijdig, een zienswijze in tegen de gewijzigde Structuurvisie Buisleidingen althans het voornemen daartoe en bijbehorende mer. Deze brief dient dan ook uitdrukkelijk als een zienswijze te worden gekwalificeerd.

ZIENSWIJZEN

1. Ik ben woonachtig in de nieuwe en omvangrijke woonwijk Brandevoort te Helmond. Meer concreet ben ik woonachtig aan de huidige rand van de woonwijk. Nog meer concreet ben ik woonachtig op een afstand van ongeveer 50 meter van het thans voorgenomen en gewijzigde tracé (tracé 2/2a) van de buisleiding voornoemd. Uit dien hoofde ben ik in dit verband als direct belanghebbende te kwalificeren.
2. Met belangstelling heb ik uw plannen, teneinde te komen tot de reservering van ruimte ten behoeve van een buisleiding voor gevaarlijke stoffen, gevolgd. Met instemming heb ik kennis genomen van het in de ontwerpstructuurvisie opgenomen tracé 1, welk tracé niet over Helmonds grondgebied was gelegen. De ligging van dat tracé is zorgvuldig onderzocht en afgewogen. Groot is mijn verbazing dan ook dat op basis van zienswijzen afkomstig van het bedrijfsleven is besloten een (vooralsnog) indicatief traject op te nemen dat thans op ongeveer 50 meter van mijn woning loopt. De argumentatie voor die wijziging is enkel ingegeven door een vermeende kostenbesparing, nu dat tracé circa 25 kilometer korter zou zijn dan het tracé 1 (via Venlo). Op geen enkele wijze kan ik mij verenigen met de thans opgenomen wijziging (tracé 2) en de motivering daarvan.
3. In de Structuurvisie en met name in de oorspronkelijke mer is uitvoerig en helder aangegeven op grond waarvan is gekozen voor een tracé via Venlo. Die keuze was met name

ingegeven vanuit de geformuleerde uitgangspunten en dan met name vanuit het oogpunt van zuinig ruimtegebruik. Een verbinding via Venlo is opportuun gebleken nu daar al meerdere leidingtrajecten zijn. Vervolgens en niet in de minste plaats zijn op het tracé via Venlo de (milieu)knelpunten in aantal minder en beter oplosbaar. Aldus is op een zorgvuldige wijze, na afweging van belangen, een tracé (1) opgenomen. Het wekt meer dan verbazing dat thans met evenveel gemak die zorgvuldig gemaakte afweging wordt verlaten. Enkel en alleen omdat het bedrijfsleven aangeeft dat het tracé via Venlo duur is en om die reden vooralsnog niet realiseerbaar. Die stellingen van het bedrijfsleven zijn evenwel op geen enkele wijze op haar merites te toetsen, althans niet inzichtelijk is gemaakt dat een dergelijk standpunt hout snijdt. Op geen enkele manier is inzichtelijk geworden dat het tracé via Helmond minder kostbaar is dan wel meer realiseerbaar. Dit nog afgezien van het feit dat het tracé via Helmond veel meer knelpunten kent, waarvoor indien en voorzover überhaupt al realiseerbaar, eens te meer zeer hoge kosten genomen zullen moeten worden. Daarvan lijkt u en het bedrijfsleven zich onvoldoende bewust. Reeds hierom is de thans voorgestelde besluitvorming onzorgvuldig en onvoldoende draagkrachtig gemotiveerd. De besluitvorming lijkt zelfs geheel willekeurig, hetgeen de wettelijk toets niet kan doorstaan. Er wordt in strijd met het bepaalde in de artikelen 3:2, 3:3, 3:46 Awb gehandeld.

4. Het voorgaande geldt te meer als het nadere mer wordt beschouwd. Uit het nadere mer blijkt dat het thans voorgestelde tracé (2a) op veel knelpunten niet dan wel moeilijk inpasbaar is. Gewezen wordt op onder andere de doorkruising van EHS gebieden, boringsvrije zones, doorkruising van de Maas etc. Met name in de directe omgeving van Helmond doorkruist het voorgenomen tracé EHS gebieden. Hieraan is ten onrechte en zonder enige dragende motivering voorbij gegaan. Ook de commissie mer heeft te dien aanzien de nodige vraagtekens gezet. Gebleken is dat in 40% van de "EHS gevallen" aanpassing gewenst is, maar waarschijnlijk niet realiseerbaar is. In 20% van de EHS gevallen is aanpassing niet dan wel zeer lastig realiseerbaar. Daarmee is in het geheel geen rekening gehouden, afgezet tegen het 1^e voorkeursalternatief 1. Uit het rapport van Arcadis blijkt de facto dat tracé 2 niet uitvoerbaar is. Dit nog afgezien van het feit dat de oplossing van de gesignaleerde probleempunten buitengewoon kostenverhogend werkt. Daarmee is evenmin rekening gehouden, althans op geen enkele wijze is inzichtelijk dat daarmee rekening gehouden is. Het argument van kostenbesparing door tracé 2a is aldus niet valide.
5. Zoals gesteld, grenst het voorgestelde tracé direct aan het zeer dicht bewoonde gebied Brandevoort. Ik woon thans aan die grens. Op geen enkele wijze valt in te zien dat voldoende rekening is gehouden met veiligheidsaspecten. Dat geldt te meer nu Brandevoort een groeiwijk is die in fases is en wordt gerealiseerd. De volgende fase dient zich aan. Het voorgenomen tracé (2a) komt dan midden in de uitbreiding te liggen. Ook daarmee is geen rekening gehouden. Aspecten van veiligheid, gezondheid, milieu hebben ook in die setting een belangrijke rol en daaraan lijkt u zich niets gelegen te laten liggen. Bij tracé 1 spelen deze knelpunten in mindere mate. Opname van tracé 2a is zonder nadere extra beschermende maatregelen ondenkbaar. Dat zal dan op zijn minst nader onderzocht dienen te worden.
6. Ten aanzien van het voorgenomen tracé 2a is het überhaupt vreemd dat voor dat traject, direct langs (en door toekomstig) dichtbevolkt woonwijken en door EHS gebieden is gekozen, terwijl ook nog andere alternatieven denkbaar zijn. Daaraan is in het geheel geen aandacht geschonken, hetgeen bezwaarlijk als voldoende zorgvuldig kan worden gekwalificeerd. Het ligt op uw weg om zonedig en tenminste nader onderzoek te doen naar een alternatief tracé waarbij meer aandacht is voor minder knelpunten en waarbij op voorhand niet illusoir is dat de buisleiding er ooit kan komen.

7. In de Structuurvisie is nota bene opgenomen dat u er niet voor kiest om een tracé o.a. door EHS gebieden te laten lopen als alternatieven voor handen zijn. Het thans voorgestelde tracé 2a is uit dien hoofde nog merkwaardiger. Immers, het tracé 2a loopt door veel (aaneengesloten) EHS gebieden, terwijl dat bij tracé 1 veel minder aan de orde is. Het thans voorgestelde tracé verdraagt zich dan ook op geen enkele wijze met de uitgangspunten die in de Structuurvisie zelf zijn geformuleerd, met name niet met de uitgangspunten van zuinige ruimtegebruik, van het voorkomen van negatieve gevolgen voor de omgeving en het gebruik maken van bestaande verbindingen. Op deze punten is de Structuurvisie innerlijk tegenstrijdig, hetgeen bezwaarlijk als deugdelijke en zorgvuldig kan worden gekwalificeerd. Gelet op het voorgaande is het voor mij dan ook volstrekt onbegrijpelijk dat niettemin tracé 2a wordt voorgesteld. Iedere dragende motivering daarvoor ontbreekt geheel. Uit het nadere mer blijkt de facto dat het voorgestelde tracé 2a niet inpasbaar en dus niet realiseerbaar is. Het opnemen van het voorgestelde tracé is derhalve op voorhand illusoir. De gemeenten kunnen gelet op vigerende (provinciale) regelgeving de benodigde vertaalslag in de bestemmingsplannen niet adequaat doorvoeren. Dit nog afgezien van de daadwerkelijke realisering. Ik wil mijn ogen niet sluiten voor de werkelijkheid en de belangen die spelen, maar ook op microniveau zullen belangen gewogen moeten worden. Die belangenafweging is onvoldoende uitgevoerd, althans wordt volkomen genegeerd. In die zin komt het voorgenomen besluit eveneens in strijd met het evenredigheidsbeginsel en aldus met artikel 3:4 Awb.
8. Ook ten aanzien van het maatschappelijk draagvlak gaat het thans voorgestelde tracé 2a mank. Ik weet dat zeer veel eigenaren zich verzetten en zullen verzetten tegen opname van tracé 2a. Zelfs de gemeente Helmond heeft aangegeven zich te zullen verzetten tegen tracé 2a. In die zin is er aldus plaatselijk geen politiek draagvlak voor het voorgestelde tracé. Iets waarbij u zich toch niet zonder meer kunt neerleggen. Het voorgaande heeft uiteraard eveneens zijn uitwerking bij de pogingen om te zijner tijd tot daadwerkelijke realisatie over te gaan. Me dunkt dat alle betrokkenen daarbij niet zijn gebaat.
9. Indien en voorzover tracé 1 en het voorgenomen tracé 2a worden beschouwd kan geen andere conclusie genomen worden dan dat tracé 1 op alle punten hoger scoort (lees minder knelpunten herbergt) dan tracé 2a. Dit nog afgezien van het feit dat tracé 2a blijkens de nadere mer de facto niet realiseerbaar is. Om dan enkel op basis van niet gefundeerde stellingen van het bedrijfsleven, die enkel betrekking hebben op kosten, te komen tot tracé 2, is volstrekt onbegrijpelijk. Gelet op de geformuleerde uitgangspunten dienen meer belangen te worden geborgd dan enkel het financiële belang/aspect. Daarbij staat op geen enkele wijze vast, dat hoewel tracé 2a in absolute lengte iets korter is, dat traject ook daadwerkelijk minder zal kosten. Uw handelwijze in deze kan ik dan ook niet billijken. Ik verzoek u dan ook tracé 2a niet als alternatief in de Structuurvisie op te nemen. Indien en voorzover u niettemin van mening mocht zijn tracé 2a toch op te voeren en al helemaal zonder nadere beschermende maatregelen, zal ik niet nalaten mij tot het uiterste in te spannen om daadwerkelijk realisatie tegen te gaan. Ik hoop dat u het zover niet zult laten komen.

Teneinde er zeker van te zijn dat deze brief u tijdig bereikt, doe ik u deze brief zowel aangetekend als per gewone post toekomen.

Hoogachtend,

10.2e

Verzonden: Vrijdag 15 februari 2013 17:02
Onderwerp: Zienswijzeformulier
812053.02 Buisleidingenstrook Laarbeek Echt Susteren

Aanspreekvorm: de heer

Aanspreektitel:

Achternaam:

Voorvoegsel(s):

10.2e

Voorletters:

Straat:

Huisnummer:

Postcode:

Woonplaats: GEMERT

Telefoonnummer:

E-mailadres: .nl

Als: Organisatie

Organisatie: Eijkemans Taxatie- & Adviesbureau

Namens:

10.2e

Uw reactie

Gezien concrete bouwplannen op de locatie aan de

t.b.v.

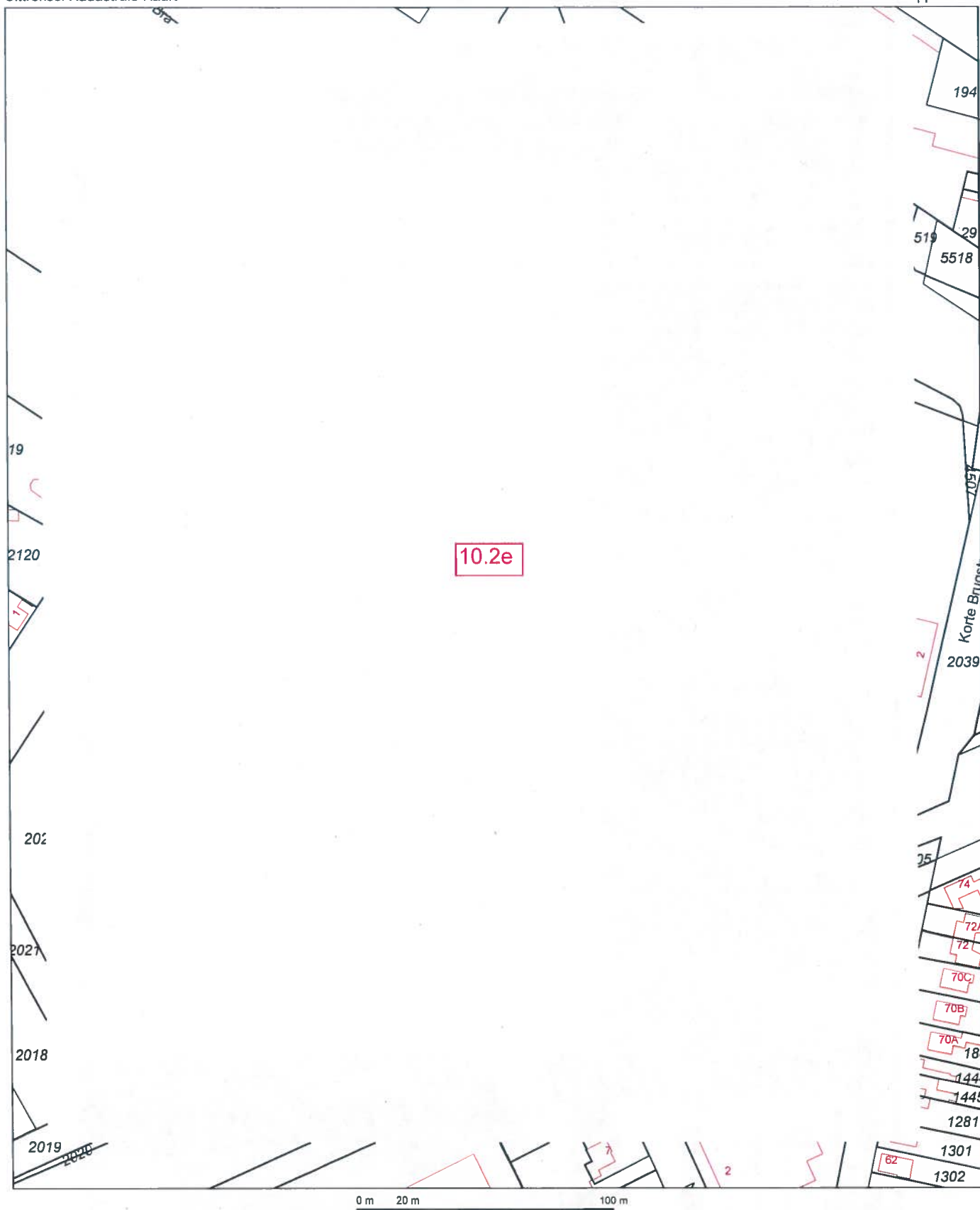
10.2e

maken wij bezwaar tegen de situering van de leiding op dit perceel, zie hiervoor de bijgevoegde "kaart". Het is evident dat dit perceel in de nabije toekomst zal worden bebouwd, waardoor de situering van de leiding, zoals deze nu voorligt, niet haalbaar blijkt. Derhalve het vriendelijke doch dringende verzoek de situering aan te passen zodat de percelen, kadastraal bekend gemeente Helmond sectie U met nummers

10.2e

, allen behorende tot het eigendom van client (zie bijgevoegde kadastrale kaart), niet worden bezwaard c.q. geraakt. Wij verzoeken u daarom het voorliggende plan niet vast te stellen, maar overeenkomstig onze zienswijze aan te passen. Wanneer u hieraan geen gehoor geeft verzoeken wij u om gehoord te worden.

Reactie



Deze kaart is noordgericht

Schaal 1:2000

Perceelnummer

Huisnummer

Kadastrale grens

Voorlopige grens

Bebouwing

Overige topografie

Kadastrale gemeente

HELMOND

Sectie

Perceel

Voor een eensluitend uittreksel, Apeldoorn, 11 december 2012
De bewaarder van het kadaster en de openbare registers

Aan dit uittreksel kunnen geen betrouwbare maten worden ontleend.
De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt zich de intellectuele
eigendomsrechten voor, waaronder het auteursrecht en het databankenrecht.

Verzonden: Maandag 18 februari 2013 09:54
Onderwerp: Zienswijzeformulier
812053.02 Buisleidingenstrook Laarbeek Echt Susteren

Woonplaats: HELMOND
Als: Particulier

Uw reactie

Een buisleiding voor gevaarlijke stoffen mag nooit door een dichtbevolkt gebied lopen. Zeker niet als het gebied gevoelig is voor aardbevingen. De optie om een buisleidingenstrook van Laarbeek naar Echt-Susteren vlak langs een woonwijk laten lopen kan dan ook niet als reëel alternatief voor het oorspronkelijke traject gezien worden.

Het kan en mag niet zo zijn dat de financiële belangen van de gebruikers van deze buisleiding zwaarder wegen dan de gezondheidsrisico's van omwonenden.

Reactie

<i>Datum</i>	<i>Ons kenmerk</i>	<i>Behandeld door</i>
20 februari 2013	10.2e	
<i>Onderwerp</i>	<i>Uw kenmerk</i>	10.2e
Zienswijze voorgenomen buisleidingenstrook	Buisleidingenstrook Laarbeek /Echt Susteren	klantenservice@achmearechtsbijstand.nl Afwezig op dinsdagen.

Geachte heer, mevrouw,

U hebt de Structuurvisie Buisleidingen van 17 januari tot en met 27 februari 2013 ter visie gelegd; dit inclus ondermeer de buisleidingenstrook tussen de gemeenten Laarbeek en Echt-Susteren. In voornoemde structuurvisie heeft voornoemde strook een indicatieve status. Dit betekent dat tegen het voornoemen om deze strook definitief te maken nog bij u een zienswijze in te dienen.

Mijn cliënt (10.2e) is het *niet* met het voorliggende tracé van de betreffende buisleidingenstrook eens. Zijn zienswijze licht ik toe in deze brief.

Zienswijze

Woonbebouwing

Het voorgenomen tracé loopt dwars door de tuin en nagenoeg tegen de kopgevel van de woning van mijn cliënt (10.2e); zie bijgaand kaartje vanuit de site ruimtelijkeplannen.nl (bijlage 1.) Het gaat hier om een strook van 30 meter breed. Dit betekent dat hij geconfronteerd zal worden met een ernstige beperking van zijn eigendom.

Immers, het effect van de leidingenstrook is dat er ondermeer geen bebouwing kan worden gerealiseerd en verder dreigt zijn tuin behoorlijk "op de schop te worden gezet". Dit heeft een aanzienlijk waardedrukkend effect op zijn eigendom. Dit naast het feit dat er zijns inziens veiligheidsrisico's gaan spelen. Het is namelijk niet helder wat er precies door de buizen vervoerd zal worden; in de kennisgeving Buisleidingenstrook – Echt-Susteren (publicatie Staatscourant 16 januari 2013) wordt expliciet gesproken over leidingstroken voor toekomstige buisleidingen met gevaarlijke stoffen. Cliënt begrijpt dat het daarbij vooral om chemicaliën gaat. Dit klemmt temeer omdat in een smalle strook van 30 meter meerdere leidingen dicht bij elkaar zouden moeten worden gelegd. Dit

betekent grotere veiligheidsrisico's; extra maatregelen en extra monitoring zijn dan nodig wat naast voornoemde risico's extra kosten en voorts schade voor mijn cliënt met zich mee kan brengen.

In de paragrafen 8.2 tot en met 8.5 van de Structuurvisie Buisleidingen 2012 – 2035 wordt hierop nader ingegaan, ondermeer met een verwijzing naar het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Ongevallen/calamiteiten zijn nooit uit te sluiten. Cliënt wenst geen gevaarzetting in de directe nabijheid van zijn woning!

Verdere beperkingen

Daarnaast heeft cliënt in de directe nabijheid van zijn woning nog grond liggen. Zie bijgaand kaartje (*bijlage 2.*) Hierop zijn indicatief nog 3 bouwkavels geduid. Twee kavels (1 en 2) zijn al bestemd voor twee zogenaamde Ruimte voor Ruimte woningen; een derde kavel zou nog kunnen worden ontwikkeld. De betreffende buisleidingenstrook kan beperkingen geven voor de situering van de al geplande woningen ter plaatse. In dit kader bijgevoegde brief van de gemeente Helmond d.d. 22 januari 2013, kenmerk 1399000499 (*bijlage 3*). Ook in dit kader vreest cliënt een aanzienlijke financiële schade. Ook als de strook indicatief blijft maar de leidingen op termijn toch aangelegd kunnen worden.

Cliënt verkeert dan ook in grote onzekerheid en het is volstrekt niet helder door wie en op welke wijze financiële compensatie zal plaatsvinden. Een slechte zaak!

Onvoldoende belangenafweging

In de toelichting betreffende de voorgenomen leidingenstrook wordt aangegeven dat "het bedrijfsleven" heeft verzocht om een directe verbinding tussen Laarbeek en Echt-Susteren alsnog in de Structuurvisie op te nemen. De Minister van IenM concludeerde dat de in het geding zijnde verbinding een zinvolle toevoeging is aan het netwerk van buisleidingenstroken en dat deze te realiseren is.

Verder staat in de MER dat gekozen is voor een alternatief traject, westelijk om Helmond heen. Door dit alternatief wordt voorkomen dat er een doorkruising van nieuwe leidingen door de wijk Brandevoort plaatsvindt. Het voorgestelde alternatieve tracé is vastgesteld in overleg met betrokken gemeenten (Helmond, Nuenen, Geldrop-Mierlo). Daarbij gaat de Minister en ook voornoemde gemeenten echter voorbij aan de gerechtvaardigde belangen van derden, waaronder cliënt. Door de voorgenomen aanwijzing wordt cliënt onevenredig geraakt. Dit klemt temeer omdat er, in het geval de betreffende strook tussen voornoemde gemeenten daadwerkelijk zou moeten worden aangelegd, er een goed alternatief is.

Alternatief

Cliënt begrijpt niet waarom het tracé niet verlegd kan worden ten westen van Mierlo. In dit kader bijgevoegd kaartje (*bijlage 4*). Hierop is met rood het alternatieve tracé aangegeven. Het tracé blijft dan weg van dichtbevolkte gebieden die met licht paars op het kaartje zijn vermeld. Het nu voorliggende tracé dat dreigt te worden vastgesteld raakt nagenoeg de woonkernen van Mierlo en Helmond. Dat kan natuurlijk nooit de bedoeling zijn!

Onnodige ingreep

Cliënt begrijpt niet dat nieuwe leidingen niet langs bestaande leidingen of in bestaande leidingstroken kunnen worden aangelegd. Dit omdat er, naast de ruimtelijke en kostenaspecten, weinig maatschappelijk draagvlak van de betrokken grondeigenaren is (zie ook zienswijzennota bij de op 12 oktober 2012 vastgestelde Structuurvisie Buisleidingen). In dit kader ook paragraaf 6.3. van voornoemde structuurvisie, te weten het voorkomen/beperken van negatieve gevolgen.

Schade/onzekerheid

Nadrukkelijk wordt in paragraaf 6.8 van meerder genoemde structuurvisie opgemerkt dat het Rijk de ruimte reserveert voor toekomstige buisleidingen maar zich niet verantwoordelijk stelt voor de aankoop van de voor buisleidingen vrij te houden grond. Daarbij wordt aangesloten in de paragrafen 6.9 en 6.10. Hierin wordt opgemerkt dat de Structuurvisie Buisleidingen enkel het Rijk bindt en niet andere overheden. Wel moet de onbelemmerde doorgang via bestemmingsplannen worden vrijgehouden (doorwerking via het Barro, Besluit algemene regels ruimtelijke ordening). Eerst dan zou schade in de vorm van planschade kunnen worden geclaimd.

Cryptisch staat vermeld dat de nieuwe leidingstroken zoveel mogelijk zo zijn gekozen, dat knelpunten worden vermeden, zoals overlap met geplande nieuwbouw. Waar toch knelpunten optreden, zal ruimte aan gemeenten worden gegeven voor lokaal maatwerk om het tracé van de buisleidingenstrook te optimaliseren. Cliënt blijft hierdoor in grote onzekerheid verkeren!

Verzoek

Namens cliënt vraag ik u dringend om ernstig rekening te houden met de zwaarwegende belangen van cliënt en het gepubliceerde tracé van de buisleidingenstrook Laarbeek en Echt-Susteren niet vast te stellen of het tracé aan te passen tegemoetkomend aan deze zienswijze.

Vragen?

Hebt u nog vragen of wilt u ons verder informeren? Neemt u dan gerust contact op met mij via onze klantenservice. Zij zijn te bereiken op

10.2e

U kunt ook een e-mail sturen naar

Vervolg op de brief van
20 februari 2013

Bestemd voor

Bladnummer
4

klantenservice@achmearechtsbijstand.nl of faxen naar
geval ons referentienummer te vermelden?

10.2e

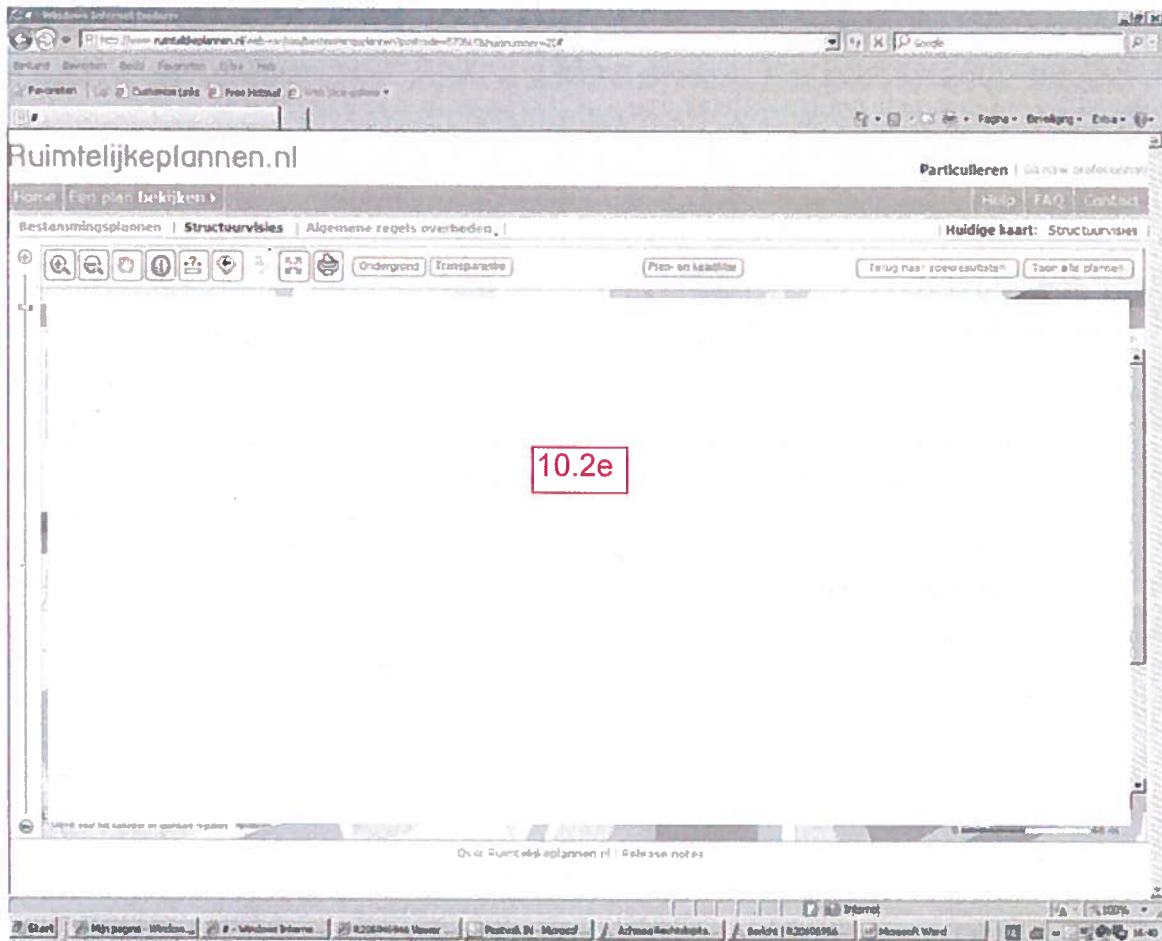
. Denkt u eraan om in dat

10.2e

Met vriendelijke groet,

- Bijlage 4

Bijlage 1



10.2e

VERZONDEN 24 JAN 2013

Bijlage 3
1
Gemeente Helmond



Ruimtelijke Ordening en Verkeer

Helmond, 22 januari 2013
Onderwerp: buisleidingenstrook

Ons kenmerk: 1399000499
Uw kenmerk:

Doorkiesnr.:
Uw brief d.d.:

Geachte heer en/of mevrouw,

Via deze brief brengen wij u op de hoogte van het voornemen van het Rijk om ten westen en ten zuiden van Brandevoort een strook te reserveren voor het leggen van buisleidingen. Indien het tracé door de rijksoverheid wordt vastgesteld, heeft dat tot gevolg dat op de gereserveerde strook geen bestemming mag komen die conflicteert met de mogelijke komst van ondergrondse buisleidingen. Pas zodra er daadwerkelijk buisleidingen zouden worden aangelegd, kunnen hieruit belemmeringen voortvloeien voor de omgeving en zal er met de perceelsgenoot een zakelijke recht overeenkomst dienen te worden gesloten. Op dit moment is de naam van het bedrijf dat de leidingen zal aanleggen niet bekend. Ook niet bekend is het exacte tracé en de stoffen die via de buisleidingen zullen worden getransporteerd.

Het voornemen heeft ook betrekking op gronden die bij u in eigendom zijn.

U heeft in november 2008, via uw contactpersoon 10.2e, een brief ontvangen omtrent de mogelijkheden voor twee zogenaamde ruimte voor ruimte kavels op uw perceel. Hierover zijn tot nu toe door u geen concrete afspraken gemaakt. Mocht u in de toekomst alsnog van deze regeling gebruik willen maken, kan de buisleidingenstrook beperkingen geven aan de situering van de twee woningen.

Voor informatie over dit Rijksvoornemen verwijzen wij u naar bijgevoegde kennisgeving. Hierin zijn ook mogelijkheden aangegeven voor het indienen van zienswijzen.

De stukken zijn in de stadswinkel aan het Frans Joseph van Thielpark in te zien (op afspraak via tel 10.2e of via www.helmond.nl/afpraak).

Zij zijn ook op internet te raadplegen. Vanaf 17 januari 2013 vindt u de Structuurvisie Buisleidingen en het MER op www.centrumpp.nl. Op www.ruimtelijkeplannen.nl kunt u de visiekaart inzien.

In hoofdstuk 7 (paragraaf 7.1.3.3 en 7.6) van de Structuurvisie Buisleidingen wordt aangegeven dat het tracé tussen Laarbeek en Echt-Susteren indicatief is. Hoofdstuk XVII van de Nota van Antwoord (op de ingediende zienswijzen) geeft een verdere toelichting. Paragraaf 7.11.4 van het MER gaat in op de effecten voor milieu en ruimte langs deze verbinding.

10.2e Als u nog vragen heeft, kunt u contact opnemen met 10.2e op bovenstaand telefoonnummer.

Helmond

Deze afdruk is afkomstig van Ruimtelijkplannen.nl. Er zijn op basis van deze afdruk geen rechten te ontstaan. De digitale versie van een ruimtelijk plan is bepalend.
Datum afdruk: 8 februari 2013

Uw brief van: 08 januari 2013

Uw kenmerk:

Ons kenmerk: UIT/37366

Inlichtingen:

10.2e

Telefoonnr:

Onderwerp: Zienswijze structuurvisie
buisleidingen Laarbeek -
Echt-Susteren

Datum: 07 februari 2013

Verzenddatum:

Bijlage: .. 15 FEB. 2013

Centrum Publieksparticipatie, Structuurvisie Buisleidingen
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Geachte Minister,

Op 17 januari jl. heeft u de Structuurvisie Buisleidingen bekendgemaakt. In deze structuurvisie is, op verzoek van het bedrijfsleven, de indicatieve leidingstrook tussen Laarbeek en Echt-Susteren in Limburg opgenomen.

Naar aanleiding van de bekendmaking van de Structuurvisie Buisleidingen brengen wij onderstaande zienswijze in.

In de ontwerp structuurvisie was de leidingstrook Laarbeek - Echt-Susteren, juist omwille van de toen geconstateerde knelpunten en belemmeringen niet opgenomen. Op verzoek van het bedrijfsleven is bovengenoemde leidingstrook alsnog opgenomen met als argument dat een route langs de oorspronkelijk Noord-Zuid verbinding te duur zou worden.

De indicatieve leidingstrook doorkruist de woonomgeving van de kern Maasbracht en leidt daarom ook te beperkingen en belemmering voor de grondeigenaren. Daarnaast zijn in de omgeving van de indicatieve strook diverse ruimtelijke ontwikkelingen gepland. Deze ontwikkelingen zouden mogelijk door de komst van de leidingstrook belemmerd worden.

Tevens is niet bekend welke gevaarlijke stoffen door de eventuele aan te leggen leidingen worden getransporteerd. Eventuele risico's kunnen dan ook niet worden ingeschat.

Wij zijn van dan ook van mening dat de komst van leidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen door de woonomgeving van Maasbracht extra, nog onbekende, risico's met zich meebrengt en eventuele ontwikkelingen belemmert.



Verder zijn wij van mening dat het economisch voordeel voor het bedrijfsleven niet zwaarder moet wegen dan de veiligheid in een woonomgeving. Hierbij dient te worden opgemerkt dat te nemen (veiligheids)maatregelen ook ten laste zullen komen van het bedrijfsleven. Op dit moment zijn deze kosten niet inzichtelijk en zouden dus ook hoger kunnen zijn dan een nieuwe leiding langs de oorspronkelijke "langere" route.

Wij verzoeken u dan ook om uw besluit te heroverwegen en het eerdere tracé, dat door relatief dunbevolkt gebied liep, alsnog weer op te nemen in deze Structuurvisie. Wij verzoeken u dan ook om de Structuurvisie op dit punt aan te passen.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders,
De burgemeester

10.2e

De secretaris

10.2e

S.H.M. Straus

10.2e

H I M. Couman

10.2e

13: 6 eensluitende reacties ontvangen

nummer	Naam	Plaats
1	Participant	HELMOND
2	Participant	HELMOND
3	Participant	HELMOND
4	Participant	HELMOND
5	Participant	HELMOND
6	Participant	HELMOND

AANTEKENEN

Centrum Publieksparticipatie
Structuurvisie Buisleidingen
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Helmond, 20 februari 2013

Betreft: zienswijze tegen gewijzigde Structuurvisie Buisleidingen en bijbehorende milieueffectrapport (mer)

Excellentie,

Ik heb kennis genomen van de publicaties omtrent de gewijzigde Structuurvisie Buisleidingen (strook Laarbeek – Echt-Susteren). Van 17 januari tot en met 27 februari 2013 kunnen zienswijzen worden ingediend. Langs deze weg dien ik dan ook, derhalve tijdig, een zienswijze in tegen de gewijzigde Structuurvisie Buisleidingen althans het voornemen daartoe en bijbehorende mer. Deze brief dient dan ook uitdrukkelijk als een zienswijze te worden gekwalificeerd.

ZIENSWIJZEN

1. Ik ben woonachtig in de nieuwe en omvangrijke woonwijk Brandevoort te Helmond. Meer concreet ben ik woonachtig aan de huidige rand van de woonwijk. Nog meer concreet ben ik woonachtig op een afstand van ongeveer 10 meter van het thans voorgenomen en gewijzigde tracé (tracé 2/2a) van de buisleiding voornoemd. Uit dien hoofde ben ik in dit verband als direct belanghebbende te kwalificeren.
2. Met belangstelling heb ik uw plannen, teneinde te komen tot de reservering van ruimte ten behoeve van een buisleiding voor gevaarlijke stoffen, gevolgd. Met instemming heb ik kennis genomen van het in de ontwerpstructuurvisie opgenomen tracé 1, welk tracé niet over Helmonds grondgebied was gelegen. De ligging van dat tracé is zorgvuldig onderzocht en afgewogen. Groot is mijn verbazing dan ook dat op basis van zienswijzen afkomstig van het bedrijfsleven is besloten een (vooralsnog) indicatief traject op te nemen dat thans op ongeveer 50 meter van mijn woning loopt. De argumentatie voor die wijziging is enkel ingegeven door een vermeende kostenbesparing, nu dat tracé circa 25 kilometer korter zou zijn dan het tracé 1 (via Venlo). Op geen enkele wijze kan ik mij verenigen met de thans opgenomen wijziging (tracé 2) en de motivering daarvan.
3. In de Structuurvisie en met name in de oorspronkelijke mer is uitvoerig en helder aangegeven op grond waarvan is gekozen voor een tracé via Venlo. Die keuze was met nam

ingegeven vanuit de geformuleerde uitgangspunten en dan met name vanuit het oogpunt van zuinig ruimtegebruik. Een verbinding via Venlo is opportuun gebleken nu daar al meerdere leidingtrajecten zijn. Vervolgens en niet in de minste plaats zijn op het tracé via Venlo de (milieu)knelpunten in aantal minder en beter oplosbaar. Aldus is op een zorgvuldige wijze, na afweging van belangen, een tracé (1) opgenomen. Het wekt meer dan verbazing dat thans met evenveel gemak die zorgvuldig gemaakte afweging wordt verlaten. Enkel en alleen omdat het bedrijfsleven aangeeft dat het tracé via Venlo duur is en om die reden vooralsnog niet realiseerbaar. Die stellingen van het bedrijfsleven zijn evenwel op geen enkele wijze op haar merites te toetsen, althans niet inzichtelijk is gemaakt dat een dergelijk standpunt hout snijdt. Op geen enkele manier is inzichtelijk geworden dat het tracé via Helmond minder kostbaar is dan wel meer realiseerbaar. Dit nog afgezien van het feit dat het tracé via Helmond veel meer knelpunten kent, waarvoor indien en voorzover überhaupt al realiseerbaar, eens te meer zeer hoge kosten genomen zullen moeten worden. Daarvan lijkt u en het bedrijfsleven zich onvoldoende bewust. Reeds hierom is de thans voorgestelde besluitvorming onzorgvuldig en onvoldoende draagkrachtig gemotiveerd. De besluitvorming lijkt zelfs geheel willekeurig, hetgeen de wettelijk toets niet kan doorstaan. Er wordt in strijd met het bepaalde in de artikelen 3:2, 3:3, 3:46 Awb gehandeld.

4. Het voorgaande geldt te meer als het nadere mer wordt beschouwd. Uit het nadere mer blijkt dat het thans voorgestelde tracé (2a) op veel knelpunten niet dan wel moeilijk inpasbaar is. Gewezen wordt op onder andere de doorkruising van EHS gebieden, boringsvrije zones, doorkruising van de Maas etc. Met name in de directe omgeving van Helmond doorkruist het voorgenomen tracé EHS gebieden. Hieraan is ten onrechte en zonder enige dragende motivering voorbij gegaan. Ook de commissie mer heeft te dien aanzien de nodige vraagtekens gezet. Gebleken is dat in 40% van de "EHS gevallen" aanpassing gewenst is, maar waarschijnlijk niet realiseerbaar is. In 20% van de EHS gevallen is aanpassing niet dan wel zeer lastig realiseerbaar. Daarmee is in het geheel geen rekening gehouden, afgezet tegen het 1^o voorkeursalternatief 1. Uit het rapport van Arcadis blijkt de facto dat tracé 2 niet uitvoerbaar is. Dit nog afgezien van het feit dat de oplossing van de gesignaleerde probleempunten buitengewoon kostenverhogend werkt. Daarmee is evenmin rekening gehouden, althans op geen enkele wijze is inzichtelijk dat daarmee rekening gehouden is. Het argument van kostenbesparing door tracé 2a is aldus niet valide.
5. Zoals gesteld, grenst het voorgestelde tracé direct aan het zeer dicht bewoonde gebied Brandevoort. Ik woon thans aan die grens. Op geen enkele wijze valt in te zien dat voldoende rekening is gehouden met veiligheidsaspecten. Dat geldt te meer nu Brandevoort een groeiwijk is die in fases is en wordt gerealiseerd. De volgende fase dient zich aan. Het voorgenomen tracé (2a) komt dan midden in de uitbreiding te liggen. Ook daarmee is geen rekening gehouden. Aspecten van veiligheid, gezondheid, milieu hebben ook in die setting een belangrijke rol en daaraan lijkt u zich niets gelegen te laten liggen. Bij tracé 1 spelen deze knelpunten in mindere mate. Opname van tracé 2a is zonder nadere extra beschermende maatregelen ondenkbaar. Dat zal dan op zijn minst nader onderzocht dienen te worden.
6. Ten aanzien van het voorgenomen tracé 2a is het überhaupt vreemd dat voor dat traject, direct langs (en door toekomstig) dichtbevolkt woonwijken en door EHS gebieden is gekozen, terwijl ook nog andere alternatieven denkbaar zijn. Daaraan is in het geheel geen aandacht geschonken, hetgeen bezwaarlijk als voldoende zorgvuldig kan worden gekwalificeerd. Het ligt op uw weg om zonnig en tenminste nader onderzoek te doen naar een alternatief tracé waarbij meer aandacht is voor minder knelpunten en waarbij op voorhand niet illusoir is dat de buisleiding er ooit kan komen.

7. In de Structuurvisie is nota bene opgenomen dat u er niet voor kiest om een tracé o.a. door EHS gebieden te laten lopen als alternatieven voor handen zijn. Het thans voorgestelde tracé 2a is uit dien hoofde nog merkwaardiger. Immers, het tracé 2a loopt door veel (aaneengesloten) EHS gebieden, terwijl dat bij tracé 1 veel minder aan de orde is. Het thans voorgestelde tracé verdraagt zich dan ook op geen enkele wijze met de uitgangspunten die in de Structuurvisie zelf zijn geformuleerd, met name niet met de uitgangspunten van zuinige ruimtegebruik, van het voorkomen van negatieve gevolgen voor de omgeving en het gebruik maken van bestaande verbindingen. Op deze punten is de Structuurvisie innerlijk tegenstrijdig, hetgeen bezwaarlijk als deugdelijke en zorgvuldig kan worden gekwalificeerd. Gelet op het voorgaande is het voor mij dan ook volstrekt onbegrijpelijk dat niettemin tracé 2a wordt voorgesteld. Iedere dragende motivering daarvoor ontbreekt geheel. Uit het nadere mer blijkt de facto dat het voorgestelde tracé 2a niet inpasbaar en dus niet realiseerbaar is. Het opnemen van het voorgestelde tracé is derhalve op voorhand illusoir. De gemeenten kunnen gelet op vigerende (provinciale) regelgeving de benodigde vertaalslag in de bestemmingsplannen niet adequaat doorvoeren. Dit nog afgezien van de daadwerkelijke realisering. Ik wil mijn ogen niet sluiten voor de werkelijkheid en de belangen die spelen, maar ook op microniveau zullen belangen gewogen moeten worden. Die belangenafweging is onvoldoende uitgevoerd, althans wordt volkomen genegeerd. In die zin komt het voorgenomen besluit eveneens in strijd met het evenredigheidsbeginsel en aldus met artikel 3:4 Awb.
8. Ook ten aanzien van het maatschappelijk draagvlak gaat het thans voorgestelde tracé 2a mank. Ik weet dat zeer veel eigenaren zich verzetten en zullen verzetten tegen opname van tracé 2a. Zelfs de gemeente Helmond heeft aangegeven zich te zullen verzetten tegen tracé 2a. In die zin is er aldus plaatselijk geen politiek draagvlak voor het voorgestelde tracé. Iets waarbij u zich toch niet zonder meer kunt neerleggen. Het voorgaande heeft uiteraard eveneens zijn uitwerking bij de pogingen om te zijner tijd tot daadwerkelijke realisatie over te gaan. Me dunkt dat alle betrokkenen daarbij niet zijn gebaat.
9. Indien en voorzover tracé 1 en het voorgenomen tracé 2a worden beschouwd kan geen andere conclusie genomen worden dan dat tracé 1 op alle punten hoger scoort (lees minder knelpunten herbergt) dan tracé 2a. Dit nog afgezien van het feit dat tracé 2a volgens de nadere mer de facto niet realiseerbaar is. Om dan enkel op basis van niet gefundeerde stellingen van het bedrijfsleven, die enkel betrekking hebben op kosten, te komen tot tracé 2, is volstrekt onbegrijpelijk. Gelet op de geformuleerde uitgangspunten dienen meer belangen te worden geborgd dan enkel het financiële belang/aspect. Daarbij staat op geen enkele wijze vast, dat hoewel tracé 2a in absolute lengte iets korter is, dat traject ook daadwerkelijk minder zal kosten. Uw handelwijze in deze kan ik dan ook niet billijken. Ik verzoek u dan ook tracé 2a niet als alternatief in de Structuurvisie op te nemen. Indien en voorzover u niettemin van mening mocht zijn tracé 2a toch op te voeren en al helemaal zonder nadere beschermende maatregelen, zal ik niet nalaten mij tot het uiterste in te spannen om daadwerkelijke realisatie tegen te gaan. Ik hoop dat u het zover niet zult laten komen.

Teneinde er zeker van te zijn dat deze brief u tijdig bereikt, doe ik u deze brief zowel aangetekend als per gewone post toekomen.

Hoogachtend,



10.2e

Centrum Publieksparticipatie
Structuurvisie Buisleidingen
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

13 FI

Helmond, 19 februari 2013

Betreft: zienswijze tegen gewijzigde Structuurvisie Buisleidingen en bijbehorende milieueffectrapport (mer)

Excellentie,

Ik heb kennis genomen van de publicaties omtrent de gewijzigde Structuurvisie Buisleidingen (strook Laarbeek -Echt-Susteren). Van 17 januari tot en met 27 februari 2013 kunnen zienswijzen worden ingediend. Langs deze weg dien ik dan ook, derhalve tijdig, een zienswijze in tegen de gewijzigde Structuurvisie Buisleidingen althans het voornemen daartoe en bijbehorende mer. Deze brief dient dan ook uitdrukkelijk als een zienswijze te worden gekwalificeerd.

ZIENSWIJZEN

1. Ik ben woonachtig in de nieuwe en omvangrijke woonwijk Brandevoort te Helmond. Meer concreet ben ik woonachtig aan de huidige rand van de woonwijk. Nog meer concreet ben ik woonachtig op een afstand van ongeveer 50 meter van het thans voorgenomen en gewijzigde tracé (tracé 2/2a) van de buisleiding voornoemd. Uit dien hoofde ben ik in dit verband als direct belanghebbende te kwalificeren.
2. Met belangstelling heb ik uw plannen, teneinde te komen tot de reservering van ruimte ten behoeve van een buisleiding voor gevaarlijke stoffen, gevolgd. Met instemming heb ik kennis genomen van het in de ontwerpstructuurvisie opgenomen tracé 1, welk tracé niet over Helmonds grondgebied was gelegen. De ligging van dat tracé is zorgvuldig onderzocht en afgewogen. Groot is mijn verbazing dan ook dat op basis van zienswijzen afkomstig van het bedrijfsleven is besloten een (vooralsnog) indicatietraject op te nemen dat thans op ongeveer 50 meter van mijn woning loopt. De argumentatie voor die wijziging is enkel ingegeven door een verneende kostenbesparing, nu dat tracé circa 25 kilometer korter zou zijn dan het tracé 1 (via Venlo). Op geen enkele wijze kan ik mij verenigen met de thans opgenomen wijziging (tracé 2) en de motivering daarvan.
3. In de Structuurvisie en met name in de oorspronkelijke mer is uitvoerig en helder aangegeven op grond waarvan is gekozen voor een tracé via Venlo. Die keuze was met name ingegeven vanuit de geformuleerde uitgangspunten en dan met name vanuit het oogpunt van zuinig ruimtegebruik. Een verbinding via Venlo is opportuun gebleken nu daar al meerdere leidingtrajecten zijn. Vervolgens en niet in de minste plaats zijn op het tracé via Venlo de (milieu)knelpunten in aantal minder en beter oplosbaar. Aldus is op een zorgvuldige wijze, na afweging van de lange termijn, een tracé (I) opgenomen. Het wekt meer dan verbazing dat thans met evenveel gemak die zorgvuldig gemaakte afweging wordt verlaten. Enkel en alleen omdat het bedrijfsleven aangeeft dat het tracé via Venlo duur is en om die reden vooralsnog niet realiseerbaar.
Die stellingen van het bedrijfsleven zijn evenwel op geen enkele wijze op haar merites te toetsen, althans niet inzichtelijk is gemaakt dat een dergelijk standpunt hout snijdt. Op geen enkele manier is inzichtelijk geworden dat het tracé via Helmond minder kostbaar is dan wel meer

realiseerbaar. Dit nog afgezien van het feit dat het tracé via Helmond veel meer knelpunten kent, waarvoor indien en voorzover überhaupt al realiseerbaar, eens te meer zeer hoge kosten genomen zullen moeten worden. Daarvan lijkt u en het bedrijfsleven zich onvoldoende bewust. Reeds hierom is de thans voorgestelde besluitvorming onzorgvuldig en onvoldoende draagkrachtig gemotiveerd. De besluitvorming lijkt zelfs geheel willekeurig, hetgeen de wettelijk toets niet kan doorstaan. Er wordt in strijd met het bepaalde in de artikelen 3 :2, 3:3, 3 :46 A wb gehandeld.

4. Het voorgaande geldt te meer als het nadere mer wordt beschouwd. Uit het nadere mer blijkt dat het thans voorgestelde tracé (2a) op veel knelpunten niet dan wel moeilijk inpasbaar is. Gewezen wordt op onder andere de doorkruising van EHS gebieden, boringsvrije zones, doorkruising van de Maas etc. Met name in de directe omgeving van Helmond doorkruist het voorgenomen tracé EHS gebieden. Hieraan is ten onrechte en zonder enige dragende motivering voorbij gegaan. Ook de commissie mer heeft te dien aanzien de nodige vraagtekens gezet. Gebleken is dat in 40% van de "EHS gevallen" aanpassing gewenst is, maar waarschijnlijk niet realiseerbaar is. In 20% van de EHS gevallen is aanpassing niet dan wel zeer lastig realiseerbaar. Daarmee is in het geheel geen rekening gehouden, afgezet tegen het le voorkeursalternatief 1. Uit het rapport van Arcadis blijkt de facto dat tracé 2 niet uitvoerbaar is. Dit nog afgezien van het feit dat de oplossing van de gesignaleerde probleempunten buitengewoon kostenverhogend werkt. Daarmee is evenmin rekening gehouden, althans op geen enkele wijze is inzichtelijk dat daarmee rekening gehouden is. Het argument van kostenbesparing door tracé 2a is aldus niet valide.
5. Zoals gesteld, grenst het voorgestelde tracé direct aan het zeer dicht bewoonde gebied Brandevoort. Ik woon thans aan die grens. Op geen enkele wijze valt in te zien dat voldoende rekening is gehouden met veiligheidsaspecten. Dat geldt te meer nu Brandevoort een groeiwijk is die in fases is en wordt gerealiseerd. De volgende fase dient zich aan. Het voorgenomen tracé (2a) komt dan midden in de uitbreiding te liggen. Ook daarmee is geen rekening gehouden. Aspecten van veiligheid, gezondheid, milieu hebben ook in die setting een belangrijke rol en daaraan lijkt u zich niets gelegen te laten liggen. Bij tracé 1 spelen deze knelpunten in mindere mate. Opname van tracé 2a is zonder nadere extra beschermende maatregelen ondenkbaar. Dat zal dan op zijn minst nader onderzocht dienen te worden.
6. Ten aanzien van het voorgenomen tracé 2a is het überhaupt vreemd dat voor dat traject, direct langs (en door toekomstig) dichtbevolkt woonwijken en door EHS gebieden is gekozen, terwijl ook nog andere alternatieven denkbaar zijn. Daaraan is in het geheel geen aandacht geschonken, hetgeen bezwaarlijk als voldoende zorgvuldig kan worden gekwalificeerd. Het ligt op uw weg om zonnodig en tenminste nader onderzoek te doen naar een alternatief tracé waarbij meer aandacht is voor minder knelpunten en waarbij op voorhand niet illusoir is dat de buisleiding er ooit kan komen.
7. In de Structuurvisie is nota bene opgenomen dat u er niet voor kiest om een tracé o.a. door EHS gebieden te laten lopen als alternatieven voor handen zijn. Het thans voorgestelde tracé 2a is uit dien hoofde nog merkwaardiger. Immers, het tracé 2a loopt door veel (aaneengesloten) EHS gebieden, terwijl dat bij tracé 1 veel minder aan de orde is. Het thans voorgestelde tracé verdraagt zich dan ook op geen enkele wijze met de uitgangspunten die in de Structuurvisie zelf zijn geformuleerd, met name niet met de uitgangspunten van zuinige ruimtegebruik, van het voorkomen van negatieve gevolgen voor de omgeving en het gebruik maken van bestaande verbindingen. Op deze punten is de Structuurvisie innerlijk tegenstrijdig, hetgeen bezwaarlijk als

deugdelijke en zorgvuldig kan worden gekwalificeerd. Gelet op het voorgaande is het voor mij dan ook volstrekt onbegrijpelijk dat niettemin tracé 2a wordt voorgesteld. Iedere dragende motivering daarvoor ontbreekt geheel. Uit het nadere mer blijkt de facto dat het voorgestelde tracé 2a niet inpasbaar en dus niet realiseerbaar is. Het opnemen van het voorgestelde tracé is derhalve op voorhand illusoir. De gemeenten kunnen gelet op vigerende (provinciale) regelgeving de benodigde vertaalslag in de bestemmingsplannen niet adequaat doorvoeren. Dit nog afgezien van de daadwerkelijke realisering. Ik wil mijn ogen niet sluiten voor de werkelijkheid en de belangen die spelen, maar ook op microniveau zullen belangen gewogen moeten worden. Die belangenafweging is onvoldoende uitgevoerd, althans wordt volkomen genegeerd. In die zin komt het voorgenomen besluit eveneens in strijd met het evenredigheidsbeginsel en aldus met artikel 3:4 Awb.

8. Ook ten aanzien van het maatschappelijk draagvlak gaat het thans voorgestelde tracé 2a mank. Ik weet dat zeer veel eigenaren zich verzetten en zullen verzetten tegen opname van tracé 2a. Zelfs de gemeente Helmond heeft aangegeven zich te zullen verzetten tegen tracé 2a. In die zin is er aldus plaatselijk geen politiek draagvlak voor het voorgestelde tracé, iets waarbij u zich toch niet zonder meer kunt neerleggen. Het voorgaande heeft uiteraard eveneens zijn uitwerking bij de pogingen om te zijner tijd tot daadwerkelijke realisatie over te gaan. Het lijkt me dat alle betrokkenen daarbij niet zijn gebaat.
9. Indien en voorzover tracé 1 en het voorgenomen tracé 2a worden beschouwd kan geen andere conclusie genomen worden dan dat tracé 1 op alle punten hoger scoort (lees minder knelpunten herbergt) dan tracé 2a. Dit nog afgezien van het feit dat tracé 2a blijkens de nadere mer de facto niet realiseerbaar is. Om dan enkel op basis van niet gefundeerde stellingen van het bedrijfsleven, die enkel betrekking hebben op kosten, te komen tot tracé 2a, is volstrekt onbegrijpelijk. Gelet op de geformuleerde uitgangspunten dienen meer belangen te worden geborgd dan enkel het financiële belang/aspect. Daarbij staat op geen enkele wijze vast, dat hoewel tracé 2a in absolute lengte iets korter is, dat traject ook daadwerkelijk minder zal kosten. Uw handelwijze in deze kan ik dan ook niet billijken. Ik verzoek u dan ook tracé 2a niet als alternatief in de Structuurvisie op te nemen. Indien en voorzover u niettemin van mening mocht zijn tracé 2a toch op te voeren en al helemaal zonder nadere beschermende maatregelen, zal ik niet nalaten mij tot het uiterste in te spannen om daadwerkelijk realisatie tegen te gaan. Ik hoop dat u het zover niet zult laten komen.

Teneinde er zeker van te zijn dat deze brief u tijdig bereikt, doe ik u deze brief zowel aangetekend als per gewone post toekomen.

13 F2

Centrum Publieksparticipatie

Structuurvisie Buisleidingen

Postbus 30316

2500 GH DEN HAAG

Helmond, 21-02-2013

Betreft: zienswijze tegen gewijzigde Structuurvisie Buisleidingen en bijbehorende milieueffectrapport (mer)

Excellentie,

Ik heb kennis genomen van de publicaties omtrent de gewijzigde Structuurvisie Buisleidingen (strook Laarbeek - Echt-Susteren). Van 17 januari tot en met 27 februari 2013 kunnen zienswijzen worden ingediend. Langs deze weg dien ik dan ook, derhalve tijdig, een zienswijze in tegen de gewijzigde Structuurvisie Buisleidingen althans het voornemen daartoe en bijbehorende mer. Deze brief dient dan ook uitdrukkelijk als een zienswijze te worden gekwalificeerd.

ZIENSWIJZEN

1. Ik ben woonachtig in de nieuwe en omvangrijke woonwijk Brandevoort te Helmond. Meer concreet ben ik woonachtig aan de huidige rand van de woonwijk. Nog meer concreet ben ik woonachtig op een afstand van ongeveer 50 meter van het thans voorgenomen en gewijzigde tracé (tracé 2/2a) van de buisleiding voornoemd. Uit dien hoofde ben ik in dit verband als direct belanghebbende te kwalificeren.
2. Met belangstelling heb ik uw plannen, teneinde te komen tot de reservering van ruimte ten behoeve van een buisleiding voor gevaarlijke stoffen, gevolgd. Met instemming heb ik kennis genomen van het in de ontwerpstructuurvisie opgenomen tracé 1, welk tracé niet over Helmonds grondgebied was gelegen. De ligging van dat tracé is zorgvuldig onderzocht en afgewogen. Groot is mijn verbazing dan ook dat op basis van zienswijzen afkomstig van het bedrijfsleven is besloten een (vooralsnog) indicatief traject op te nemen dat thans op ongeveer 50 meter van mijn woning loopt. De argumentatie voor die wijziging is enkel ingegeven door een vermeende kostenbesparing, nu dat tracé circa 25 kilometer korter zou zijn dan het tracé 1 (via Venlo). Op geen enkele wijze kan ik mij verenigen met de thans opgenomen wijziging (tracé 2) en de motivering daarvan.
3. In de Structuurvisie en met name in de oorspronkelijke mer is uitvoerig en helder aangegeven op grond waarvan is gekozen voor een tracé via Venlo. Die keuze was met name ingegeven vanuit de geformuleerde uitgangspunten en dan met name vanuit het oogpunt van zuinig ruimtegebruik. Een verbinding via Venlo is opportuun gebleken nu daar al meerdere leidingtrajecten zijn. Vervolgens en niet in de minste plaats zijn op het tracé via Venlo de (milieu)knelpunten in aantal minder en beter oplosbaar. Aldus is op een zorgvuldige wijze, na afweging van belangen, een tracé (1) opgenomen. Het wekt meer dan verbazing dat thans met evenveel gemak die zorgvuldig gemaakte afweging wordt verlaten. Enkel en alleen omdat het bedrijfsleven aangeeft dat het tracé via Venlo duur is en om die reden vooralsnog niet realiseerbaar. Die stellingen van het bedrijfsleven zijn evenwel op geen enkele wijze op haar merites te toetsen, althans niet inzichtelijk

is gemaakt dat een dergelijk standpunt hout snijdt. Op geen enkele manier is inzichtelijk geworden dat het tracé via Helmond minder kostbaar is dan wel meer realiseerbaar. Dit nog afgezien van het feit dat het tracé via Helmond veel meer knelpunten kent, waarvoor indien en voorzover überhaupt al realiseerbaar, eens te meer zeer hoge kosten genomen zullen moeten worden. Daarvan lijkt u en het bedrijfsleven zich onvoldoende bewust. Reeds hierom is de thans voorgestelde besluitvorming onzorgvuldig en onvoldoende draagkrachtig gemotiveerd. De besluitvorming lijkt zelfs geheel willekeurig, hetgeen de wettelijk toets niet kan doorstaan. Er wordt in strijd met het bepaalde in de artikelen 3:2, 3:3, 3:46 Awb gehandeld.

4. Het voorgaande geldt te meer als het nadere mer wordt beschouwd. Uit het nadere mer blijkt dat het thans voorgestelde tracé (2a) op veel knelpunten niet dan wel moeilijk inpasbaar is. Gewezen wordt op onder andere de doorkruising van EHS gebieden, boringsvrije zones, doorkruising van de Maas etc. Met name in de directe omgeving van Helmond doorkruist het voorgenomen tracé EHS gebieden. Hieraan is ten onrechte en zonder enige dragende motivering voorbij gegaan. Ook de commissie mer heeft te dien aanzien de nodige vraagtekens gezet. Gebleken is dat in 40% van de "EHS gevallen" aanpassing gewenst is, maar waarschijnlijk niet realiseerbaar is. In 20% van de EHS gevallen is aanpassing niet dan wel zeer lastig realiseerbaar. Daarmee is in het geheel geen rekening gehouden, afgezet tegen het 1^e voorkeursalternatief 1. Uit het rapport van Arcadis blijkt de facto dat tracé 2 niet uitvoerbaar is. Dit nog afgezien van het feit dat de oplossing van deesignaleerde probleempunten buitengewoon kostenverhogend werkt. Daarmee is evenmin rekening gehouden, althans op geen enkele wijze is inzichtelijk dat daarmee rekening gehouden is. Het argument van kostenbesparing door tracé 2a is aldus niet valide.

5. Zoals gesteld, grenst het voorgestelde tracé direct aan het zeer dicht bewoonde gebied Brandevoort. Ik woon thans aan die grens. Op geen enkele wijze valt in te zien dat voldoende rekening is gehouden met veiligheidsaspecten. Dat geldt te meer nu Brandevoort een groeiwijk is die in fases is en wordt gerealiseerd. De volgende fase dient zich aan. Het voorgenomen tracé (2a) komt dan midden in de uitbreiding te liggen. Ook daarmee is geen rekening gehouden. Aspecten van veiligheid, gezondheid, milieu hebben ook in die setting een belangrijke rol en daaraan lijkt u zich niets gelegen te laten liggen. Bij tracé 1 spelen deze knelpunten in mindere mate. Opname van tracé 2a is zonder nadere extra beschermende maatregelen ondenkbaar. Dat zal dan op zijn minst nader onderzocht dienen te worden.

6. Ten aanzien van het voorgenomen tracé 2a is het überhaupt vreemd dat voor dat traject, direct langs (en door toekomstig) dichtbevolkt woonwijken en door EHS gebieden is gekozen, terwijl ook nog andere alternatieven denkbaar zijn. Daaraan is in het geheel geen aandacht geschonken, hetgeen bezwaarlijk als voldoende zorgvuldig kan worden gekwalificeerd. Het ligt op uw weg om zonnodig en tenminste nader onderzoek te doen naar een alternatief tracé waarbij meer aandacht is voor minder knelpunten en waarbij op voorhand niet illusoir is dat de buisleiding er ooit kan komen.

7. In de Structuurvisie is nota bene opgenomen dat u er niet voor kiest om een tracé o.a. door EHS gebieden te laten lopen als alternatieven voor handen zijn. Het thans voorgestelde tracé 2a is uit dien hoofde nog merkwaardiger. Immers, het tracé 2a loopt door veel (aaneengesloten) EHS gebieden, terwijl dat bij tracé 1 veel minder aan de orde is. Het thans voorgestelde tracé verdraagt zich dan ook op geen enkele wijze met de uitgangspunten die in de Structuurvisie zelf zijn geformuleerd, met name niet met de uitgangspunten van zuinige ruimtegebruik, van het voorkomen van negatieve gevolgen voor de omgeving en het gebruik maken van bestaande verbindingen. Op deze punten is de Structuurvisie innerlijk tegenstrijdig, hetgeen bezwaarlijk als deugdelijke en zorgvuldig kan worden gekwalificeerd. Gelet op het voorgaande is het voor mij dan ook volstrekt onbegrijpelijk dat niettemin tracé 2a wordt voorgesteld. Iedere dragende motivering daarvoor ontbreekt geheel. Uit het nadere mer blijkt de facto dat het voorgestelde tracé 2a niet inpasbaar en dus niet realiseerbaar is. Het opnemen van het voorgestelde tracé is derhalve

op voorhand illusoir. De gemeenten kunnen gelet op vigerende (provinciale) regelgeving de benodigde vertaalslag in de bestemmingsplannen niet adequaat doorvoeren. Dit nog afgezien van de daadwerkelijke realisering. Ik wil mijn ogen niet sluiten voor de werkelijkheid en de belangen die spelen, maar ook op microniveau zullen belangen gewogen moeten worden. Die belangenafweging is onvoldoende uitgevoerd, althans wordt volkomen genegeerd. In die zin komt het voorgenomen besluit eveneens in strijd met het evenredigheidsbeginsel en aldus met artikel 3:4 Awb.

8. Ook ten aanzien van het maatschappelijk draagvlak gaat het thans voorgestelde tracé 2a mank. Ik weet dat zeer veel eigenaren zich verzetten en zullen verzetten tegen opname van tracé 2a. Zelfs de gemeente Helmond heeft aangegeven zich te zullen verzetten tegen tracé 2a. In die zin is er aldus plaatselijk geen politiek draagvlak voor het voorgestelde tracé. Iets waarbij u zich toch niet zonder meer kunt neerleggen. Het voorgaande heeft uiteraard eveneens zijn uitwerking bij de pogingen om te zijner tijd tot daadwerkelijke realisatie over te gaan. Me dunkt dat alle betrokkenen daarbij niet zijn gebaat.

9. Indien en voorzover tracé 1 en het voorgenomen tracé 2a worden beschouwd kan geen andere conclusie genomen worden dan dat tracé 1 op alle punten hoger scoort (lees minder knelpunten herbergt) dan tracé 2a. Dit nog afgezien van het feit dat tracé 2 blijkens de nadere mer de facto niet realiseerbaar is. Om dan enkel op basis van niet gefundeerde stellingen van het bedrijfsleven, die enkel betrekking hebben op kosten, te komen tot tracé 2, is volstrekt onbegrijpelijk. Gelet op de geformuleerde uitgangspunten dienen meer belangen te worden geborgd dan enkel het financiële belang/aspect. Daarbij staat op geen enkele wijze vast, dat hoewel tracé 2a in absolute lengte iets korter is, dat traject ook daadwerkelijk minder zal kosten. Uw handelwijze in deze kan ik dan ook niet billijken. Ik verzoek u dan ook tracé 2a niet als alternatief in de Structuurvisie op te nemen. Indien en voorzover u niettemin van mening mocht zijn tracé 2a toch op te voeren en al helemaal zonder nadere beschermende maatregelen, zal ik niet nalaten mij tot het uiterste in te spannen om daadwerkelijk realisatie tegen te gaan. Ik hoop dat u het zover niet zult laten komen.

Teneinde er zeker van te zijn dat deze brief u tijdig bereikt, doe ik u deze brief zowel aangetekend als per gewone post toekomen.

Centrum Publieksparticipatie
Structuurvisie Buisleidingen
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

13E4

Helmond, 19 februari 2013

Betreft: zienswijze tegen gewijzigde Structuurvisie Buisleidingen en bijbehorende milieueffectrapport (mer)

Excellentie,

Ik heb kennis genomen van de publicaties omtrent de gewijzigde Structuurvisie Buisleidingen (strook Laarbeek -Echt-Susteren). Van 17 januari tot en met 27 februari 2013 kunnen zienswijzen worden ingediend. Langs deze weg dien ik dan ook, derhalve tijdig, een zienswijze in tegen de gewijzigde Structuurvisie Buisleidingen althans het voornemen daartoe en bijbehorende mer. Deze brief dient dan ook uitdrukkelijk als een zienswijze te worden gekwalificeerd.

ZIENSWIJZEN

1. Ik ben woonachtig in de nieuwe en omvangrijke woonwijk Brandevoort te Helmond. Meer concreet ben ik woonachtig aan de huidige rand van de woonwijk. Nog meer concreet ben ik woonachtig op een afstand van ongeveer 70 meter van het thans voorgenomen en gewijzigde tracé (tracé 2/2a) van de buisleiding voornoemd. Uit dien hoofde ben ik in dit verband als direct belanghebbende te kwalificeren.
2. Met belangstelling heb ik uw plannen, teneinde te komen tot de reservering van ruimte ten behoeve van een buisleiding voor gevaarlijke stoffen, gevolgd. Met instemming heb ik kennis genomen van het in de ontwerpstructuurvisie opgenomen tracé 1, welk tracé niet over Helmonds grondgebied was gelegen. De ligging van dat tracé is zorgvuldig onderzocht en afgewogen. Groot is mijn verbazing dan ook dat op basis van zienswijzen afkomstig van het bedrijfsleven is besloten een (vooralsnog) indicatieftraject op te nemen dat thans op ongeveer 50 meter van mijn woning loopt. De argumentatie voor die wijziging is enkel ingegeven door een vermeende kostenbesparing, nu dat tracé circa 25 kilometer korter zou zijn dan het tracé 1 (via Venlo). Op geen enkele wijze kan ik mij verenigen met de thans opgenomen wijziging (tracé 2) en de motivering daarvan.
3. In de Structuurvisie en met name in de oorspronkelijke mer is uitvoerig en helder aangegeven op grond waarvan is gekozen voor een tracé via Venlo. Die keuze was met name ingegeven vanuit de geformuleerde uitgangspunten en dan met name vanuit het oogpunt van zuinig ruimtegebruik. Een verbinding via Venlo is opportuun gebleken nu daar al meerdere leidingtrajecten zijn. Vervolgens en niet in de minste plaats zijn op het tracé via Venlo de (milieu)knelpunten in aantal minder en beter oplosbaar. Aldus is op een zorgvuldige wijze, na afweging van belangen, een tracé (I) opgenomen. Het wekt meer dan verbazing dat thans met evenveel gemak die zorgvuldig gemaakte afweging wordt verlaten. Enkel en alleen omdat het bedrijfsleven aangeeft dat het

tracé via Venlo duur is en om die reden vooralsnog niet realiseerbaar.

Die stellingen van het bedrijfsleven zijn evenwel op geen enkele wijze op haar merites te toetsen, althans niet inzichtelijk is gemaakt dat een dergelijk standpunt hout snijdt. Op geen enkele manier is inzichtelijk geworden dat het tracé via Helmond minder kostbaar is dan wel meer realiseerbaar. Dit nog afgezien van het feit dat het tracé via Helmond veel meer knelpunten kent, waarvoor indien en voor zover überhaupt al realiseerbaar, eens te meer zeer hoge kosten genomen zullen moeten worden. Daarvan lijkt u en het bedrijfsleven zich onvoldoende bewust. Reeds hierom is de thans voorgestelde besluitvorming onzorgvuldig en onvoldoende draagkrachtig gemotiveerd. De besluitvorming lijkt zelfs geheel willekeurig, hetgeen de wettelijk toets niet kan doorstaan. Er wordt in strijd met het bepaalde in de artikelen 3 :2, 3:3, 3 :46 A wb gehandeld.

4. Het voorgaande geldt te meer als het nadere mer wordt beschouwd. Uit het nadere mer blijkt dat het thans voorgestelde tracé (2a) op veel knelpunten niet dan wel moeilijk inpasbaar is. Gewezen wordt op onder andere de doorkruising van EHS gebieden, boringsvrije zones, doorkruising van de Maas etc. Met name in de directe omgeving van Helmond doorkruist het voorgenomen tracé EHS gebieden. Hieraan is ten onrechte en zonder enige dragende motivering voorbij gegaan. Ook de commissie mer heeft te dien aanzien de nodige vraagtekens gezet. Gebleken is dat in 40% van de "EHS gevallen" aanpassing gewenst is, maar waarschijnlijk niet realiseerbaar is. In 20% van de EHS gevallen is aanpassing niet dan wel zeer lastig realiseerbaar. Daarmee is in het geheel geen rekening gehouden, afgezet tegen het le voorkeursalternatief 1. Uit het rapport van Arcadis blijkt de facto dat tracé 2 niet uitvoerbaar is. Dit nog afgezien van het feit dat de oplossing van de gesignaleerde probleempunten buitengewoon kostenverhogend werkt. Daarmee is evenmin rekening gehouden, althans op geen enkele wijze is inzichtelijk dat daarmee rekening gehouden is. Het argument van kostenbesparing door tracé 2a is aldus niet valide.
5. Zoals gesteld, grenst het voorgestelde tracé direct aan het zeer dicht bewoonde gebied Brandevoort. Ik woon thans aan die grens. Op geen enkele wijze valt in te zien dat voldoende rekening is gehouden met veiligheidsaspecten. Dat geldt te meer nu Brandevoort een groeiwijk is die in fases is en wordt gerealiseerd. De volgende fase dient zich aan. Het voorgenomen tracé (2a) komt dan midden in de uitbreiding te liggen. Ook daarmee is geen rekening gehouden. Aspecten van veiligheid, gezondheid, milieu hebben ook in die setting een belangrijke rol en daaraan lijkt u zich niets gelegen te laten liggen. Bij tracé 1 spelen deze knelpunten in mindere mate. Opname van tracé 2a is zonder nadere extra beschermende maatregelen ondenkbaar. Dat zal dan op zijn minst nader onderzocht dienen te worden.
6. Ten aanzien van het voorgenomen tracé 2a is het überhaupt vreemd dat voor dat traject, direct langs (en door toekomstig) dichtbevolkt woonwijken en door EHS gebieden is gekozen, terwijl ook nog andere alternatieven denkbaar zijn. Daaraan is in het geheel geen aandacht geschonken, hetgeen bezwaarlijk als voldoende zorgvuldig kan worden gekwalificeerd. Het ligt op uw weg om zonnig en tenminste nader onderzoek te doen naar een alternatief tracé waarbij meer aandacht is voor minder knelpunten en waarbij op voorhand niet illusoir is dat de buisleiding er ooit kan komen.

7. In de Structuurvisie is nota bene opgenomen dat u er niet voor kiest om een tracé o.a. door EHS gebieden te laten lopen als alternatieven voor handen zijn. Het thans voorgestelde tracé 2a is uit dien hoofde nog merkwaardiger. Immers, het tracé 2a loopt door veel (aaneengesloten) EHS gebieden, terwijl dat bij tracé 1 veel minder aan de orde is. Het thans voorgestelde tracé verdraagt zich dan ook op geen enkele wijze met de uitgangspunten die in de Structuurvisie zelf zijn geformuleerd, met name niet met de uitgangspunten van zuinige ruimtegebruik, van het voorkomen van negatieve gevolgen voor de omgeving en het gebruik maken van bestaande verbindingen. Op deze punten is de Structuurvisie innerlijk tegenstrijdig, hetgeen bezwaarlijk als deugdelijke en zorgvuldig kan worden gekwalificeerd. Gelet op het voorgaande is het voor mij dan ook volstrekt onbegrijpelijk dat niettemin tracé 2a wordt voorgesteld. Iedere dragende motivering daarvoor ontbreekt geheel. Uit het nadere mer blijkt de facto dat het voorgestelde tracé 2a niet inpasbaar en dus niet realiseerbaar is. Het opnemen van het voorgestelde tracé is derhalve op voorhand illusoir. De gemeenten kunnen gelet op vigerende (provinciale) regelgeving de benodigde vertaalslag in de bestemmingsplannen niet adequaat doorvoeren. Dit nog afgezien van de daadwerkelijke realisering. Ik wil mijn ogen niet sluiten voor de werkelijkheid en de belangen die spelen, maar ook op microniveau zullen belangen gewogen moeten worden. Die belangenafweging is onvoldoende uitgevoerd, althans wordt volkomen genegeerd. In die zin komt het voorgenomen besluit eveneens in strijd met het evenredigheidsbeginsel en aldus met artikel 3:4 Awb.
8. Ook ten aanzien van het maatschappelijk draagvlak gaat het thans voorgestelde tracé 2a mank. Ik weet dat zeer veel eigenaren zich verzetten en zullen verzetten tegen opname van tracé 2a. Zelfs de gemeente Helmond heeft aangegeven zich te zullen verzetten tegen tracé 2a. In die zin is er aldus plaatselijk geen politiek draagvlak voor het voorgestelde tracé. Iets waarbij u zich toch niet zonder meer kunt neerleggen. Het voorgaande heeft uiteraard eveneens zijn uitwerking bij de pogingen om te zijner tijd tot daadwerkelijke realisatie over te gaan. Het lijkt me dat alle betrokkenen daarbij niet zijn gebaat.
9. Indien en voorzover tracé 1 en het voorgenomen tracé 2a worden beschouwd kan geen andere conclusie genomen worden dan dat tracé 1 op alle punten hoger scoort (lees minder knelpunten herbergt) dan tracé 2a. Dit nog afgezien van het feit dat tracé 2a volgens de nadere mer de facto niet realiseerbaar is. Om dan enkel op basis van niet gefundeerde stellingen van het bedrijfsleven, die enkel betrekking hebben op kosten, te komen tot tracé 2a, is volstrekt onbegrijpelijk. Gelet op de geformuleerde uitgangspunten dienen meer belangen te worden geborgd dan enkel het financiële belang/aspect. Daarbij staat op geen enkele wijze vast, dat hoewel tracé 2a in absolute lengte iets korter is, dat traject ook daadwerkelijk minder zal kosten. Uw handelwijze in deze kan ik dan ook niet billijken. Ik verzoek u dan ook tracé 2a niet als alternatief in de Structuurvisie op te nemen. Indien en voorzover u niettemin van mening mocht zijn tracé 2a toch op te voeren en al helemaal zonder nadere beschermende maatregelen, zal ik niet nalaten mij tot het uiterste in te spannen om daadwerkelijke realisatie tegen te gaan. Ik hoop dat u het zover niet zult laten komen.

Teneinde er zeker van te zijn dat deze brief u tijdig bereikt, doe ik u deze brief zowel aangetekend als per gewone post toekomen.

 Hoogachtend,

10.2e

13E5

Centrum Publieksparticipatie
Structuurvisie Buisleidingen
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Centrum Publieksparticipatie

28 FEB 2013

Ingekomen

Helmond, 25 februari 2013

Betreft: zienswijze tegen gewijzigde Structuurvisie Buisleidingen en bijbehorende milieueffectrapport (mer)

Excellentie,

Ik heb kennis genomen van de publicaties omtrent de gewijzigde Structuurvisie Buisleidingen (strook Laarbeek – Echt-Susteren). Van 17 januari tot en met 27 februari 2013 kunnen zienswijzen worden ingediend. Langs deze weg dien ik dan ook, derhalve tijdig, een zienswijze in tegen de gewijzigde Structuurvisie Buisleidingen althans het voornemen daartoe en bijbehorende mer. Deze brief dient dan ook uitdrukkelijk als een zienswijze te worden gekwalificeerd.

ZIENSWIJZEN

1. Ik ben woonachtig in de nieuwe en omvangrijke woonwijk Brandevoort te Helmond. Meer concreet ben ik woonachtig aan de huidige rand van de woonwijk. Nog meer concreet ben ik woonachtig op een afstand van ongeveer 50 meter van het thans voorgenomen en gewijzigde tracé (tracé 2/2a) van de buisleiding voornoemd. Uit dien hoofde ben ik in dit verband als direct belanghebbende te kwalificeren.
2. Met belangstelling heb ik uw plannen, teneinde te komen tot de reservering van ruimte ten behoeve van een buisleiding voor gevaarlijke stoffen, gevolgd. Met instemming heb ik kennis genomen van het in de ontwerpstructuurvisie opgenomen tracé 1, welk tracé niet over Helmonds grondgebied was gelegen. De ligging van dat tracé is zorgvuldig onderzocht en afgewogen. Groot is mijn verbazing dan ook dat op basis van zienswijzen afkomstig van het bedrijfsleven is besloten een (vooralsnog) indicatief traject op te nemen dat thans op ongeveer 50 meter van mijn woning loopt. De argumentatie voor die wijziging is enkel ingegeven door een vermeende kostenbesparing, nu dat tracé circa 25 kilometer korter zou zijn dan het tracé 1 (via Venlo). Op geen enkele wijze kan ik mij verenigen met de thans opgenomen wijziging (tracé 2) en de motivering daarvan.

3. In de Structuurvisie en met name in de oorspronkelijke mer is uitvoerig en helder aangegeven op grond waarvan is gekozen voor een tracé via Venlo. Die keuze was met name ingegeven vanuit de geformuleerde uitgangspunten en dan met name vanuit het oogpunt van zuinig ruimtegebruik. Een verbinding via Venlo is opportuun gebleken nu daar al meerdere leidingtrajecten zijn. Vervolgens en niet in de minste plaats zijn op het tracé via Venlo de (milieu)knelpunten in aantal minder en beter oplosbaar. Aldus is op een zorgvuldige wijze, na afweging van belangen, een tracé (1) opgenomen. Het wekt meer dan verbazing dat thans met evenveel gemak die zorgvuldig gemaakte afweging wordt verlaten. Enkel en alleen omdat het bedrijfsleven aangeeft dat het tracé via Venlo duur is en om die reden vooralsnog niet realiseerbaar. Die stellingen van het bedrijfsleven zijn evenwel op geen enkele wijze op haar merites te toetsen, althans niet inzichtelijk is gemaakt dat een dergelijk standpunt hout snijdt. Op geen enkele manier is inzichtelijk geworden dat het tracé via Helmond minder kostbaar is dan wel meer realiseerbaar. Dit nog afgezien van het feit dat het tracé via Helmond veel meer knelpunten kent, waarvoor indien en voorzover überhaupt al realiseerbaar, eens te meer zeer hoge kosten genomen zullen moeten worden. Daarvan lijkt u en het bedrijfsleven zich onvoldoende bewust. Reeds hierom is de thans voorgestelde besluitvorming onzorgvuldig en onvoldoende draagkrachtig gemotiveerd. De besluitvorming lijkt zelfs geheel willekeurig, hetgeen de wettelijk toets niet kan doorstaan. Er wordt in strijd met het bepaalde in de artikelen 3:2, 3:3, 3:46 Awb gehandeld.
4. Het voorgaande geldt te meer als het nadere mer wordt beschouwd. Uit het nadere mer blijkt dat het thans voorgestelde tracé (2a) op veel knelpunten niet dan wel moeilijk inpasbaar is. Gewezen wordt op onder andere de doorkruising van EHS gebieden, boringsvrije zones, doorkruising van de Maas etc. Met name in de directe omgeving van Helmond doorkruist het voorgenomen tracé EHS gebieden. Hieraan is ten onrechte en zonder enige dragende motivering voorbij gegaan. Ook de commissie mer heeft te dien aanzien de nodige vraagtekens gezet. Gebleken is dat in 40% van de "EHS gevallen" aanpassing gewenst is, maar waarschijnlijk niet realiseerbaar is. In 20% van de EHS gevallen is aanpassing niet dan wel zeer lastig realiseerbaar. Daarmee is in het geheel geen rekening gehouden, afgezet tegen het 1^e voorkeursalternatief 1. Uit het rapport van Arcadis blijkt de facto dat tracé 2 niet uitvoerbaar is. Dit nog afgezien van het feit dat de oplossing van de gesignaleerde probleempunten buitengewoon kostenverhogend werkt. Daarmee is evenmin rekening gehouden, althans op geen enkele wijze is inzichtelijk dat daarmee rekening gehouden is. Het argument van kostenbesparing door tracé 2a is aldus niet valide.
5. Zoals gesteld, grenst het voorgestelde tracé direct aan het zeer dicht bewoonde gebied Brandevoort. Ik woon thans aan die grens. Op geen enkele wijze valt in te zien dat voldoende rekening is gehouden met veiligheidsaspecten. Dat geldt te meer nu Brandevoort een groeiwijk is die in fases is en wordt gerealiseerd. De volgende fase dient zich aan. Het voorgenomen tracé (2a) komt dan midden in de uitbreiding te liggen. Ook daarmee is geen rekening gehouden. Aspecten van veiligheid, gezondheid, milieu hebben ook in die setting een belangrijke rol en daaraan lijkt u zich niets gelegen te laten liggen. Bij tracé 1 spelen deze knelpunten in mindere mate. Opname van tracé 2a is zonder nadere extra beschermende maatregelen ondenkbaar. Dat zal dan op zijn minst nader onderzocht dienen te worden.
6. Ten aanzien van het voorgenomen tracé 2a is het überhaupt vreemd dat voor dat traject, direct langs (en door toekomstig) dichtbevolkt woonwijken en door EHS gebieden is gekozen, terwijl ook nog andere alternatieven denkbaar zijn. Daaraan is in het geheel geen aandacht geschonken, hetgeen bezwaarlijk als voldoende zorgvuldig kan worden gekwalificeerd. Het ligt op uw weg om zonodig en tenminste nader onderzoek te doen naar een alternatief tracé

waarbij meer aandacht is voor minder knelpunten en waarbij op voorhand niet illusoir is dat de buisleiding er ooit kan komen.

7. In de Structuurvisie is nota bene opgenomen dat u er niet voor kiest om een tracé o.a. door EHS gebieden te laten lopen als alternatieven voor handen zijn. Het thans voorgestelde tracé 2a is uit dien hoofde nog merkwaardiger. Immers, het tracé 2a loopt door veel (aaneengesloten) EHS gebieden, terwijl dat bij tracé 1 veel minder aan de orde is. Het thans voorgestelde tracé verdraagt zich dan ook op geen enkele wijze met de uitgangspunten die in de Structuurvisie zelf zijn geformuleerd, met name niet met de uitgangspunten van zuinige ruimtegebruik, van het voorkomen van negatieve gevolgen voor de omgeving en het gebruik maken van bestaande verbindingen. Op deze punten is de Structuurvisie innerlijk tegenstrijdig, hetgeen bezwaarlijk als deugdelijke en zorgvuldig kan worden gekwalificeerd. Gelet op het voorgaande is het voor mij dan ook volstrekt onbegrijpelijk dat niettemin tracé 2a wordt voorgesteld. Iedere dragende motivering daarvoor ontbreekt geheel. Uit het nadere mer blijkt de facto dat het voorgestelde tracé 2a niet inpasbaar en dus niet realiseerbaar is. Het opnemen van het voorgestelde tracé is derhalve op voorhand illusoir. De gemeenten kunnen gelet op vigerende (provinciale) regelgeving de benodigde vertaalslag in de bestemmingsplannen niet adequaat doorvoeren. Dit nog afgezien van de daadwerkelijke realisering. Ik wil mijn ogen niet sluiten voor de werkelijkheid en de belangen die spelen, maar ook op microniveau zullen belangen gewogen moeten worden. Die belangenafweging is onvoldoende uitgevoerd, althans wordt volkomen genegeerd. In die zin komt het voorgenomen besluit eveneens in strijd met het evenredigheidsbeginsel en aldus met artikel 3:4 Awb.
8. Ook ten aanzien van het maatschappelijk draagvlak gaat het thans voorgestelde tracé 2a mank. Ik weet dat zeer veel eigenaren zich verzetten en zullen verzetten tegen opname van tracé 2a. Zelfs de gemeente Helmond heeft aangegeven zich te zullen verzetten tegen tracé 2a. In die zin is er aldus plaatselijk geen politiek draagvlak voor het voorgestelde tracé. Iets waarbij u zich toch niet zonder meer kunt neerleggen. Het voorgaande heeft uiteraard eveneens zijn uitwerking bij de pogingen om te zijner tijd tot daadwerkelijke realisatie over te gaan. Me dunkt dat alle betrokkenen daarbij niet zijn gebaat.
9. Indien en voorzover tracé 1 en het voorgenomen tracé 2a worden beschouwd kan geen andere conclusie genomen worden dan dat tracé 1 op alle punten hoger scoort (lees minder knelpunten herbergt) dan tracé 2a. Dit nog afgezien van het feit dat tracé 2a blijkens de nadere mer de facto niet realiseerbaar is. Om dan enkel op basis van niet gefundeerde stellingen van het bedrijfsleven, die enkel betrekking hebben op kosten, te komen tot tracé 2, is volstrekt onbegrijpelijk. Gelet op de geformuleerde uitgangspunten dienen meer belangen te worden geborgd dan enkel het financiële belang/aspect. Daarbij staat op geen enkele wijze vast, dat hoewel tracé 2a in absolute lengte iets korter is, dat traject ook daadwerkelijk minder zal kosten. Uw handelwijze in deze kan ik dan ook niet billijken. Ik verzoek u dan ook tracé 2a niet als alternatief in de Structuurvisie op te nemen. Indien en voorzover u niettemin van mening mocht zijn tracé 2a toch op te voeren en al helemaal zonder nadere beschermende maatregelen, zal ik niet nalaten mij tot het uiterste in te spannen om daadwerkelijk realisatie tegen te gaan. Ik hoop dat u het zover niet zult laten komen.

Teneinde er zeker van te zijn dat deze brief u tijdig bereikt, doe ik u deze brief zowel aangetekend als per gewone post toekomen.

Hoogachtend,

10.2e

Verzonden: Woensdag 20 februari 2013 16:46
Onderwerp: Zienswijzeformulier
812053.02 Buisleidingenstrook Laarbeek Echt Susteren

Aanspreekvorm: de heer
Aanspreektitel: Ir.
Achternaam:
Voorvoegsel(s):
Voorletters: 10.2e
Straat:
Huisnummer:
Postcode:
Woonplaats: ELL
Telefoonnummer:
E-mailadres: home .nl
Als: Organisatie
Organisatie: BV EII
Mede namens:

Uw reactie

Bij dezen wil ik reageren namens 10.2e BV op de ontwerp structuurvisie
buisleidingen. Dit omdat de aanlandende strook door een stuk land loopt waar wij een
uitbreiding van een 10.2e willen realiseren. Voor dit voornemen is het
bestemmingsplan al aangepast en de nodige vergunningen verleend.

Reactie

Centrum Publieksparticipatie
Ontwerp-Structuurvisie buisleidingen
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Datum: 20 februari 2013
Onderwerp: **Zienswijze Ontwerp-Structuurvisie buisleidingen**

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij dien ik mijn zienswijze in tegen de ontwerp-structuurvisie buisleidingen. Ik heb een agrarisch bedrijf met gronden en tuinbouwkassen in en om het te reserveren tracé en zoekgebied. Ik heb bezwaren tegen de ligging van het huidige voorgestelde tracé en vind dat er voldoende alternatieven aanwezig zijn. Ik licht mijn bezwaren tegen het ter inzage liggende tracé hieronder nader toe.

Tracé

In de toelichting staat dat ligging van het tracé voor het grootste deel is afgeleid van de buisleiding van de Gasunie. Nu hiernaast meerdere buisleidingen komen te liggen, waarbij het niet meer alleen om transport van gas maar ook om gevaarlijke stoffen gaat, levert dit voor mijn bedrijf problemen op. De reden hiervoor is dat de impact op mijn agrarisch bedrijf en het grondgebruik bij uitbreiding van de strook met buisleidingen fors toeneemt en de kans op calamiteiten sterk verhoogt. Het gaat hierbij om:

Doorsnijding bedrijf

Nu het tracé verbreed wordt is het wenselijk dat rekening wordt gehouden met de verkavelingsstructuur. De leidingen gaan dwars door mijn huiskavel/bouwblok en liggen geprojecteerd tegen mijn huidige kas van mijn glastuinbouwbedrijf. Dit betekent dat ik bijvoorbeeld bij de aanleg, die soms lange tijd in beslag kan nemen, in elk geval mijn perceel of zelfs een groot deel van mijn bedrijf een heel seizoen niet kan benutten. Dit heeft voor mij grote gevolgen die verder gaan dan alleen het gemis aan gewasopbrengsten. Om nog maar niet te spreken over de vervoerschade (structuurbederf van de grond). Het volgen van de gastransportleiding is voor een dergelijk ondergronds tracé wat betreft effecten op mijn agrarisch bedrijf niet relevant. Ik stel voor om het tracé waar mogelijk zodanig te leggen dat mijn kavelgrenzen, de weg en/of de watergang worden gevolgd.

Mijn gebouwen liggen in het tracé

In het huidige voorstel ligt het uiteinde van mijn huidige kas net in de buisleidingenzone. Aangezien u aangeeft dat de zone niet mag leiden tot afwenteling van lasten of onnodige waardevermindering van gronden of goederen, kan dit niet aan de orde zijn. Ik ben ook van plan het huidige glastuinbouwbedrijf uit te breiden met een nieuwe sorteerloods en nieuwe kassen. Deze uitbreiding is gepland daar waar ook u uw buisleidingenzone heeft geprojecteerd. Voor deze uitbreiding is de bestemming van de grond al gewijzigd naar bestemming glastuinbouw en ook zijn er reeds bouwvergunningen afgegeven. En dan heb ik het nog niet over de hiermee gepaard gaande aanvraag kosten, denk bijvoorbeeld aan al de gedane onderzoeken flora, fauna etc.

Daarom stel ik dat de zone voor de vaststelling van de visie reeds verlegd wordt, zodat mijn huidige en toekomstige gebouwen vrij komen te liggen.

De uitbreiding van mijn bouwblok ligt in de zone

Als ik mijn bedrijf wil uitbreiden en nieuwe gebouwen, met name een nieuwe sorteerloods en nieuwe kas wil zetten ter uitbreiding van het huidige bedrijf, wordt ik beperkt door de zone. De reden hiervoor is dat het huidige tracé direct door mijn bouwperceel loopt. Om mijn ontwikkelingen naar de toekomst niet te beperken stel ik voor om de zone te verleggen. Voor deze uitbreiding is het huidige bestemmingsplan al aangepast en bouwvergunning verleent.

Onduidelijk welke breedte van toepassing is

In de teksten wordt vooral gesproken over een breedte van 70 meter en waar dit tot knelpunten leidt is dit tot 40 meter teruggebracht. Ik constateer op de kaart dat de zone over grotere afstanden 40 meter breed is. Kunt u aangeven welke breedte bij mijn bedrijf van toepassing is?

Geen gevolgen voor land- en tuinbouw onderzocht

In de gehele rapportage ontbreekt een inschatting van de gevolgen van de aanleg van de tracé voor tuinbouwbedrijven. Voor mijn eigen bedrijf geldt dat:

- De zone direct naast mijn tuinbouwkas ligt waan wij komkommers kweken. In geval van calamiteiten wordt hier geen rekening mee gehouden. Ook is er dagelijks personeel aanwezig in de gebouwen.
- Bij calamiteiten is de kans op vervuiling van mijn grond groot, waardoor het niet meer bruikbaar is voor voedselproductie. Bij kwetsbare plekken is versterking van de buisleidingen mogelijk. Ik ben van mening dat dit ook moet gelden voor landbouwgrond waarop voedsel geproduceerd wordt.
- De kans op verstoring van mijn drainage is dermate groot dat mijn perceel in de toekomst niet meer bruikbaar is voor landbouw. Mijn verzoek is om algemene richtlijnen voor de buisleidingenstrook op te stellen waaronder een minimale diepte voor nieuwe buisleidingen van 1,5 meter.

Beperkingen

In de ontwerp-structuurvisie wordt niet over beperkingen gesproken als het gaat om een aanlegvergunningstelsel. Uit ervaring met bestemmingsplannen en ook in de ontwerp structuurvisie Infrastructuur en Ruimte staat dat voor het buisleidingentracé in het bestemmingsplan nadere voorschriften gaan gelden, bijvoorbeeld geen nieuwe gebouwen of bouwwerken, aanleg van verharding of permanente opslag van goederen en dat voor een aantal activiteiten een aanlegvergunning nodig is. Ik ben van mening dat vanuit het Ministerie reeds bepaald moet worden dat normale agrarische activiteiten zoals (diep)ploegen, draineren e.d. vrijgesteld dienen te worden van deze (aanleg)vergunningplicht.

Waardevermindering van de grond

Doordat er zo'n brede strook door mijn land loopt waar de leidingen lopen waarop bovendien een zakelijk recht gevestigd wordt, is de waarde van mijn kavel minder dan een kavel zonder leidingenstrook. Ik vindt dan ook dat dit niet onder de schade-afspraken met afzonderlijke leidingleggers meer kan vallen en zal hiervoor een vergoeding vermogensschade voor mijn gehele kavel vragen.

Vertrouwende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Handtekening

10.2e

20-2-2013

Naam

BV Ell

Adres

Woonplaats Ell



Wijkraad
Brandevoort

Centrum Publieksparticipatie (Structuurvisie Buisleidingen)
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Postadres
Biezenlaan 29
5708 ZD Helmond

Helmond, 18 februari 2013

E wijkraad@brandevoort.org
I www.wijkraad.brandevoort.nu

Onderwerp: zienswijze Structuurvisie Buisleidingen.

KVK: 17141853
Rabobank 181062615

Geachte Minister,

Uw ministerie van Infrastructuur en Milieu stelde op 12 oktober 2012 de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035 vast met daarin twee mogelijke tracés die door Zuidoost Brabant lopen: een noordelijk en oostelijk van Helmond (tracé 1) en één via Helmond maar met een ombuiging buiten Brandevoort om (tracé 2a). Op 17 januari 2013 heeft u de gewijzigde Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035 ter inzage gelegd.

De wijkraad Brandevoort is faliekant tegen het nu vastgestelde tracé Buisleidingen voor gevaarlijke stoffen – zoals aardgas, olieproducten en chemicaliën – behoren niet in dichtbevolkte gebieden gelegd te worden. De wijkraad vindt het onbegrijpelijk en onacceptabel dat een dergelijke leiding door zienswijzen van het bedrijfsleven op grond van economische belangen (lees meer winst voor aandeelhouders) en ten koste van de veiligheid van burgers en de wijkontwikkeling, nu in de structuurvisie is opgenomen. Het nu voorliggende tracé voldoet hier, zeker in de toekomst wanneer Brandevoort afgebouwd is absoluut niet aan. De voltooiing van de wijk Brandevoort is voor haar bewoners en Helmond van groot belang en mag op geen enkele manier belemmerd worden.

De wijkraad vraagt zich af waarom Brandevoort niet ontzien kan worden door de buisleiding door het dunner bevolkte gebied tussen Mierlo en Geldrop aan te leggen. Dat dan door bosrijk gebied een leiding aangelegd moet worden mag geen argument zijn. Het kan toch niet zo zijn dat een natuurgebied prevaleert boven de veiligheid van mensen? Kostentechnisch zal door minder verwervingskosten, minder planschade en snellere uitvoering er wellicht toch nog bespaard kunnen worden.

De wijkraad heeft bovendien sterke twijfels of overal binnen het tracé-gedeelte van Helmond, en met name het gedeelte wat Brandevoort raakt, aan de grenswaarde voor het PR(plaats gebonden risico) en het groepsrisico (GR) voldaan wordt.

Voor nieuwe buisleidingen die vallen onder de werking van het Bevb 2011 (Besluit externe veiligheid buisleidingen) geldt dat deze $PR10^{-6}$ per jaar contour binnen de belemmeringsstrook van 5,0 meter aan weerszijden van het hart van de leiding behoort te liggen. Binnen deze contour mogen geen kwetsbare objecten zoals woningen en scholen of beperkt kwetsbare objecten voorkomen.

Kortom de beste en minst schadelijke oplossing blijft het oorspronkelijke plan een buisleiding noordelijk en oostelijk van Helmond (tracé 1)

Tevens zijn wij van mening dat, wanneer er meer ruimte is dan de 70 meterstrook, er vooralsnog geen realisatie van de buisleiding en geen ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien, ook de exacte begrenzing van de strook zo lang mogelijk open moet worden gehouden.

Er is immers geen aanleiding om eerder dan dat er sprake is van concrete plannen voor ruimtelijke

ontwikkelingen, de ruimte voor de buisleidingen werkelijk vast te gaan leggen. Pas op het moment dat ergens in de 'brede strook' sprake wordt van een ontwikkeling, kan deze dusdanig worden ingevuld dat er voldoende ruimte (70 meter) overblijft voor de buisleidingen.

Wij vertrouwen erop dat onze hierboven omschreven zienswijzen voor u als minister van Infrastructuur en Milieu aanleiding zullen zijn voor aanpassing van de betreffende onderdelen in de Structuurvisie buisleidingen 2011- 2035 en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

10.2e

Is overigens al eens overwogen om in Europees verband te kijken naar mogelijkheden?
Is het in deze situatie niet mogelijk om samen met België te kijken naar een win-win situatie voor beide landen, door gezamenlijk een leiding aan te leggen?

Verzonden: Maandag 25 februari 2013 23:22
Onderwerp: Zienswijzeformulier
812053.02 Buisleidingenstrook Laarbeek Echt Susteren

Woonplaats: Helmond
Als: Particulier

Uw reactie

Ik ben zeer verontwaardigd over het feit dat er midden over mijn perceel een buisleidingenstrook gepland wordt. Vooral het feit dat er giftige stoffen over mijn grondgebied getransporteert zullen worden verontrust mij zeer.

Mijn woning met omliggend terrein zal zeer waarschijnlijk in de nabije toekomst in de verkoop komen. Door de planning van de buisleidingenstrook zal ik hoogstwaarschijnlijk aanzienlijke schade lijden, omdat ik bij een eventuele verkoop niet de gewenste vraagprijs zal ontvangen.

Daarom wil ik bij deze dan ook bezwaar maken tegen het aanleggen van de buisleidingenstrook over mijn perceel. Indien aanleg toch noodzakelijk blijkt wil ik in ieder geval een toereikende schadevergoeding hiervoor ontvangen. Tevens wens ik dan in geval van eventuele verkoop van mijn perceel een schriftelijke verklaring hiervan te ontvangen.

Reactie

nummer 17: 2 eensluitende zienswijzen

nr.	Organisatie	Adres	Postcode	Plaats
1				HUNSEL
2		10.2e		HUNSEL

Centrum Publieksparticipatie
Structuurvisie buisleidingen
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Datum: 22 februari 2013
Onderwerp: **Zienswijze Ontwerp-Structuurvisie buisleidingen**

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij dien ik mijn zienswijze in tegen de voorgenomen buisleidingenstrook Laarbeek – Echt-Susteren. Ik heb een agrarisch bedrijf met gronden in en om het te reserveren tracé. Ik heb bezwaren tegen de ligging van het huidig voorgestelde tracé en vind dat er voldoende alternatieven aanwezig zijn. Ik licht mijn bezwaren tegen het ter inzage liggende tracé hieronder nader toe.

Tracé

Doorsnijding bedrijf

De leidingen gaan dwars door mijn huiskavel/kavel/bedrijf. Dit betekent dat ik bijvoorbeeld bij de aanleg, die soms lange tijd in beslag kan nemen, in elk geval mijn perceel of zelfs een groot deel van mijn bedrijf een heel seizoen niet kan benutten. Dit heeft voor mij grote gevolgen die verder gaan dan alleen het gemis aan gewasopbrengsten. Om nog maar niet te spreken over de vervolgschade (structuurbederf van de grond). Ik stel voor om het tracé waar mogelijk zodanig te leggen dat mijn kavelgrenzen, de weg en/of de watergang worden gevolgd.

Mijn gebouwen liggen in het tracé.

In het huidige voorstel liggen mijn gebouwen in het aangewezen tracé. Aangezien het tracé niet mag leiden tot afwenteling van lasten of onnodige waardevermindering van gronden of goederen, kan dit niet aan de orde zijn. Daarom stel ik dat het tracé voor de vaststelling van de visie reeds verlegd wordt, zodat mijn gebouwen vrij komen te liggen.

De uitbreiding van mijn bouwblok ligt in de zone

Als ik mijn bedrijf wil uitbreiden en nieuwe gebouwen wil zetten, wordt ik beperkt door het aangewezen tracé. De reden hiervoor is dat het tracé direct langs mijn bouwperceel loopt. Om mijn ontwikkelingen naar de toekomst niet te beperken stel ik voor om de zone te verleggen.

Onduidelijk welke breedte van toepassing is

In de teksten van de structuurvisie buisleidingen bestaat geen eenduidigheid over de breedte van het tracé. Kunt u aangeven welke breedte bij mijn bedrijf van toepassing is? De breedte van het tracé heeft direct invloed op mijn mogelijkheden voor bedrijfsontwikkeling.

Geen gevolgen voor landbouw onderzocht

Er ontbreekt een inschatting van de gevolgen van de aanleg van de tracé voor landbouwbedrijven. Dit is extra relevant omdat het tracé is bedoeld voor het transport van chemicaliën tussen Chemelot en het Rotterdamse havengebied. Als producent van voedsel maak ik mij grote zorgen over de invloed indien er in de toekomst daadwerkelijk een leiding voor chemicaliën zou worden gerealiseerd. Daarnaast geldt dat bij calamiteiten de kans groot is dat er vervuiling optreedt van mijn grond, waardoor het niet meer bruikbaar zal zijn voor voedselproductie.

In het kader van de geschetste risico's verwacht ik dat er een analyse wordt uitgevoerd naar de invloed van de voorgenomen buisleiding en het transport van chemicaliën op de voedselproductie. Daarbij moet ook gezien worden hoe de risico's beperkt kunnen worden.

Beperkingen

In de publicatie in de Staatscourant over de buisleidingenstrook wordt niet over beperkingen gesproken als het gaat om een aanlegvergunningstelsel. Uit ervaring met bestemmingsplannen en ook in de ontwerp structuurvisie Infrastructuur en Ruimte staat dat voor het buisleidingentracé in het bestemmingsplan nadere voorschriften gaan gelden, bijvoorbeeld geen nieuwe gebouwen of bouwwerken, aanleg van verharding of permanente opslag van goederen en dat voor een aantal activiteiten een aanlegvergunning nodig is. Ik ben van mening dat vanuit het Ministerie reeds bepaald moet worden dat normale agrarische activiteiten zoals (diep)ploegen, draineren e.d. vrijgesteld dienen te worden van deze (aanleg)vergunningplicht.

Waardevermindering van de grond

De waarde van mijn kavel is door de aanwijzing van het tracé minder dan een kavel zonder aangewezen tracé of reeds gerealiseerde leidingenstrook. Ik vind dan ook dat dit niet onder de schade-afspraken met afzonderlijke leidingleggers kan vallen en verzoek daarom voor een vergoeding in de vermogensschade.

Vertrouwende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Handtekening

10.2e

Centrum Publieksparticipatie
Structuurvisie Buisleidingen,

Postbus 30316
2500 GH DEN Haag

Nuenen, 12 februari 2013

Betreft: Zienswijze Structuurvisie Buisleidingen

Mijne heren,

Via een schrijven van de gemeente zijn wij op de hoogte gebracht van het voornemen van het Rijk om stroken te reserveren voor het leggen van buisleidingen. In de Structuurvisie Buisleidingen maakt het Rijk haar plannen bekend. Gelijktijdig is bekend dat van 17 januari tot en met 27 februari op het voornemen voor de buisleidingenstrook een zienswijze kan worden ingediend.

Graag maken wij,

10.2e

, middels dit schrijven daarvan gebruik.

Een gedeelte van de ontwikkeling van dit plan vindt plaats op grond die in ons bezit is. Voor zover de kaart duidelijkheid geeft gaat het om een stuk van ca. 40 bij 80 meter in Nuenen en een tweede stuk van ca. 40 bij 35 meter in Mierlo.

Ons bedrijf betreft een melkveebedrijf in Nuenen dat volop in ontwikkeling is. Enerzijds proberen we via fokkerij de kwaliteit van onze veestapel op een steeds hoger plan te brengen, anderzijds worden de bij ons in het bezit zijnde gronden zo optimaal mogelijk aangewend voor de winning van het beste voer. Met als resultaat een zo rendabel mogelijk bedrijf.

Het feit dat zo'n 5000 m² van die grond in de toekomst voor buisleidingen wordt gereserveerd is bedreigend voor de ontwikkeling van ons bedrijf. Om de volgende redenen:

- De belangrijkste is het feit dat het om buisleidingen gaat voor vervoer van gevaarlijke stoffen. De grond die volgens het plan bestemt wordt voor deze buisleidingen wordt

zoals eerder gesteld gebruikt voor voerwinning. De angst bij ondergetekende is groot dat dit een negatieve invloed heeft op het gewonnen voer. En dan bedoelen we niet meteen opbrengstderving, maar vooral schade door mogelijk vrijkomen van die schadelijke stoffen. Een garantie hiervoor is onmogelijk. In het verleden werd bij de bouw ook asbest gebruikt, waarvan pas veel later duidelijk werd hoe giftig het was. Er is van ondergetekende dan ook geen enkel vertrouwen in welk onderzoek dan ook dat aantoonst dat er geen gif of andere schadelijke stoffen vrijkomen. Mogelijk komt dit in het voer en tast dit de kwaliteit van onze – door jarenlange inspanning inmiddels op hoog nivo staande - veestapel aan.

- Daarbij is inherent aan buisleidingen, hoe veilig ook, kans op lekkage. De angst bij ondergetekende is groot dat dit negatief uitpakt voor de gezondheid van ons vee. Maar ook voor de kwaliteit van de te produceren melk en vlees die bestemd is voor menselijke consumptie.
- Reservering van grond voor buisleidingen houdt in dat in de toekomst ook daadwerkelijk buisleidingen gelegd gaan worden. Hierdoor zal de grond – zij het tijdelijk – vanwege aanleg niet gebruikt kunnen worden. Dit brengt opbrengstderving en mogelijk beschadiging van de gewassen met zich mee. Dat kan uiteraard financieel vergoed worden. Echter, dat geldt niet voor de blijvende structuurschade aan de grond. Dit kan nog jarenlang negatieve gevolgen voor de opbrengst met zich mee brengen.
- Het feit dat buisleidingen in de grond liggen, houdt onverminderd met zich mee dat ten behoeve van onderhoud gegraven moet gaan worden in de bovenliggende grond. Naast bovengenoemde zal dit niet alleen direct kosten met zich meebrengen vanwege opbrengstderving, maar ook vanwege de inspanningen voor het vinden van vervangend voer.

Gezien bovenstaand bezwaren gaan wij er dan ook vanuit dat u uw plannen nog eens grondig herziet en een ander gebied zoekt voor uw plannen. Wellicht is een passend alternatief om de buisleidingen onder bestaande (zand)wegen te leggen, iets dat vooral bij het gereserveerde gebied in Nuenen simpel te realiseren lijkt.

Met vriendelijke groeten,

10.2e

Verzonden: Zondag 24 februari 2013 20:40
Onderwerp: Zienswijzeformulier
812053.02 Buisleidingenstrook Laarbeek Echt Susteren

Woonplaats: HELMOND
Als: Particulier

Uw reactie

Als bewoners van een toekomstig leidingtraject van gevaarlijke stoffen (waar niet van bekend is wat er doorheen gaat stromen) worden wij slecht geïnformeerd door de gemeente. Wij hebben dit via via moeten vernemen. Gemeente erkent zelf (artikel in Brandevoorter Courant, december 2012) dat het tracé recht door Brandevoort de ontwikkeling van de wijk belemmert dus willen ze het bij ons voor de deur leggen waarmee het onze toekomst belemmert. Aangezien het niet bekend is wat er voor stoffen doorheen gaan lopen, zijn we ongerust over de gezondheid van onze kinderen en onszelf en in materieel opzicht de waardedaling van ons huis. Volgens het artikel is dit tracé 28 miljoen goedkoper en mocht dit project doorgang vinden, wat wij ten zeerste niet hopen, dat wij, de gedupeerden, in deze de bewoners van de Zeepsehoeve, de waardevermindering van onroerend goed gecompenseerd zal worden. Wij hopen in de toekomst beter geïnformeerd te zullen worden.

Reactie

Van
Verzonden Vrijdag 22-02-2013.
Onderwerp Buisleiding.

Mierlo 22-02-2013.

Centrum Publieksparticipatie.
Structuurvisie Buisleidingen.
Postbus 30316.
2500GH Den Haag.

Betreft zienswijze buisleidingen te Mierlo.

Geachte Heer/Mevrouw.

Hierbij mijn zienswijze aangaande de structuurvisie buisleidingen welke dwars door mijn percelen lopen, percelen
De redenen zijn als volgt. 10.2e
De waardevermindering van mijn eigendom.
De beperking van de mogelijkheden op mijn grond.
De milieu en veiligheidsaspecten.

De 10.2e is zijn varkensbedrijf aan het eindigen op de plaats van de stallen komen woonhuizen. zogenaamde Ruimte voor Ruimte Woningen.
Het bestemmingsplan ter plekke voor deze wijziging is goedgekeurd. Met andere woorden enkele bouwpercelen worden veel minder waard of mogelijk onverkoopbaar.
Ook deze grond ligt volledig binnen het bestemmingsplan Dorpsgezicht Het Broek.
Mijn voorstel aan u is om de leiding vanaf het kruisen met de broekstraat zo dicht mogelijk tegen de grens met de gemeente Helmond te leggen en vervolgens door of langs aan de Helmondse zijde, van het driehoekig stuk bos op de Stepekol te Mierlo, rechtdoor richting het kanaal.
Zodanig dat de huizen op de stappenhoeve te Helmond er ook geen hinder van hebben.
Op deze wijze is het traject korter, minder mensen hinder en aanmerkelijk goedkoper.
Graag wens ik mijn zienswijze en mijn motivatie het liefst ter plekke toe te lichten.
Mocht er iets niet duidelijk zijn dan graag contact.
Uw reactie zie ik met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet.

10.2e

Mierlo

Kennisgeving Buisleidingenstrook Laarbeek-Echt-Susteren

Het Rijk wil in de toekomst het leggen van leidingen ten behoeve van energie- en grondstoffenleverantie mogelijk blijven houden. Met de Structuurvisie Buisleidingen wordt, vanwege toenemende ruimtedruk, alvast ruimte gereserveerd voor toekomstig vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen. De Structuurvisie bevat een hoofdstructuur van verbindingen waarlangs in de toekomst buisleidingen van nationaal belang gelegd kunnen worden. Transport via buisleidingen is van belang, omdat de energievoorziening en de grondstoffenvoorziening plaatsvinden op grond van dit relatief schone, veilige en ruimtelijk efficiënte transportmiddel.

Voor het transport van grondstoffen tussen het Rotterdamse havengebied en het chemiecluster Chemelot in Midden-Limburg, wil het Rijk in aanvulling op de reeds vastgestelde verbindingen een aanvullende verbinding (buisleidingenstrook) vrijhouden tussen de gemeenten Laarbeek in Noord-Brabant en Echt-Susteren in Limburg. Deze verbinding loopt door de gemeenten Laarbeek, Helmond, Nuenen, Geldrop-Mierlo, Someren, Nederweert, Weert, Leudal, Maasgouw en Echt-Susteren. De strook is niet bedoeld voor de aanleg van nieuwe aardgastransportleidingen.

In de Structuurvisie Buisleidingen, die door het Kabinet in oktober is vastgesteld, heeft deze buisleidingenstrook een indicatieve status. De indicatieve status wil zeggen, dat eerst nog de gelegenheid wordt gegeven zienswijzen over de voorgenomen buisleidingenstrook in te dienen. Vervolgens zal de Minister van Infrastructuur en Milieu (samen met de Minister van Economische Zaken) een besluit nemen tot het vaststellen van deze buisleidingenstrook.

Van 17 januari tot en met 27 februari 2013 kunt u op het voornemen voor de buisleidingenstrook een zienswijze indienen.

Toelichting

Vorig jaar heeft de Ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen en het daarbij behorende milieu-effectrapport ter inzage gelegen. Hierin was de verbinding tussen Rotterdam en Midden-Limburg wel opgenomen, maar via een tracé dat vanuit Laarbeek in Noord-Brabant verder naar het oosten loopt en in Horst aan de Maas afbuigt naar het zuiden.

Het bedrijfsleven heeft er in een aantal zienswijzen op gewezen, dat dit tracé aanzienlijk langer is dan tracés van bestaande leidingverbindingen. Het heeft daarom gevraagd de directe verbinding tussen Laarbeek en Echt-Susteren in Limburg alsnog in de Structuurvisie op te nemen.

Naar aanleiding van deze zienswijzen heeft de Minister van IenM de mogelijkheid van een strook nader onderzocht op milieueffecten en besproken met het bedrijfsleven in Midden-Limburg en de gemeenten langs het tracé van de strook tussen Laarbeek en Echt-Susteren. Op grond van deze bevindingen is geconcludeerd, dat de verbinding een zinvolle toevoeging is aan het netwerk van buisleidingenstroken en het te realiseren is.

Achtergrond

In de Structuurvisie buisleidingen is het nut en de noodzaak voor het reserveren van ruimte voor toekomstige buisleidingen vastgelegd en zijn de uitgangspunten voor het nieuwe beleid beschreven. In de hoofdstructuur is aangegeven waar ruimte voor nieuwe buisleidingstroken gereserveerd moet worden. Voor deze Structuurvisie is op grond van de Wet Milieubeheer een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De procedure ten behoeve van het opstellen van een MER zorgt ervoor, dat het milieubelang een volwaardige plaats in de plan- en besluitvormingsprocedure heeft. De resultaten uit het MER zijn in de Structuurvisie verwerkt.

Informatie en indiening zienswijzen

Ruimtelijkeplannen.nl

particulieren | Ga naar professionals

Home Een plan bekijken ▶

Bestemmingsplannen | Structuurvisies | Algemene regels overheden

Huidige kaart: Structuurvisies

Help FAQ Contact

Plan- en kaartfilter

Terug naar zoekresultaten

Ondergrond Transparantie



10.2e

Verzonden: Maandag 25 februari 2013 16:43
Onderwerp: Zienswijzeformulier
812053.02 Buisleidingenstrook Laarbeek Echt Susteren

Woonplaats: NEDERWEERT
Als: Particulier

Uw reactie

In de bijlage vind uw mijn zienswijze.

Reactie

Centrum Publieksparticipatie
Structuurvisie buisleidingen
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Datum: 25 februari 2013
Onderwerp: **Zienswijze Ontwerp-Structuurvisie buisleidingen**

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij dien ik mijn zienswijze in tegen de voorgenomen buisleidingenstrook Laarbeek – Echt-Susteren. Ik heb agrarische gronden in het te reserveren tracé. Ik heb bezwaren tegen de ligging van het huidig voorgestelde tracé en vind dat er voldoende alternatieven aanwezig zijn. Ik licht mijn bezwaren tegen het ter inzage liggende tracé hieronder nader toe.

Tracé

De leidingen gaan door mijn huiskavel/bedrijf. Dit betekent dat ik bijvoorbeeld bij de aanleg, die soms lange tijd in beslag kan nemen, in elk geval mijn perceel of zelfs een groot deel van mijn bedrijf een heel seizoen niet kan benutten. Dit heeft voor mij grote gevolgen die verder gaan dan alleen het gemis aan gewasopbrengsten. Om nog maar niet te spreken over de vervolgschade (structuurbederf van de grond).

De nu aangegeven leidingstrook stel ik voor te verplaatsen naar de reeds aanwezige gasleidingstrook zodat er maar één leidingstrook het perceel doorsnijdt. Hierbij word voorkomen dat er geen tweede leidingstrook onnodig beslag legt op de agrarische grond. Tevens word voorkomen dat er onnodig structuurbederf optreedt.

Onduidelijk welke breedte van toepassing is

In de teksten van de structuurvisie buisleidingen bestaat geen eenduidigheid over de breedte van het tracé. Kunt u aangeven welke breedte bij mijn bedrijf van toepassing is? De breedte van het tracé heeft direct invloed om mijn mogelijkheden voor bedrijfsontwikkeling.

Geen gevolgen voor landbouw onderzocht

Er ontbreekt een inschatting van de gevolgen van de aanleg van de tracé voor landbouwbedrijven. Dit is extra relevant omdat het tracé is bedoeld voor het transport van chemicaliën tussen Chemelot en het Rotterdamse havengebied. Als producent van voedsel maak ik mij grote zorgen over de invloed indien er in de toekomst daadwerkelijk een leiding voor chemicaliën zou worden gerealiseerd. Daarnaast geldt dat bij calamiteiten de kans groot is dat er vervuiling optreedt van mijn grond, waardoor het niet meer bruikbaar zal zijn voor voedselproductie.

In het kader van de geschetste risico's verwacht ik dat er een analyse wordt uitgevoerd naar de invloed van de voorgenomen buisleiding en het transport van chemicaliën op de voedselproductie. Daarbij moet ook gezien worden hoe de risico's beperkt kunnen worden.

Beperkingen

In de publicatie in de Staatscourant over de buisleidingenstrook wordt niet over beperkingen gesproken als het gaat om een aanlegvergunningstelsel. Uit ervaring met bestemmingsplannen en ook in de ontwerp structuurvisie Infrastructuur en Ruimte staat dat voor het buisleidingentracé in het bestemmingsplan nadere voorschriften gaan gelden, bijvoorbeeld geen nieuwe gebouwen of bouwwerken, aanleg van verharding of permanente opslag van goederen en dat voor een aantal activiteiten een aanlegvergunning nodig is. Ik ben van mening dat vanuit het Ministerie reeds bepaald moet worden dat normale agrarische activiteiten zoals (diep)ploegen, draineren e.d. vrijgesteld dienen te worden van deze (aanleg)vergunningplicht.

Waardevermindering van de grond

De waarde van mijn kavel is door de aanwijzing van het extra tracé minder dan een kavel zonder het nieuwe aangewezen tracé of reeds gerealiseerde leidingenstrook. Ik vind dan ook dat dit niet onder de schade-afspraken met afzonderlijke leidingleggers kan vallen en verzoek daarom voor een vergoeding in de vermogensschade.

Vertrouwende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

10.2e

Nederweert

Verzonden: Maandag 25 februari 2013 17:34
Onderwerp: Zienswijzeformulier
812053.02 Buisleidingenstrook Laarbeek Echt Susteren

Aanspreekvorm: de heer

Aanspreektitel:

Achternaam:

Voorvoegsel(s):

Voorletters: .

Straat:

10.2e

Huisnummer:

Postcode:

Woonplaats: MAASBREE

Telefoonnummer:

E-mailadres: @hetnet.nl

Als: Organisatie

Organisatie:

Uw reactie

zie bijlage

Reactie

Centrum Publieksparticipatie
Structuurvisie buisleidingen
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Datum: .. februari 2013

Onderwerp: **Zienswijze Ontwerp-Structuurvisie buisleidingen**

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij dien ik mijn zienswijze in tegen de voorgenomen buisleidingenstrook Laarbeek – Echt-Susteren. Ik heb een agrarisch bedrijf met gronden in en om het te reserveren tracé. Ik heb bezwaren tegen de ligging van het huidig voorgestelde tracé en vind dat er voldoende alternatieven aanwezig zijn. Ik licht mijn bezwaren tegen het ter inzage liggende tracé hieronder nader toe.

Tracé

Doorsnijding bedrijf

De leidingen gaan dwars door mijn huiskavel/kavelsenbedrijf. Dit betekent dat ik bijvoorbeeld bij de aanleg, die soms lange tijd in beslag kan nemen, in elk geval mijn perceel of zelfs een groot deel van mijn bedrijf (in mijn geval 12 ha van in totaal 35 ha, dus meer dan 1/3 is buisleidingstrook) een heel seizoen niet kan benutten. Dit heeft voor mij grote gevolgen die verder gaan dan alleen het gemis aan gewasopbrengsten. Om nog maar niet te spreken over de vervolgschade (structuurbederf van de grond, vernieling van drainages en beregeningsleidingen). Ik stel voor om het tracé waar mogelijk zodanig te leggen dat mijn kavelgrenzen, de weg en/of de watergang worden gevolgd.

Mijn gebouwen liggen in het tracé.

In het huidige voorstel liggen mijn gebouwen in het aangewezen tracé. Aangezien het tracé niet mag leiden tot afwenteling van lasten of onnodige waardevermindering van gronden of goederen, kan dit niet aan de orde zijn. Daarom stel ik dat het tracé voor de vaststelling van de visie reeds verlegd wordt, zodat mijn gebouwen vrij komen te liggen.

De uitbreiding van mijn bouwblok ligt in de zone

Als ik mijn bedrijf wil uitbreiden en nieuwe gebouwen wil zetten, wordt ik beperkt door het aangewezen tracé. De reden hiervoor is dat het tracé direct over mijn bouwperceel loopt. Om mijn ontwikkelingen naar de toekomst niet te beperken stel ik voor om de zone te verleggen.

Onduidelijk welke breedte van toepassing is

In de teksten van de structuurvisie buisleidingen bestaat geen eenduidigheid over de breedte van het tracé. Kunt u aangeven welke breedte bij mijn bedrijf van toepassing is? De breedte van het tracé heeft direct invloed om mijn mogelijkheden voor bedrijfsontwikkeling.

Geen gevolgen voor landbouw onderzocht

Er ontbreekt een inschatting van de gevolgen van de aanleg van de tracé voor landbouwbedrijven. Dit is extra relevant omdat het tracé is bedoeld voor het transport van chemicaliën tussen Chemelot en het Rotterdamse havengebied. Als producent van voedsel maak ik mij grote zorgen over de invloed indien er in de toekomst daadwerkelijk een leiding voor chemicaliën zou worden gerealiseerd. Daarnaast geldt dat bij calamiteiten de kans groot is dat er vervuiling optreedt van mijn grond, waardoor het niet meer bruikbaar zal zijn voor voedselproductie.

In het kader van de geschetste risico's verwacht ik dat er een analyse wordt uitgevoerd naar de invloed van de voorgenomen buisleiding en het transport van chemicaliën op de voedselproductie. Daarbij moet ook bezien worden hoe de risico's beperkt kunnen worden.

Beperkingen

In de publicatie in de Staatscourant over de buisleidingenstrook wordt niet over beperkingen gesproken als het gaat om een aanlegvergunningstelsel. Uit ervaring met bestemmingsplannen en ook in de ontwerp structuurvisie Infrastructuur en Ruimte staat dat voor het buisleidingstracé in het bestemmingsplan nadere voorschriften gaan gelden, bijvoorbeeld geen nieuwe gebouwen of bouwwerken, aanleg van verharding of permanente opslag van goederen en dat voor een aantal activiteiten een aanlegvergunning nodig is. Ik ben van mening dat vanuit het Ministerie reeds bepaald moet worden dat normale agrarische activiteiten zoals (diep)ploegen, draineren e.d. vrijgesteld dienen te worden van deze (aanleg)vergunningplicht.

Waardevermindering van de grond

De waarde van mijn kavels is door de aanwijzing van het tracé minder dan een kavel zonder aangewezen tracé of reeds gerealiseerde leidingenstrook. Ik vind dan ook dat dit niet onder de schade-afspraken met afzonderlijke leidingleggers kan vallen en verzoek daarom voor een vergoeding in de vermogensschade.

Vertrouwende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Verzonden: Dinsdag 26 februari 2013 14:15
Onderwerp: Zienswijzeformulier
812053.02 Buisleidingenstrook Laarbeek Echt Susteren

Woonplaats: HELMOND
Als: Particulier

Uw reactie

ik protesteer tegen de aanleg van de buisleiding conform Afbeelding 7.171 Knelpunt Brandevoort en twee westelijke oplossingsrichtingen. de getoonde oplossing betekent dat de buisleiding op zeer geringe afstand van onze woning geplaatst wordt. onbegrijpelijk omdat er een fikse omweg gemaakt moet worden. De plaatsing van de leiding zal tevens een negatieve invloed hebben op de waarde van de woning. wij zijn hier komen wonen om verstoken te blijven van dit soort zaken. krijgt brandevoort dan naast alle goede reclame nu ook nog eens naast het "tennetdrama" er nu weer een drama bij? wordt brandevoort dan weer dat stuk waar de gemeente eers bakken met geld verdient door de ontwikkeling en er vervolgens ook maar alles mee laat gebeuren en niet voor haar bewoners op komt?

Reactie



Centrum Publieksparticipatie
Structuurvisie Buisleidingen
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Datum

25 FEB. 2013

Onderwerp

Zienswijze structuurvisie buisleidingen gemeente Someren
vrom/pm UB-662

Ons kenmerk

Uw kenmerk

Uw brief van

Bijlage(n)

Postadres

Postbus 290
5710 AG Someren

Bezoekadres

Wilhelminaplein 1
5711 EK Someren

Telefoon

0493 - 494 888

Telefax

0493 - 494 850

E-mail

gemeente@someren.nl

Website

www.someren.nl

Bankrelatie

Postbank 10.69.466
BNG 28 50 07947

Geachte heer/mevrouw,

Op 17 januari 2013 is de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035 ter inzage gelegd. Een belangrijke wijziging ten opzichte van de eerder gepubliceerde ontwerp Structuurvisie Buisleidingen 2011-2035 betreft een nieuw toegevoegd tracé 'Laarbeek - Echt - Susteren'. Dit tracé doorsnijdt de gemeente Someren.

De gemeente Someren is medio 2012 op de hoogte gesteld van dit nieuwe tracé en heeft naar aanleiding van de nieuwe reserveringsstrook haar knelpunten aan het Ministerie van Infrastructuur & Milieu kenbaar gemaakt in een memo van 9 mei 2012. De reserveringsstrook is naar aanleiding van de knelpunten in de vastgestelde structuurvisie buisleidingen op enkele plaatsen aangepast.

Omdat wij ons niet geheel in de Structuurvisie kunnen vinden brengen wij met betrekking tot de gepubliceerde Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035 alsnog de volgende zienswijzen in.

Knelpunten in het tracé

Ten aanzien van de vastgestelde Structuurvisie buisleidingen 2012-2035 worden de volgende knelpunten gesignaleerd:

- Groenebeemdweg 64: bouwvlak wonen en gebouw, knelpunt niet opgelost;
- Vaarhoefseweg 8: bouwvlak agrarisch en woning, knelpunt niet opgelost;
- Vaarhoefseweg 40: bouwvlak agrarisch, gebouw en woning, knelpunt niet opgelost;

- Hoijerstraat 8: bouwvlak agrarisch, knelpunt niet opgelost, nieuw knelpunt;
- Vaarselstraat 94: bouwvlak en woning, mogelijk knelpunt;
- Vaarselstraat 95: bouwvlak, mogelijk knelpunt;
- Kuilvenweg 4: bouwvlak, ontwikkeling manege, knelpunt niet opgelost;
- Heikantstraat 21: knelpunt niet geheel opgelost;
- Kuilerstraat 6: bouwvlak agrarisch, nieuw knelpunt;
- Kerkendijk 55: bouwvlak agrarisch, knelpunt niet opgelost;
- Groeneweg 11: bouwvlak wonen, knelpunt niet opgelost.

Bovengenoemde knelpunten zijn mogelijk oplosbaar door het verplaatsen van de reserveringsstrook binnen het zoekgebied. Wij nodigen u nadrukkelijk uit dit alsnog te doen.

Bouwrechten

Verder zijn wij van mening dat er rechten van burgers worden aangetast ten gevolge van de reserveringsstrook, met name als de projectie over (bouw)percelen van die burgers gepland is.

Risico berekening

Op voorhand is niet duidelijk voor welke chemische stof(fen) buisleiding(en) aangelegd zullen worden. Dat impliceert dat de resultaten van groepsrisicoberekeningen niet op voorhand te voorspellen zijn. De verwachting is dat het groepsrisico in de gemeente Someren niet tot overschrijding van de oriëntatiewaarde zal leiden ten gevolge van deze reserveringsstrook. De strook is binnen de gemeentegrenzen van Someren uitsluitend gesitueerd in het buitengebied, maar ook door een te ontwikkelen recreatiegebied. Algehele zekerheid is hierover niet op voorhand te geven, waarover wij dan ook nadrukkelijk onze bezorgdheid uitspreken.

Daarnaast wordt bij berekeningen van het plaatsgebonden risico en groepsrisico geen rekening gehouden met cumulatie van stoffen. Ook hiervoor geldt onze bezorgdheid, omdat op voorhand niet met zekerheid is vast te stellen welke invloed cumulatie heeft en de gevolgen hiervan bij calamiteiten.

Tot slot verzoeken wij u om bij aanleg van een of meerdere buisleidingen tijdig contact met alle betrokkenen op te nemen en zorg te dragen voor een goede communicatie.

Als u naar aanleiding van deze brief nog vragen heeft dan kunt u contact opnemen met van de afdeling Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Someren,
de secretaris. de burgemeester,

10.2e

10.2e

 Drs. A.P.M. de Kok

 A.P.M. Veltman

10.2e

Centrum Publieksparticipatie
Structuurvisie Buisleidingen
Postbus 30316
2500 GH 'S-GRAVENHAGE

datum:	20 februari 2013	uw brief:	ons kenmerk: UIT - 1326865
verzonden op:	25 februari 2013	zaaknummer: Z - 13016293	bijlage(n):
onderwerp:	zienswijze gemeente Laarbeek	behandeld door:	afschrift:

Geachte heer/mevrouw,

Op 17 januari 2013 is door u de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035 ter inzage gelegd. Een belangrijke wijziging ten opzichte van de eerder gepubliceerde ontwerp-structuurvisie Buisleidingen 2011-2035 is het nieuwe tracé 'Echt en Susteren' in de gemeente Laarbeek. Voor de gemeente Laarbeek betekent dit dat naast het oorspronkelijke tracé een nieuw en tweede tracé is vastgesteld voor het aanleggen van toekomstige buisleidingen.

Op het ontwerp Structuurvisie buisleidingen 2011-2035 zijn in een eerder stadium zienswijzen ingediend door de gemeente Laarbeek.

Enkele knelpunten zijn naar aanleiding van deze zienswijzen opgelost. Er resteren echter nog enkele andere knelpunten die opgelost dienen te worden:

- Torrenven 3 (strook over rijbak geprojecteerd);
- Rooijseweg 19 (nieuw knelpunt);
- Grensweg 6 (deels over stal);
- Lagedijk 5 (strook geheel over stal);
- Boerdonkseweg Noord 15 (deels over bouwperceel);
- Vonderweg Oost 3-5 (strook deels over stal);
- De provinciale weg N279. Er zijn vergevorderde plannen om de N279/ Broekdalerbaan te verbreden naar 4 rijstroken. De ligging van deze weg ten opzichte van de buisleidingstrook willen wij nogmaals onder uw aandacht brengen;
- Gemertseweg 25 (strook grotendeels over bestaande bebouwing);
- De Biezen 3 (strook deels over stallen).

Ten aanzien van de vastgestelde Structuurvisie buisleidingen 2012-2035 worden de volgende knelpunten gesignaleerd die om een oplossing vragen:



- Tegenover Knapersven 13 (buisleidingenstrook geprojecteerd over stal op perceel met perceelnr. 1117);
- Sonseweg 13 (strook deels over bouwperceel);
- Sonseweg 1 (strook geprojecteerd over woning);
- Nieuw uitbreidingsplan " Nieuwenhof-Noord" (de strook ter hoogte van dit uitbreidingsplan dient zo ver mogelijk in oostelijke richting, van dit plan af, verschoven te worden. Dit mede gelet op het groepsrisico.

Verder zijn wij van oordeel dat één tracé binnen de gemeente Laarbeek afdoende zou moeten zijn voor het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen.

Aanvullend zijn wij van mening dat rechten van burgers worden aangetast, met name als de projectie over percelen van die burgers gepland is. Wij verzoeken dan ook hier de nodige aandacht aan te besteden, de betrokkenen hieromtrent te benaderen dan wel hiervoor een oplossing aan te dragen.

Tenslotte willen wij mededelen dat wij kennis hebben genomen van de zienswijzen/ bezwaar vanuit de gemeente Helmond voor wat betreft de ligging van de buisleidingstrook nabij de wijk Brandevoort. Indien aan deze zienswijze tegemoet wordt gekomen om als bedacht deze strook te verplaatsen naar het grondgebied van de gemeente Laarbeek, dan houden wij ons het recht voor daar in een later stadium op te kunnen reageren.

Laarbeek, 20 februari 2013

Hoogachtend,

het college van burgemeester en wethouders van Laarbeek,
de secretaris, de burgemeester,

10.2e

10.2e

C.A. Liebrecht

J.G.M.T. Ubachs

Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 10100
5000 JC Tilburg

AANTEKENEN 10.2e

Centrum Publieksparticipatie
Postbus 30316
2500 GH 'S-GRAVENHAGE

Dr. Hub van Doorneweg 195
Tilburg

Telefoon 10.2e
Fax
www.achmearechtsbijstand.nl

Datum
25 februari 2013
Onderwerp
Zienswijze structuurvisie buisleidingenstrook
Laarbeek-Echt-Susteren

Ons kenmerk
10.2e
Uw kenmerk
10.2e

Behandeld door 10.2e
Telefoon (
Fax
klantenservice@achmearechtsbijstand.nl
Afwezig op woensdag en vrijdag

Geachte heer, mevrouw,

U heeft het de ontwerpstructuurvisie buisleidingenstrook Laarbeek-Echt-Susteren ter inzage gelegd. 10.2e is het hier niet mee eens. Zijn zienswijze licht ik toe in deze brief.

Zienswijze

Cliënt is van oordeel dat de wijze waarop het tracé thans loopt te belastend voor hem is. De verkoopbaarheid van de percelen komt in het gedrang. Als de Ruimte voor Ruimte percelen al verkocht kunnen worden, dan brengen ze veel minder op. De overige en bestaande percelen en het bedrijfspand zullen in waarde dalen.

Woonbebouwing

Het voorgenomen tracé loopt dwars door het perceel van cliënt aan 10.2e ; zie bijgaand kaartje vanuit de site ruimtelijkeplannen.nl (bijlage 1.) Het gaat hier om een strook van +/- 40 meter breed. Dit betekent dat hij geconfronteerd zal worden met een ernstige beperking van zijn eigendom.

Immers, het effect van de leidingenstrook is dat er ondermeer geen bebouwing kan worden gerealiseerd en verder dreigt zijn tuin behoorlijk "op de schop te worden gezet". Dit heeft een aanzienlijk waardedrukkend effect op zijn eigendom. Dit naast het feit dat er zijns inziens veiligheidsrisico's gaan spelen. Het is namelijk niet helder wat er precies door de buizen vervoerd zal worden; in de kennisgeving Buisleidingenstrook – Echt-Susteren (publicatie Staatscourant 16 januari 2013) wordt expliciet gesproken over leidingstroken voor toekomstige buisleidingen met gevaarlijke stoffen. Cliënt begrijpt dat het daarbij vooral om chemicaliën gaat.

In de paragrafen 8.2 tot en met 8.5 van de Structuurvisie Buisleidingen 2012 – 2035 wordt hierop nader ingegaan, ondermeer met een verwijzing naar het Besluit externe veiligheid buisleidingen.

Rekeningnummer (IBAN) 10.2e
Kvk 41 038 571 Apeldoorn

Ongevallen/calamiteiten zijn nooit uit te sluiten. Cliënt wenst geen gevaarstelling in de directe nabijheid van zijn woning!

Verdere beperkingen

Daarnaast heeft cliënt in de directe nabijheid van zijn woning grond liggen. Die grond is bestemd voor vier zogenaamde Ruimte voor Ruimtewoningen. De betreffende buisleidingenstrook geeft beperkingen voor de situering van de geplande woningen. Ook in dit kader voorziet cliënt een aanzienlijke financiële schade. Ook als de strook indicatief blijft maar de leidingen op termijn toch aangelegd kunnen worden.

Cliënt verkeert dan ook in grote onzekerheid en het is volstrekt niet helder door wie en op welke wijze financiële compensatie zal plaatsvinden. Een slechte zaak!

Onvoldoende belangenafweging

In de toelichting betreffende de voorgenomen leidingenstrook wordt aangegeven dat "het bedrijfsleven" heeft verzocht om een directe verbinding tussen Laarbeek en Echt-Susteren alsnog in de Structuurvisie op te nemen. De Minister van IenM concludeerde dat de in het geding zijnde verbinding een zinvolle toevoeging is aan het netwerk van buisleidingenstroken en dat deze te realiseren is.

Verder staat in de MER dat gekozen is voor een alternatief traject, westelijk om Helmond heen. Door dit alternatief wordt voorkomen dat er een doorkruising van nieuwe leidingen door de wijk Brandevoort plaatsvindt. Het voorgestelde alternatieve tracé is vastgesteld in overleg met betrokken gemeenten (Helmond, Nuenen, Geldrop-Mierlo). Daarbij gaat de Minister en ook voornoemde gemeenten echter voorbij aan de gerechtvaardigde belangen van derden, waaronder cliënt. Door de voorgenomen aanwijzing wordt cliënt onevenredig geraakt. Dit klemmt temeer omdat er, in het geval de betreffende strook tussen voornoemde gemeenten daadwerkelijk zou moeten worden aangelegd, er een goed alternatief is.

Alternatief

Cliënt begrijpt niet waarom het tracé niet verlegd kan worden ten westen van Mierlo. Cliënt heeft twee voorstellen hiervoor op papier gezet (*bijlage 2 en 3*). Hierop is met blauw het alternatieve tracé aangegeven. Het tracé blijft dan weg van dichtbevolkte gebieden die met licht paars op het kaartje zijn vermeld. Cliënt is groot voorstander van het tracé van bijlage 2. Ook u zou hier voorstander van moeten zijn: dit tracé gaat namelijk niet door woonkernen heen en is een stuk korter dan uw voorstel. Dit levert een kostenbesparing en een veiligere situatie op. Het voorstel van bijlage 3 geeft alleen een ander voorstel voor het gebied bij Mierlo. Ook dit is een korter tracé dat woongebieden vermijdt. Het mes snijdt dus aan beide kanten als een van beide voorstellen van cliënt wordt geaccepteerd.

Het nu voorliggende tracé dat dreigt te worden vastgesteld raakt nagenoeg de woonkernen van Mierlo en Helmond. Dat kan natuurlijk nooit de bedoeling zijn!

Onnodige ingreep

Cliënt begrijpt niet dat nieuwe leidingen niet langs bestaande leidingen bij lokale hoogspanningsmasten of in bestaande leidingstroken kunnen worden aangelegd. Dit omdat er, naast de ruimtelijke en kostenaspecten, weinig maatschappelijk draagvlak van de betrokken grondeigenaren is (zie ook zienswijzennota bij de op 12 oktober 2012 vastgestelde Structuurvisie Buisleidingen).

In dit kader ook paragraaf 6.3. van voornoemde structuurvisie, te weten het voorkomen/beperken van negatieve gevolgen.

Schade/onzekerheid

Nadrukkelijk wordt in paragraaf 6.8 van meerder genoemde structuurvisie opgemerkt dat het Rijk de ruimte reserveert voor toekomstige buisleidingen maar zich niet verantwoordelijk stelt voor de aankoop van de voor buisleidingen vrij te houden grond. Daarbij wordt aangesloten in de paragrafen 6.9 en 6.10. Hierin wordt opgemerkt dat de Structuurvisie Buisleidingen enkel het Rijk bindt en niet andere overheden. Wel moet de onbelemmerde doorgang via bestemmingsplannen worden vrijgehouden (doorwerking via het Barro, Besluit algemene regels ruimtelijke ordening). Eerst dan zou schade in de vorm van planschade kunnen worden geclaimd.

Cryptisch staat vermeld dat de nieuwe leidingstroken zoveel mogelijk zo zijn gekozen, dat knelpunten worden vermeden, zoals overlap met geplande nieuwbouw. Waar toch knelpunten optreden, zal ruimte aan gemeenten worden gegeven voor lokaal maatwerk om het tracé van de buisleidingenstrook te optimaliseren. Cliënt blijft hierdoor in grote onzekerheid verkeren!

Laatste alternatief

Tot slot is cliënt bereid u als laatste compromis het volgende voor te stellen. Indien u niet bereid bent om de voorstellen van cliënt uit de bijlagen 2 en 3 te volgen, dan is cliënt, ondanks de gevaren van de buisleidingen, het volgende voor. In bijlage 4 vindt u een voorstel voor een verlegging en versmalling van de buisleiding die door het perceel van cliënt loopt. Helder moge zijn dat dit voorstel pas de hoek komt omkijken als u met verwijzing naar goede argumenten de andere alternatieven afwijst. In dit laatste voorstel dient ook de gemeente betrokken te worden, omdat de bouwpercelen en bouwblokken wijzigen.

Verzoek

Namens cliënt vraag ik u dringend om ernstig rekening te houden met de zwaarwegende belangen van cliënt en het gepubliceerde tracé van de buisleidingenstrook Laarbeek en Echt-Susteren niet vast

Vervolg op de brief van
25 februari 2013

Bestemd voor

Bladnummer
4

te stellen of het tracé aan te passen tegemoetkomend aan deze zienswijze. Ook verzoek ik u om in deze procedure nauw overleg met de gemeente Helmond te voeren over de zienswijze en voorstellen van cliënt.

Vragen?

Hebt u nog vragen of wilt u ons verder informeren? Neemt u dan gerust contact op met mij via onze klantenservice. Zij zijn te bereiken op 10.2e U kunt ook een e-mail sturen naar klantenservice@achmearechtsbijstand.nl of faxen naar 10.2e Denkt u eraan om in dat geval ons referentienummer 10.2e te vermelden?

10.2e

Bijlage 1

**Uitsnede van kaart van ruimtelijke plannen: het voorgenomen tracé
door perceel cliënt**

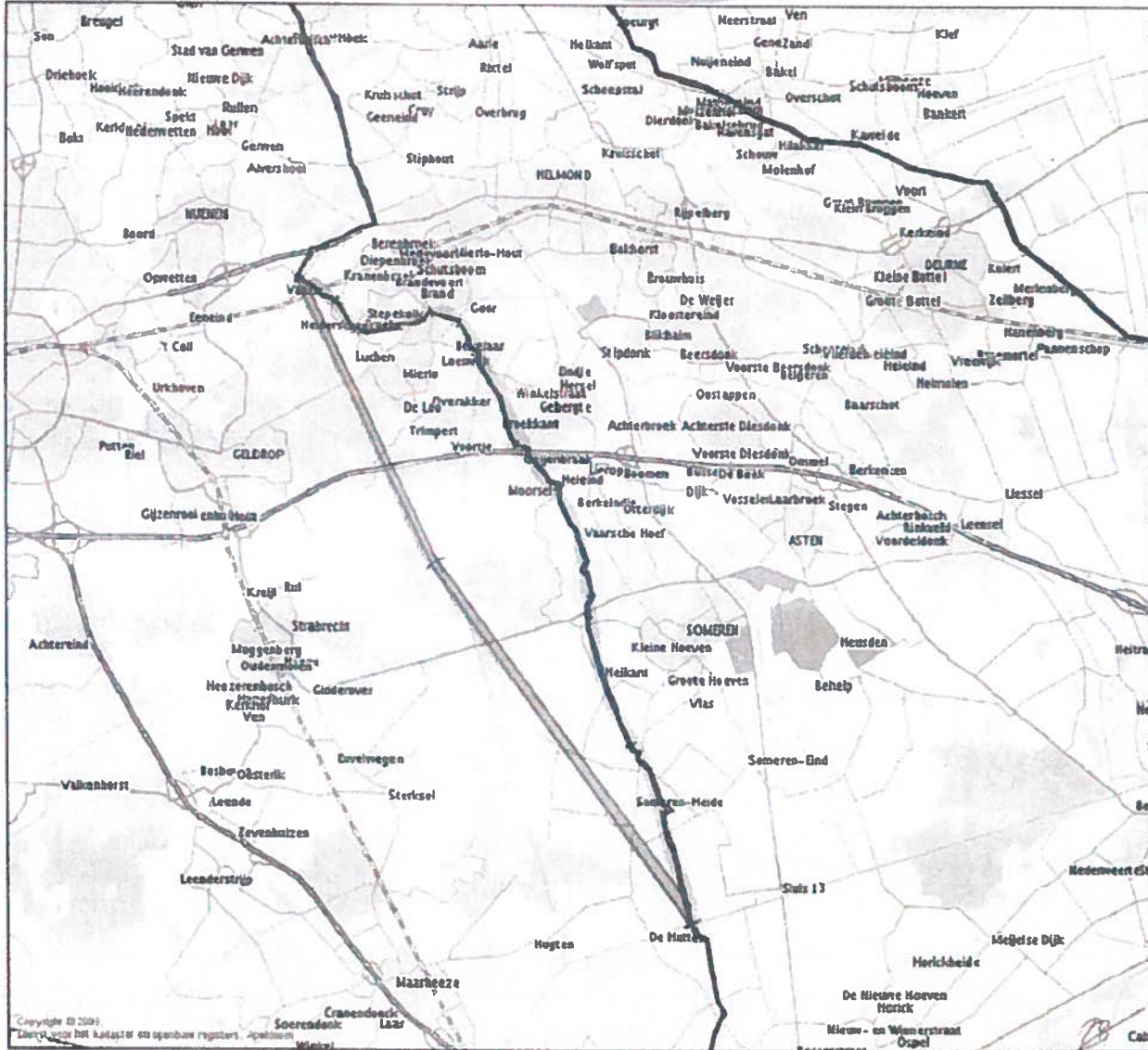
10.2e

Bijlage 2

Plannaam: Structuurvisie buisleidingen 2012-2035
 Planstatus: vastgesteld
 Datum: 2012-10-12
 Planidn: NL.IMRO.0000.IM11svBuisleiding-3010
 Plantype: structuurvisie
 Bronhouder: Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ruimtelijkeplannen.nl

Alternatief 1



Copyright © 2009
Elk gebruik van het kadaster en openbare registers, openbaar

Deze afdruk is afkomstig van Ruimtelijkeplannen.nl. Er zijn op basis van deze afdruk geen rechten te ontstaan. De digitale versie van een ruimtelijk plan is bepalend.
Datum afdruk: 7 februari 2013

Legenda

Werkelijk:
 1
 0.9
 2
 0.8
 0.7
 3
 1.3
 2.5
 0.5
 3
 0.7
 2.5
 1.8.8

Alternatief 1

7
 9.8
 16.8

van h = 207% ≈ 2133 m' kosten

Gesprek van 2133 x € 1000 = € 2133333

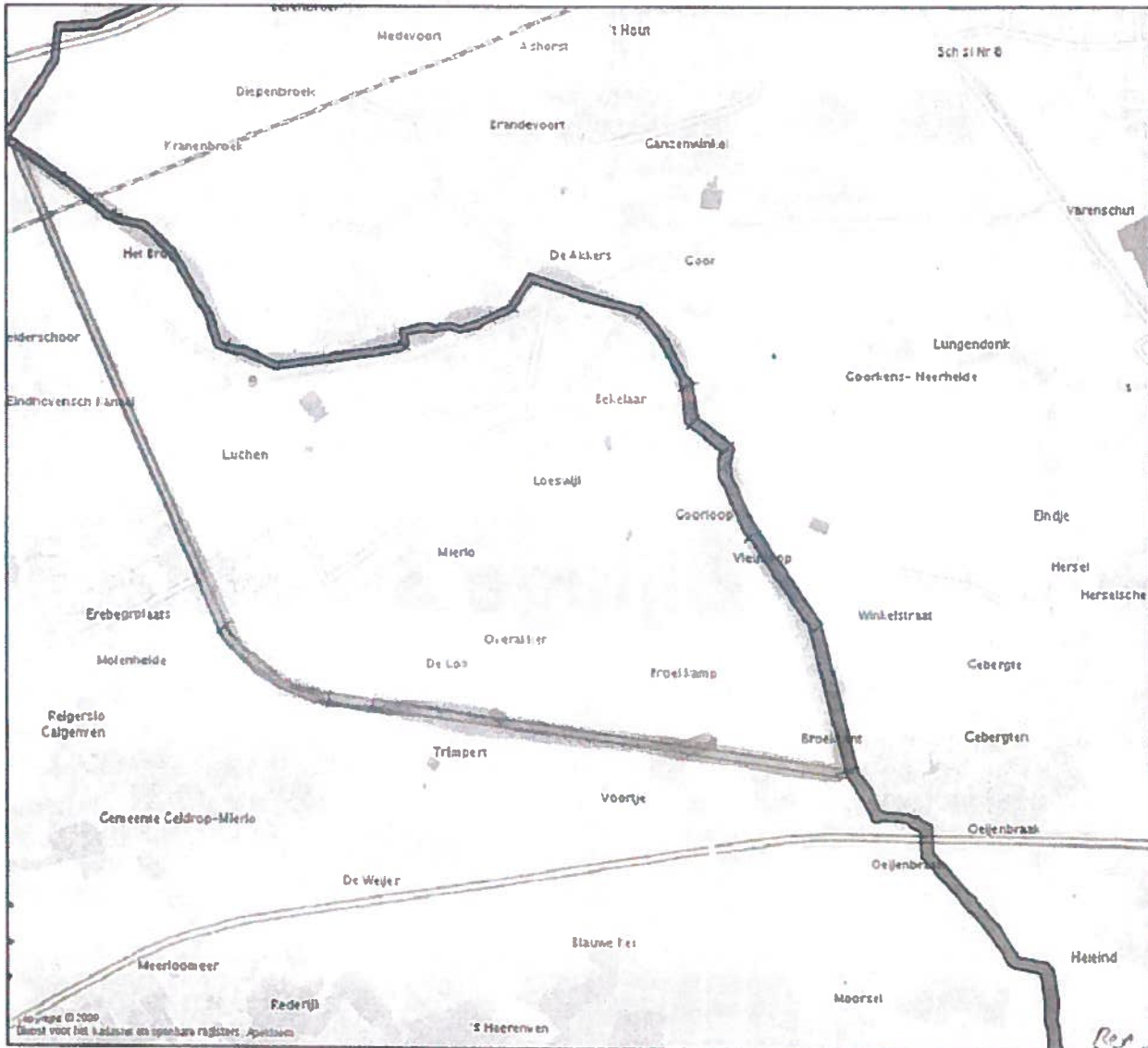
3.15 = 4000 m'

Bijlage 3

Plannaam: Structuurvisie buisleidingen 2012-2035
 Planstatus: vastgesteld
 Datum: 2012-10-12
 Planidn: NL.IMRO.0000.IM11svBuisleiding-3010
 Plantype: structuurvisie
 Bronhouder: Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ruimtelijkeplannen.nl

Alternatief 2



Legenda

Deze afdruk is afkomstig van Ruimtelijkeplannen.nl. Er zijn op basis van deze afdruk geen rechten te ontstaan. De digitale versie van een ruimtelijk plan is bepalend.
 Datum afdruk: 7 februari 2013

verkeerslijn

- 3
- 1
- 3
- 1,1
- 1,8
- 0,3
- 2
- 0,1
- 0,9
- 2,5
- 2
- 0,3
- 1
- 2
- 2,5
- 2,1

28,7 km

Alternatief

11,6
 7
 11,5
 26,1

verschil = 26 km - 7 km = 19 km korter

Besparings van € 693k. - € 1.000.000

2 km traject = € 1.000k

375 x 1000 m

Bijlage 4

10.2e

Legenda

- ① Bouwkavel 2800 m² (opruimeel tot 5600 m²)
- ② Bouwkavel 2300 m² (opruimeel tot 5600 m²)
- ③ Bouwkavel 2800 m²
- ④ Bedrijfsruimte ± 500 m²
- Busleiding trace (30,6 m breed)

Deze afdruk is afkomstig van Ruimtelijkeplannen.nl. Er zijn op basis van deze afdruk geen rechten te ontleenen. De digitale versie van een ruimtelijk plan is bepalend. Met betrekking tot de perceelsgrenzen kunnen aan deze afdruk geen betrouwbare maten worden ontleend. De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt zich de intellectuele eigendomsrechten voor.

Mierlo, 26 februari 2012.

Centrum Publieksparticipatie
Structuurvisie Buisleidingen
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Betreft: zienswijze buisleidingen te Mierlo

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij mijn zienswijze aangaande de structuurvisie buisleidingen welk dwars door mijn huisperceel 10.2e loopt.

De redenen zijn als volgt:

Een zeer groot gedeelte van mijn grond is gelegen binnen het beschermd dorpsgezicht het Broek. Hierbij zijn zeer strenge eisen gesteld aan bebouwing en beweringsdiepte van de grond.

Door de reservering voor de leidingen daalt de waarde van mijn grond aanzienlijk. U neemt nu feitelijk een voor ons belemmerende optie op onze grond voor vele jaren. Maar het is nog lang niet zeker of de leiding er daadwerkelijk komt. Dus is een optie vergoeding een minimaal vereiste omdat onze grond door deze optie daadwerkelijk in waarde daalt.

Bij mijn buurman 10.2e is zijn varkensbedrijf aan het beëindigen.

Op de plaats van de stallen komen woonhuizen. Zogenaamde Ruimte voor Ruimte Woningen. Het bestemmingsplan ter plekke voor deze wijziging is goedgekeurd. Met andere woorden enkele bouwpercelen worden veel minder waard of mogelijk onverkoopbaar. Ook deze grond ligt volledig binnen het beschermd dorpsgezicht het Broek.

Mijn voorstel aan u is om de leiding vanaf het kruisen met de 10.2e zo dicht mogelijk tegen de grens met de gemeente Helmond te leggen en vervolgens door of langs aan de Helmondse zijde, van het driehoekige stuk bos (tussen bos en 10.2e op de Stepekol te Mierlo, rechtdoor richting het kanaal. Zodanig dat de huizen op de Stappenhoeve te Helmond er ook geen hinder van hebben. Op deze wijze is het traject korter, minder mensen hinder en aanmerkelijk goedkoper.

Tevens adviseer ik u om de buisleiding tussen 10.2e 10.2e zo dicht mogelijk bij 10.2e te leggen, omdat op 10.2e restaurant in aanbouw is.

Graag wens ik mijn zienswijze het liefst te plekke mondeling toe te lichten.

Mocht iets niet duidelijk zijn dan graag contact.

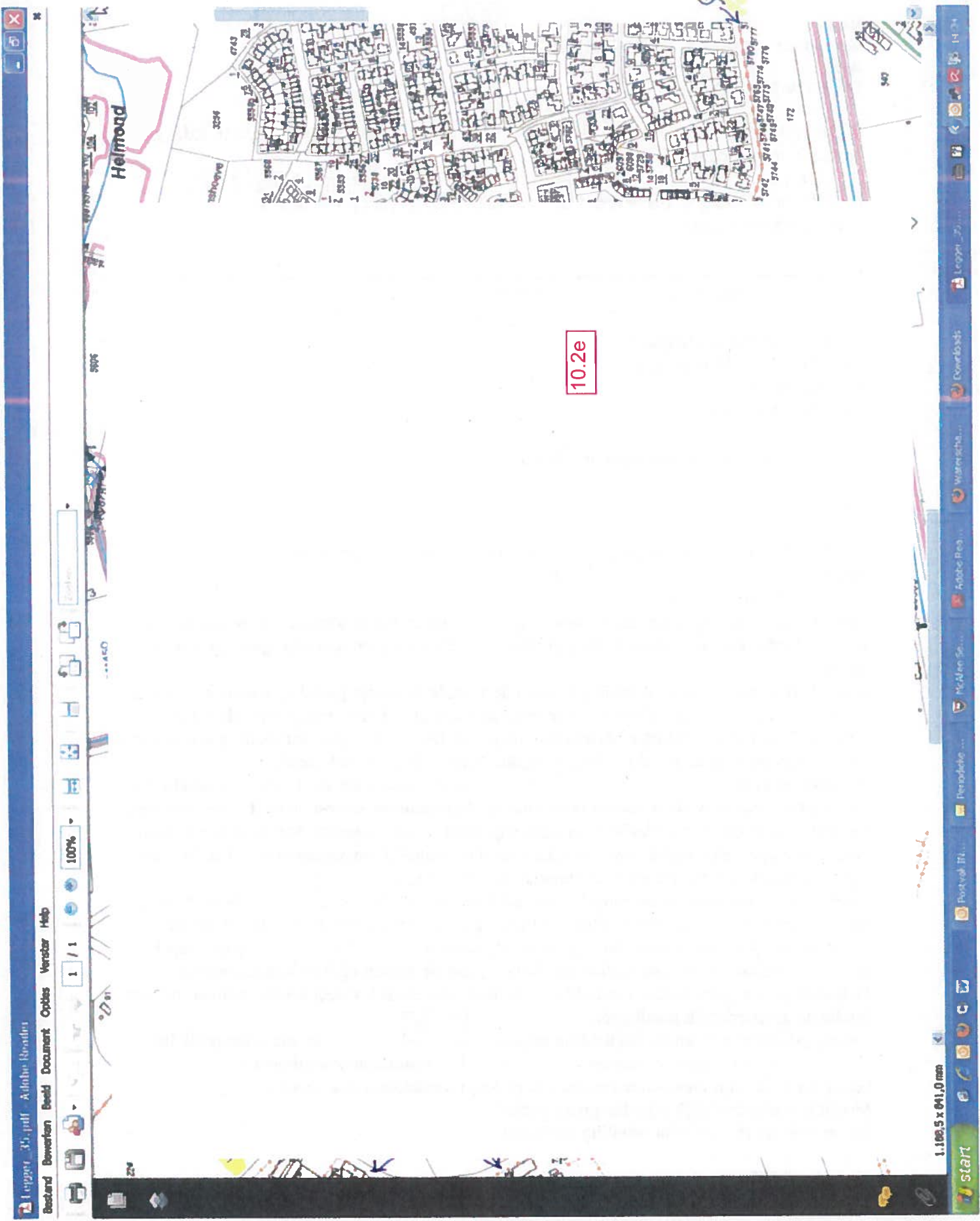
Uw reactie zie ik met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet

10.2e

Bijlage ingetekende plattegrond + percelenkaart

Waterschap Aa en Maas



27

Van:

10.2e

Verzonden: dinsdag 26 februari 2013 13:25

Aan:

Onderwerp: Buisleiding

Hierbij mijn zienswijze per mail, de schriftelijke versie volgt later dan is deze in ieder geval op tijd binnen. (inclusief de bijlages)

Ik neem aan dat jullie ervoor zorgdragen dat mijn zienswijze (zonder bijlages) tijdig bij de betreffende afdeling wordt bezorgd zodat deze in ieder geval op tijd binnen is.

Met vriendelijke groet

februari 2012.

10.2e

Centrum Publieksparticipatie

Structuurvisie Buisleidingen

Postbus 30316

2500 GH Den Haag

Betreft: zienswijze buisleidingen te Mierlo

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij mijn zienswijze aangaande de structuurvisie buisleidingen welk dwars door mijn huisperceel 10.2e loopt.

De redenen zijn als volgt:

Een zeer groot gedeelte van mijn grond is g 10.2e binnen het beschermd dorpsgezicht het Broek. Hierbij zijn zeer strenge eisen gesteld aan de bebouwing en bewerkingsdiepte van de grond.

Door de reservering voor de leidingen daalt de waarde van mijn grond aanzienlijk. U neemt nu feitelijk een voor ons belemmerende optie op onze grond voor vele jaren. Maar het is nog lang niet zeker of de leiding er daadwerkelijk komt. Dus is een optie vergoeding een minimaal vereiste omdat onze grond door deze optie daadwerkelijk in waarde daalt.

Bij mijn buurman 10.2e is zijn varkensbedrijf aan het beëindigen.

Op de plaats van de stallen komen woonhuizen. Zogenaamde Ruimte voor Ruimte Woningen. Het bestemmingsplan ter plekke voor deze wijziging is goedgekeurd. Met andere woorden enkele bouwpercelen worden veel minder waard of mogelijk onverkoopbaar. Ook deze grond ligt volledig binnen het beschermd dorpsgezicht het Broek.

Mijn voorstel aan u is om de leiding vanaf het kruisen met de 10.2e zo dicht mogelijk tegen de grens met de gemeente Helmond te leggen en vervolgens door of langs aan de Helmondse zijde, van het driehoekige stuk bos (tussen bos en 10.2e op de Stepekolk te Mierlo, rechtdoor richting het kanaal. Zodanig dat de huizen op de Stappenhoeve te Helmond er ook geen hinder van hebben. Op deze wijze is het traject korter, minder mensen hinder en aanmerkelijk goedkoper.

Tevens adviseer ik u om de buisleiding tussen 1 10.2e zo dicht mogelijk bij 10.2e te leggen, omdat op 10.2e restaurant in aanbouw is.

Graag wens ik mijn zienswijze het liefst te plekke mondeling toe te lichten.

Mocht iets niet duidelijk zijn dan graag contact.

Uw reactie zie ik met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet

Bijlage

percelenkaart

10.2e

Verzonden: Dinsdag 26 februari 2013 17:16
Onderwerp: Zienswijzeformulier
812053.02 Buisleidingestrook Laarbeek Echt Susteren

Aanspreekvorm: de heer
Aanspreektitel:
Achternaam:
Voorvoegsel(s):
Voorletters: .
Straat:
Huisnummer:
Postcode:
Woonplaats: MIERLO
Telefoonnummer:
E-mailadres: mail@ .nl
Als: Organisatie
Organisatie:

10.2e

Uw reactie

Wij zijn het niet eens met de plaatsing van de buisleidingstrook. Momenteel zijn wij bezig met het realiseren van een te Mierlo. Naar alle verwachting zal de opening van 10.2e 10.2e nog in 2013 plaatsvinden.

Volgens de huidige plannen zou de buisleidingstrook dwars door de parkeerplaats en vlak naast 10.2e liggen. Wij hebben ernstige twijfels bij de veiligheid van het aanwezig zijn van dergelijke leiding, vlak naast een gebouw met een publieke functie. Bovendien verwachten wij directe schade te ondervinden als gevolg van de bouwwerkzaamheden die het aanleggen van dergelijke pijpleidingen met zich meebrengen.

Reactie

Verzonden: Dinsdag 26 februari 2013 19:34
Onderwerp: Zienswijzeformulier
812053.02 Buisleidingenstrook Laarbeek Echt Susteren

Woonplaats: HELMOND
Als: Particulier

Uw reactie

Hierbij teken ik bezwaar aan tegen het voorstel de buisleiding aan de te leggen. Ik ben niet door de gemeente op de hoogte gesteld maar heb uit een artikel van de Brandevoorter Courant moeten vernemen dat dit wellicht plaats gaat vinden. In dit artikel haalt de wethouder aan dat ze de wijk Brandevoort niet willen belemmeren in ontwikkeling, maar door deze buis aan te leggen in mijn 'voortuin', zie ik wel degelijk als een belemmering. Ik weet niet wat er straks door de buis gaat stromen en mocht ik in de toekomst mijn huis willen verkopen, levert dit een waardevermindering van mijn huis/bedrijf op, laat staan wat dit voor de gezondheid betekent. Kortom en nogmaals, ik teken bezwaar aan tegen de aanleg.

Verzonden: Woensdag 27 februari 2013 12:54
Onderwerp: Zienswijzeformulier
812053.02 Buisleidingenstrook Laarbeek Echt Susteren

Woonplaats: HELMOND
Als: Particulier

Uw reactie

Het geplande trace komt door mijn tuin heen !! Hier ben ik het natuurlijk niet mee eens !!
Wat gebeurt er bij complicaties aan de buis ??? En wat gebeurt er met de schade die wordt
veroorzaakt aan mijn tuin ??

Reactie

Centrum Publieksparticipatie
Structuurvisie buisleidingen
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Datum: 22.. februari 2013
Onderwerp: **Zienswijze Ontwerp-Structuurvisie buisleidingen**

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij dien ik mijn zienswijze in tegen de voorgenomen buisleidingenstrook Laarbeek – Echt-Susteren. Ik heb een agrarisch bedrijf met gronden in en om het te reserveren tracé. Ik heb bezwaren tegen de ligging van het huidig voorgestelde tracé en vind dat er voldoende alternatieven aanwezig zijn. Ik licht mijn bezwaren tegen het ter inzage liggende tracé hieronder nader toe.

Tracé

Doorsnijding bedrijf

De leidingen gaan dwars door mijn kavel. Dit betekent dat ik bijvoorbeeld bij de aanleg, die soms lange tijd in beslag kan nemen, in elk geval mijn perceel of zelfs een groot deel van mijn bedrijf een heel seizoen niet kan benutten. Dit heeft voor mij grote gevolgen die verder gaan dan alleen het gemis aan gewasopbrengsten. Om nog maar niet te spreken over de vervolgschade (structuurbederf van de grond). Ik stel voor om het tracé waar mogelijk zodanig te leggen dat mijn kavelgrenzen, de weg en/of de watergang worden gevolgd.

Onduidelijk welke breedte van toepassing is

In de teksten van de structuurvisie buisleidingen bestaat geen eenduidigheid over de breedte van het tracé. Kunt u aangeven welke breedte bij mijn bedrijf van toepassing is? De breedte van het tracé heeft direct invloed om mijn mogelijkheden voor bedrijfsontwikkeling.

Geen gevolgen voor landbouw onderzocht

Er ontbreekt een inschatting van de gevolgen van de aanleg van de tracé voor landbouwbedrijven. Dit is extra relevant omdat het tracé is bedoeld voor het transport van chemicaliën tussen Chemelot en het Rotterdamse havengebied. Als producent van voedsel maak ik mij grote zorgen over de invloed indien er in de toekomst daadwerkelijk een leiding voor chemicaliën zou worden gerealiseerd. Daarnaast geldt dat bij calamiteiten de kans groot is dat er vervuiling optreedt van mijn grond, waardoor het niet meer bruikbaar zal zijn voor voedselproductie.

In het kader van de geschetste risico's verwacht ik dat er een analyse wordt uitgevoerd naar de invloed van de voorgenomen buisleiding en het transport van chemicaliën op de voedselproductie. Daarbij moet ook bezien worden hoe de risico's beperkt kunnen worden.

Beperkingen

In de publicatie in de Staatscourant over de buisleidingenstrook wordt niet over beperkingen gesproken als het gaat om een aanlegvergunningstelsel. Uit ervaring met bestemmingsplannen en ook in de ontwerp structuurvisie Infrastructuur en Ruimte staat dat voor het buisleidingentracé in het bestemmingsplan nadere voorschriften gaan gelden, bijvoorbeeld geen nieuwe gebouwen of bouwwerken, aanleg van verharding of permanente opslag van goederen en dat voor een aantal activiteiten een aanlegvergunning nodig is. Ik ben van mening dat vanuit het Ministerie reeds bepaald moet worden dat normale agrarische activiteiten zoals (diep)ploegen, draineren e.d. vrijgesteld dienen te worden van deze (aanleg)vergunningplicht.

Waardevermindering van de grond

De waarde van mijn kavel is door de aanwijzing van het tracé minder dan een kavel zonder aangewezen tracé of reeds gerealiseerde leidingenstrook. Ik vind dan ook dat dit niet onder de schade-afspraken met afzonderlijke leidingleggers kan vallen en verzoek daarom voor een vergoeding in de vermogensschade.

Vertrouwende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

10.2e

Nederweert

Mierlo, 25 februari 2013

32

Centrum Publieksparticipatie
Structuurvisie Buisleidingen
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Betreft: zienswijze buisleidingen te Mierlo

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij dien ik mijn zienswijze in tegen het besluit van de buisleidingen te Mierlo.

De buisleiding is gesitueerd vlak achter onze stallen op 10.2e te Mierlo.

In plaats van de stallen komen 4 woningen te staan.

Het bestemmingsplan voor de woningen is onherroepelijk verklaard.

Bij deze vinden wij dat de buisleiding te dicht bij de woningen komt te liggen.

Mochten er nog vragen zijn, dan wil ik deze graag aan u toelichten.

Met vriendelijke groet,

10.2e

Bergs Advies B.V.
Dorpstraat 55
6095 AG Baexem
Telefoon



33

Internet www.bergsadvies.nl

Rabobank **10.2e**
K.v.K. Roermond nr. 12065400
BTW nr. NL **10.2e**

Centrum Publieksparticipatie
Structuurvisie buisleidingen
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Datum: 26 februari 2013

Behandeld d

NM2U13/U

Ittervoort

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u namens **10.2e**

10.2e een zienswijze op de Ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen voor de locatie aan de te Ittervoort. Deze locatie is kadastraal bekend als gemeente Hunsel, sectie

Structuurvisie Buisleidingen

De Structuurvisie buisleidingen geeft aan langs welke hoofdverbindingen in de toekomst nieuwe buisleidingen van nationaal belang voor het transport van gevaarlijke stoffen en chemicaliën kunnen worden gelegd. Langs deze verbindingen wil het Rijk ruimte vrijhouden voor de aanleg van deze buisleiding-stroken. De structuurvisie is op 12 oktober 2012 op delen vastgesteld. Voor twee trajecten, waaronder het traject tussen de gemeente Laarbeek en de gemeente Echt-Susteren, is echter een indicatieve buisleidingenstrook weergegeven waarop tot 27 februari 2013 zienswijzen kunnen worden ingediend. De ligging van deze leidingenstrook kan potentieel grote gevolgen hebben voor de verdere ontwikkeling van bedrijven, de bouwmogelijkheden op bouwvlakken en het gebruik van agrarische gronden.

Deze structuurvisie dient verder te worden doorvertaald in de bestemmingsplannen waarin het tracé is gelegen. Om het tracé en de leidingen te beschermen en zo min mogelijk belemmeringen te realiseren op het tracé zullen een reeks van activiteiten die tot het normaal gebruik van bouwvlakken en (agrarische) bestemmingen behoren niet meer worden toegestaan. Hierbij kan gedacht worden aan de bouw van gebouwen en bouwwerken, diepploegen, draineren en de aanleg van infrastructuur.

Tracé gelegen in agrarisch bouwvlak **10.2e**

Op de **10.2e** is een agrarisch bouwvlak gelegen waarop het bedrijf is gelegen. Op de locatie worden onder andere geiten en kinnen gehouden. Tevens heeft het bedrijf een akkerbouwtak gevestigd op **10.2e**. Ten behoeve van de huisvesting van het vee zijn op het bedrijf dan ook enkele stallen gelegen.

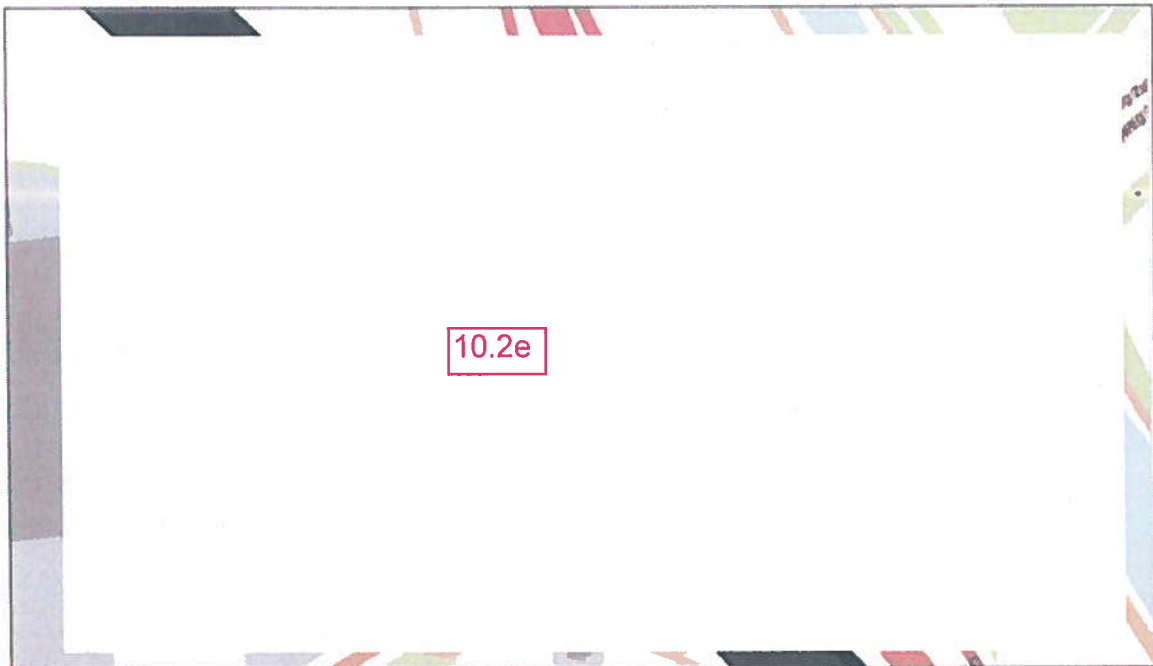
Op het vigerend bouwvlak heeft het bedrijf het recht en de mogelijkheden om het bedrijf verder te ontwikkelen en gebouwen en bouwwerken te realiseren die ten behoeve van het agrarisch bedrijf noodzakelijk zijn.

In de structuurvisie buisleidingen is echter een tracé opgenomen ten behoeve van de aanleg van toekomstige buisleidingen met een breedte van ca. 70 meter. Het betreffende tracé is dwars over het

bouwvlak van het bedrijf gelegen. De forse beperkingen die binnen deze strook gelden hebben tot gevolg dat het bouwvlak in de toekomst niet meer benut kan worden voor de bouw en verdere ontwikkeling van het bedrijf.

Onderstaande afbeelding laat de ligging van het tracé ten opzichte van het bouwvlak zien. Op de

zien.



Figuur 1: Ligging tracé

In deze situatie leidt het voorgenomen tracé tot een vergaande beperking van de bouw- en gebruiksmogelijkheden, en een daarmee gepaard gaande waardevermindering van de gronden en planschade. Om verdere beperkingen voor het bedrijf te voorkomen dient het tracé verlegd te worden om het vigerend agrarisch bouwvlak heen. In bijlage 1 van deze zienswijze is dan ook een voorstel opgenomen voor het verleggen van het tracé buiten het vigerend bouwvlak om.

Verzocht wordt om het tracé om het bouwvlak aan 10.2e te leggen en te voorkomen dat het bedrijf vergaande beperkingen in de bouw- en gebruiksmogelijkheden krijgt opgelegd.

Wij verzoeken u namens 10.2e deze zienswijze te verwerken in de vaststelling van de Structuurvisie Buisleidingen en het tracé te verleggen buiten het bouwvlak aan de Santforterstraat 1 te Ittervoort. Hierdoor wordt het bedrijf niet beperkt in de bouw- en gebruiksmogelijkheden en kan het bedrijf zich in de toekomst op de gewenste en noodzakelijk wijze ontwikkelen.

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Mocht u nog verdere informatie wensen of een nadere toelichting, neem dan contact op met ondergetekende.

Met vriendelijke groet,

10.2e

Bedrijfsadviseur

Bijlage 1: Voorstel verleggen tracé

Bijlage 1: Voorgestelde omlegging tracé



Centrum Publieksparticipatie
Structuurvisie buisleidingen
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Datum: 27 februari 2013

Behandeld door: NM201360

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u namens maatschap **10.2e** een zienswijze op de Ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen zoals deze tot en met 27 februari 2013 ter inzage ligt. Op de locatie wordt een varkensbedrijf geëxploiteerd. Deze locatie is kadastraal bekend als

Structuurvisie Buisleidingen

De Structuurvisie buisleidingen geeft aan langs welke hoofdverbindingen in de toekomst nieuwe buisleidingen van nationaal belang voor het transport van gevaarlijke stoffen en chemicaliën kunnen worden gelegd. Langs deze verbindingen wil het Rijk ruimte vrijhouden voor de aanleg van deze buisleiding-stroken. De structuurvisie is op 12 oktober 2012 op delen vastgesteld. Voor twee trajecten, waaronder het traject tussen de gemeente Laarbeek en de gemeente Echt-Susteren, is echter een indicatieve buisleidingenstrook weergegeven waarop tot 27 februari 2013 zienswijzen kunnen worden ingediend. De ligging van deze leidingenstrook kan potentieel grote gevolgen hebben voor de verdere ontwikkeling van bedrijven, de bouwmogelijkheden op bouwvlakken en het gebruik van agrarische gronden.

Deze structuurvisie dient verder te worden doorvertaald in de bestemmingsplannen waarin het tracé is gelegen. Om het tracé en de leidingen te beschermen en zo min mogelijk belemmeringen te realiseren op het tracé zullen een reeks van activiteiten die tot het normaal gebruik van bouwvlakken en (agrarische) bestemmingen behoren niet meer worden toegestaan. Hierbij kan gedacht worden aan de bouw van gebouwen en bouwwerken, diepploegen, draineren en de aanleg van infrastructuur.

Tracé gelegen in agrarisch bouwvlak

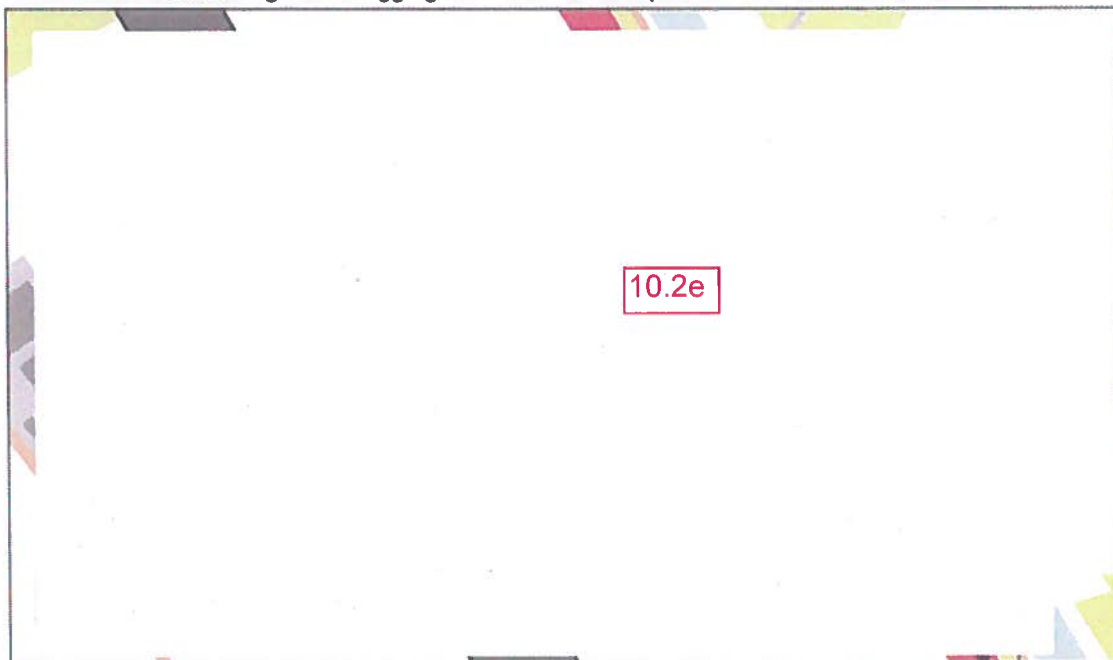
Op **10.2e** Op dit betreffende bouwvlak zijn enkele stallen gelegen.

Het zuidwestelijk gelegen deel van het bouwvlak op deze locatie is vooralsnog niet bebouwd. Het bedrijf is echter voornemens om het bedrijf de komende jaren uit te breiden door de bouw van een nieuwe varkensstal. Binnen het vigerend bouwvlak heeft het bedrijf de mogelijkheden en het recht om het bedrijf verder te ontwikkelen. De gewenste ontwikkeling kan binnen het vigerend bouwvlak plaatsvinden en ondervindt in de huidige situatie geen belemmeringen van de aanwezige gasleidingstrook die is opgenomen in het vigerend bestemmingsplan Buitengebied.

In de structuurvisie buisleidingen is echter een tracé opgenomen ten behoeve van de aanleg van toekomstige buisleidingen met een breedte van ca. 70 meter. Het tracé is daarmee over het

bouwvlak van het bedrijf gelegen. De forse beperkingen die binnen deze strook gelden hebben tot gevolg dat het bouwvlak dat binnen de leidingstrook is gelegen in de toekomst niet meer benut kan worden voor de bouw en verdere ontwikkeling van het bedrijf. Het tracé en daarmee de structuurvisie vormen een forse belemmering voor het bedrijf en beperken de bouw- en gebruiksmogelijkheden van het bouwvlak aan de ernstig.

Onderstaande afbeelding laat de ligging van het tracé ten opzichte van het bouwvlak zien.



Figuur 1: Ligging tracé

In deze situatie leidt het voorgenomen tracé tot een vergaande beperking van de bouw- en gebruiksmogelijkheden, en een daarmee gepaard gaande waardevermindering van de gronden en planschade. Om verdere beperkingen voor het bedrijf te voorkomen dient het tracé verlegd te worden om het vigerend agrarisch bouwvlak heen. In bijlage 1 van deze zienswijze is dan ook een voorstel opgenomen voor het verleggen van het tracé. Verdere ontwikkeling van het bedrijf wordt hierdoor niet belemmerd door de ligging van het tracé.

Verzocht wordt om het tracé om het bouwvlak aan de 10.2e in Eil te leggen en te voorkomen dat het bedrijf vergaande beperkingen in de bouw- en gebruiksmogelijkheden krijgt opgelegd.

Wij verzoeken u namens 10.2e te verleggen buiten het bouwvlak aan de te Eil om. Hierdoor wordt het bedrijf niet beperkt in de bouw- en ontwikkelingen. 10.2e kan het bedrijf zich in de toekomst op de gewenste en noodzakelijk wijze

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Mocht u nog verdere informatie wensen of een nadere toelichting, neem dan contact op met ondergetekende.

Met vriendelijke groet,

10.2e

tracé

Bijslage 1: Voorgestelde omlegging tracé

The screenshot displays the Ruimtelijkeplannen.nl website. The top navigation bar includes 'Particulieren' and 'Ga naar professionals'. The left sidebar contains 'Bestemmingsplannen', 'Structuurvisies', and 'Algemene regels overheden'. The right sidebar shows 'Huidige kaart: Structuurvisies', 'Terug naar zoekresultaten', and 'Toon alle plannen'. The main map area shows a street layout with a red box around a plot labeled '10.2e'. The bottom of the page has a footer with 'Over Ruimtelijkeplannen.nl' and 'Release notes'.

Centrum Publieksparticipatie
Structuurvisie buisleidingen
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Datum: 27 februari 2013
Betreft: Zienswijze Ontwerp-Structuurvisie buisleidingen
Hunnissenstraat ong. Ell

Behandeld door:
Kenmerk: NMZU1368

Geachte heer/mevrouw,

10.2e

Hierbij ontvangt u namens

een zienswijze tegen de Ontwerp-Structuurvisie buisleidingen voor de voorgenomen buisleidingenstrook Laarbèek – Echt-Susteren voor de locatie aan de Hunnissenstraat ong. te Ell. Op deze locatie wordt een varkensbedrijf geëxploiteerd. Deze locatie is kadastraal bekend als gemeente Hunsel,

Structuurvisie Buisleidingen

De Structuurvisie buisleidingen geeft aan langs welke hoofdverbindingen in de toekomst nieuwe buisleidingen van nationaal belang voor het transport van gevaarlijke stoffen en chemicaliën kunnen worden gelegd. Langs deze verbindingen wil het Rijk ruimte vrijhouden voor de aanleg van deze buisleiding-stroken. De structuurvisie is op 12 oktober 2012 op delen vastgesteld. Voor twee trajecten, waaronder het traject tussen de gemeente Laarbeek en de gemeente Echt-Susteren, is echter een indicatieve buisleidingenstrook weergegeven waarop tot 27 februari 2013 zienswijzen kunnen worden ingediend. De ligging van deze leidingenstrook kan potentieel grote gevolgen hebben voor de verdere ontwikkeling van bedrijven, de bouw mogelijkheden op bouwvlakken en het gebruik van agrarische gronden.

Deze structuurvisie dient verder te worden doorvertaald in de betreffende bestemmingsplannen, waarbij een reeks aan activiteiten binnen deze leidingenstrook in de toekomst door de bestemmingsplannen niet mogen worden toegelaten ter bescherming en voorkomen van belemmering van deze leidingenstrook.

Tracé gelegen in agrarisch bouwvlak

In 2010

10.2e

projectafwijkingbesluitprocedure gevolgd ten behoeve van een agrarisch bouwvlak aan de

10.2e

Op deze locatie is het bedrijf voornemens een nieuwe varkenshouderij te realiseren. Het betreffende projectafwijkingbesluit is op 19 november 2010 vastgesteld, waarmee een agrarisch bouwvlak voor de ontwikkeling van een agrarisch bedrijf is verkregen.

De realisatie van het bedrijf is inmiddels in gang gezet door een omgevingsvergunningaanvraag voor de onderdelen milieu- en bouwen. In bijlage 1 is een situatieschets van de aangevraagde situatie weergegeven.

Onderstaande afbeelding laat de ligging van de leidingenstrook op het vigerend bouwvlak zien en geeft duidelijk de grote impact van deze indicatieve leidingenstrook op het vigerend bouwvlak weer. Ter bescherming van deze leidingenstrook en de daarin gelegen leidingen en nog te leggen

toekomstige leidingen zullen in de betreffende bestemmingsplan waarin deze leidingenstrook is gelegen vergaande beperkingen van de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de gronden gelden.



Figuur 1: Ligging tracé

Aangezien het voorgenomen tracé niet mag leiden tot afwenteling van lasten, onnodige waardevermindering van gronden of goederen en wordt planschade zoveel mogelijk beperkt door rekening te houden met de lokale situatie en zienswijzen te verwerken. Het verleggen van het tracé is op deze locatie noodzakelijk om de in 2010 op basis van een projectafwijakingsbesluit verkregen recht om te mogen bouwen en een bedrijf te realiseren niet te beperken. Een beperking van de bouw- en gebruiksmogelijkheden van het bouwvlak 10.2e zullen leiden tot planschade en een waardevermindering van de gronden. Het is uw taak om het tracé zo te leggen dat zo min mogelijk schade, belemmeringen en waardevermindering optreed. Eventuele vervolgcosten en herstelkosten die ontstaan door het verleggen van het tracé kunnen dan ook niet worden verhaald op de ondernemer. Verder is de ondernemer ook niet aansprakelijk voor eventuele bedrijfsschade of overige onvoorziene kosten die ontstaan bij de ontwikkeling van het voorgestelde tracé.

Wij verzoeken u dan ook 10.2e deze zienswijze te verwerken in de vaststelling van de 10.2e Structuurvisie Buisleidingen en het tracé te verleggen buiten het vigerend bouwvlak aan 10.2e om en de bouw- en gebruiksmogelijkheden voor het bedrijf op deze locatie niet verder te beperken. In bijlage 2 van deze zienswijze is een voorstel voor het verleggen van het tracé ter plekke 10.2e opgenomen.

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Mocht u nog verdere informatie wensen of een nadere toelichting, neem dan contact op met ondergetekende.

Met vriendelijke groet,

Bijlage 1: Situatietekening aangevraagde situatie
Bijlage 2: Voorgestelde omlegging tracé

Bijlage 2: Voorgestelde omlegging tracé

Ruimtelijkeplannen.nl

Home Een plan bekijken > **Bestemmingsplannen** | **Structuurvisies** | **Algemeen regels overheden** | **Particulieren** | **Ga naar professional** | **Help** | **FAQ** | **Contact**

Huidige kaart: Structuurvisies

Terug naar zoekresultaten Plan- en kaarttitel Toon alle plannen

Plan- en kaarttitel

Ondergrond Transparantie

Over Ruimtelijkeplannen.nl Release notes

10.2e

Centrum Publieksparticipatie
Structuurvisie buisleidingen
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Datum: 27 februari 2013
Betreft: Zienswijze Ontwerp-Structuurvisie buisleidingen
Roeven 18 Nederweert

Behandeld door:
Kenmerk: NM201371

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u namens

10.2e

een zienswijze op de Structuurvisie Buisleidingen zoals deze tot en met 27 februari 2013 ter inzage ligt. Op de locatie wordt een varkensbedrijf geëxploiteerd. Deze locatie is kadastraal bekend als gemeente Nederweert,

10.2e

Structuurvisie Buisleidingen

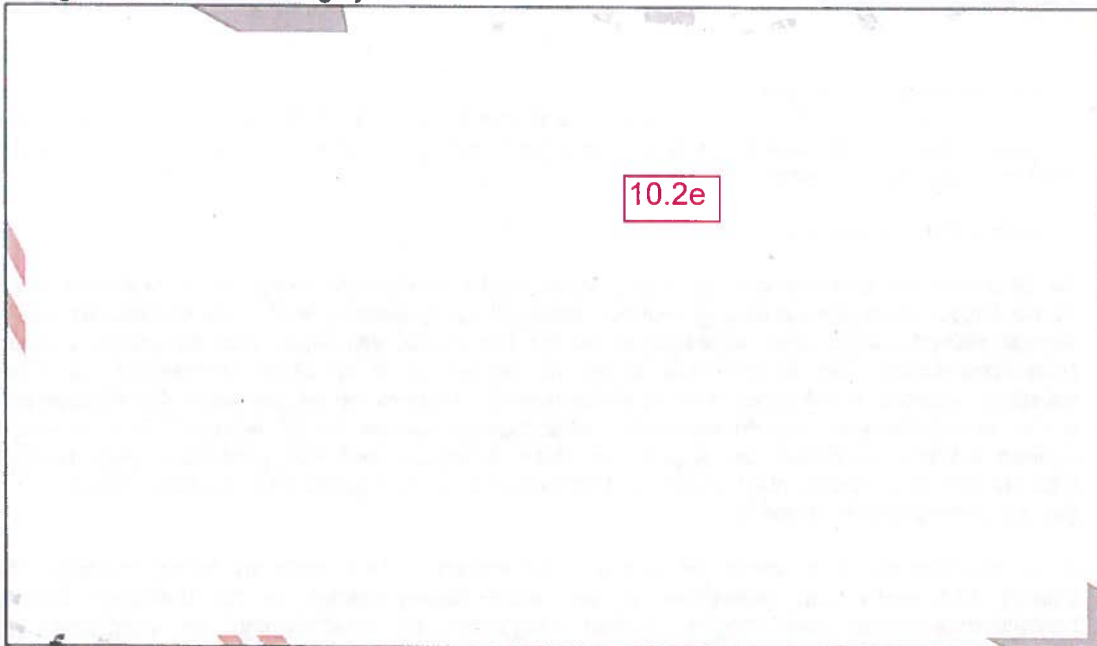
De Structuurvisie buisleidingen geeft aan langs welke hoofdverbindingen in de toekomst nieuwe buisleidingen van nationaal belang voor het transport van gevaarlijke stoffen en chemicaliën kunnen worden gelegd. Langs deze verbindingen wil het Rijk ruimte vrijhouden voor de aanleg van deze buisleiding-stroken. De structuurvisie is op 12 oktober 2012 op delen vastgesteld. Voor twee trajecten, waaronder het traject tussen de gemeente Laarbeek en de gemeente Echt-Susteren, is echter een indicatieve buisleidingenstrook weergegeven waarop tot 27 februari 2013 zienswijzen kunnen worden ingediend. De ligging van deze leidingenstrook kan potentieel grote gevolgen hebben voor de verdere ontwikkeling van bedrijven, de bouwmogelijkheden op bouwvlakken en het gebruik van agrarische gronden.

Deze structuurvisie dient verder te worden doorvertaald in de betreffende bestemmingsplannen, waarbij een reeks aan activiteiten binnen deze leidingenstrook in de toekomst door de bestemmingsplannen niet mogen worden toegelaten ter bescherming en voorkomen van belemmering van deze leidingenstrook.

Tracé gelegen in agrarisch bouwvlak

Op de locatie 10.2e is het varkensbedrijf gelegen. Het bedrijf is gespecialiseerd in het houden van zeugen. Op de locatie is in het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Nederweert een bouwvlak toegekend voor de ontwikkeling van een agrarisch bedrijf. Het bouwvlak is hieronder weergegeven.

Het indicatieve tracé voor de aanleg van toekomstige buisleidingen is over het bouwvlak heen gelegen, zoals onderstaande afbeelding laat zien. Het tracé heeft als zodanig in de toekomst grote invloed op de ontwikkelingsmogelijkheden van het bedrijf. Het bedrijf kan zich binnen het bouwvlak verder ontwikkelen de komende jaren. De ligging van het tracé heeft echter een verbod op een tal van activiteiten in de bestemmingsplannen tot gevolg, waaronder het bouwen van gebouwen en bouwwerken en het aanleggen van infrastructuur in de toekomstige herziening van het bestemmingsplan tot gevolg. Dit betekent dat het bedrijf zich in de toekomst niet verder kan ontwikkelen zoals op basis van het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Nederweert in de vigerende situatie wel mogelijk is.



Figuur 1: Ligging tracé en bedrijf

Het voorgenomen tracé mag niet leiden tot afwenteling van lasten, onnodige waardevermindering van gronden of goederen en planschade wordt zoveel mogelijk beperkt door rekening te houden met de lokale situatie en zienswijzen te verwerken. Het verleggen van het tracé is op deze locatie noodzakelijk om de vigerende bouw- en gebruiksmogelijkheden van de gronden en het agrarisch bouwvlak te behouden. Een beperking van de bouw- en gebruiksmogelijkheden van het bouwvlak aan 10.2e zal leiden tot planschade en een waardevermindering van de gronden.

Wij verzoeken u dan ook namens 10.2e zienswijze te verwerken in de vaststelling van de Structuurvisie Buisleidingen en het tracé te verleggen buiten het vigerend bouwvlak aan 10.2e om en de bouw- en gebruiksmogelijkheden voor het bedrijf op deze locatie niet verder te beperken. In bijlage 1 van deze zienswijze is een voorstel voor het verleggen van het tracé ter plekke van 10.2e opgenomen.

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Mocht u nog verdere informatie wensen of een nadere toelichting, neem dan contact op met ondergetekende.

Met vriendelijke groet,

10.2e

Bijlage 1: Voorgestelde omlegging tracé

Bijlage 1: Voorgestelde omlegging tracé

Browser address bar: <https://www.ruimteijkeplannen.nl/web-rsa/rsa/bestemmings-plan>

Ruimteijkeplannen.nl

particulieren | Ga naar professionals

Home | Een plan bekijken | Bestemmingsplannen | Structuurvisies | Algemene regels overheden

Plan- en kaarttitel

Ondergrond | Transparantie

Terug naar zoekresultaten | Toon alle plannen

grooten

100 m

Over ruimteijkeplannen.nl | Release notes

Download meer het kadaster en openbare registers | Aankopen

Verzonden: Woensdag 27 februari 2013 20:23
Onderwerp: Zienswijzeformulier
812053.02 Buisleidingenstrook Laarbeek Echt Susteren

Woonplaats: HELMOND
Als: Particulier

Uw reactie

hierbij mijn zienswijze over buisleidingen. Waarom wordt trace 2a opgenomen, door dichtbevolkt gebied. bij realisering van trace 2a zal ik een beroep doen op planschade.

Datum poststempel

38

28 FEB. 2013

Centrum Publieksparticipatie

Centrum Publieksparticipatie
Structuurvisie Buisleidingen
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

01 MRT 2013

Ingekomen

Per telefax: 070-4569601

Onderwerp	Kenmerk	Doorkiesnummer	Datum
Zienswijze	13/3298/1318		27 februari 2013
Afdelingsfax	Behandeld o 10.2e	E-mail 10.2e	

Geachte heer, mevrouw,

Tot mij wendde zich

10.2e

inzake de Structuurvisie Buisleidingen, hoofdtracé Rotterdam/
Geleen, met betrekking tot het indicatieve tracé Laarbeek/Echt-Susteren,

Namens cliënt breng ik onderstaand een zienswijze naar voren met betrekking tot genoemd indicatief tracé.

Client exploiteert op voormeld adres een agrarisch bedrijf waarvan de percelen grotendeels aaneengesloten liggen, aangrenzend aan de bedrijfsgebouwen. De indicatieve buisleidingstrook is geprojecteerd aan de Oostzijde en aan de Zuidzijde van zijn percelen. Deze percelen worden aan beide zijden doorsneden door de buisleidingstrook. Thans wordt het Oostelijk gelegen perceel reeds doorsneden door een Noordwestelijk/Zuidoostelijk lopende hogedruk gastransportleiding. De percelen van cliënt aan de Zuidzijde gelegen grenzen aan de A 270 autoweg. De buisleiding is aan genoemde Zuidzijde niet tegen de A 270 geprojecteerd, maar plm. 50 meter Noordelijker op het perceel van cliënt. Ter illustratie heb ik een kleurenkaartje bijgevoegd.

Al met al is de indicatieve route van de buisleiding voor cliënt uitermate schadelijk.

Allereerst bepleit cliënt dat het definitieve tracé van de leidingstrook elders wordt gelegd waar geen sprake is van dichtbevolkt gebied. Het onderhavige tracé doorsnijdt een gebied dat wordt begrensd door de kernen Son en Breugel, Lieshout, Aarle-Rixtel, Beek en Donk, Nuenen, Stiphout, Helmond en Mierlo. Een tracé, meer oostelijk gelegen tussen bijvoorbeeld Deurne, Venray en Venlo,

doorkruist een meer dunbevolkt gebied zodat aanleg van buisleidingen planologisch veel eenvoudiger is.

Uitgaande van de projectie van een buisleidingstrook op het onderhavige tracé, merkt cliënt het volgende op:

- cliënt ondervindt belemmering in zijn bedrijfsvoering indien een buisleidingstrook zijn percelen doorsnijdt. Het valt zeker te verwachten dat cliënt op de belaste strook geen bedrijfsgebouwen mag realiseren en zelfs dat hij, als er eenmaal een of meerdere leidingen liggen, de grond beperkt mag bewerken. Bijv. diepploegen of woelen is dan niet meer toegestaan. Als cliënt zijn grasmat wil scheuren of anderszins een teeltwisseling wil doorvoeren waarbij de grond tot een diepte van bijv. 70 cm wordt bewerkt, zal dit zeer zeker niet meer zijn toegestaan. Dit alles levert cliënt blijvende bedrijfsschade op.
- Dit nadelig effect wordt verergerd aan de Zuidzijde bij de A 270 waar de buisleidingstrook landinwaarts op het perceel is geprojecteerd. Cliënt krijgt daar te maken met een strook belaste grond in zijn perceel, dus niet aan de rand. Beperkingen terzake van de grondbewerking zijn dan heel lastig uit te voeren.
- De aanleg van een of meer leidingen in de buisleidingstrook levert telkenmale structuurschade op in de gehele teeltlaag en daaronder. Door de graafwerkzaamheden en het omzetten van de grond wordt de jarenlang opgebouwde capillaire werking (vochtnaleverend vermogen van de ondergrond) vrijwel tenietgedaan. Het kost 10-15 jaar voordat de ondergrond langs natuurlijke weg is hersteld. Al die tijd is de ondergrond droogte- en vochtgevoelig hetgeen elk teeltseizoen schade aan de gewassen oplevert. Dit effect geldt des te sterker naarmate er meer buislichamen in de ondergrond liggen. Het is vrijwel onmogelijk om bovenop buisleidingen een acceptabel landbouwgewas te telen. Dit in kwalitatief en in kwantitatief opzicht!
- Qua gevaarzetting is cliënt verontrust geraakt, gelet op de korte afstand van de leidingstrook –en straks de leidingen met gevaarlijke stoffen- tot zijn bedrijfsgebouwen. De combinatie met de reeds aanwezige hogedruk gasleiding maakt de gevaarzetting nog hoger. Bij een calamiteit ontstaat in die situatie gemakkelijk een cumulatieve ontploffingsreactie met diverse chemische interacties van lekkende en brandende stoffen.. Ook dat pleit ervoor het leidingtracé te projecteren in een veel dunbevolkter gebied.
- De percelen van cliënt grenzen ten Zuiden aan het Helmondse industrieterrein aangrenzend aan de A 270/N 270. Bovendien liggen zijn percelen enkele honderden meters ten Zuiden van de bebouwde kom van Stiphout. De gemeente heeft al eens met cliënt overlegd over uitbreiding van de bebouwing. Overduidelijk is dat sprake is van zgn. 'warme grond'. Evenzeer moge duidelijk zijn dat het projecteren van een buisleidingstrook op percelen met daarin toekomstige transportleidingen met gevaarlijke

stoffen aan die percelen alle verdere exploitatiemogelijkheden ontnemt. Dit heeft een gevoelige waardedaling van die percelen tot gevolg. Het thans geprojecteerde tracé kent vele locaties waar sprake zal zijn van waardedaling van de ondergrond.

- Indachtig dit alles bepleit cliënt om het tracé van de buisleidingstrook – indien dit tracé onverhoopt niet elders wordt gelegd- pal op de Zuidgrens van de Stiphoutse bossen in Zuid-Westwaartse richting te laten lopen om vervolgens af te buigen naar het Zuiden en verderop de oorspronkelijke Zuidoostelijke tracérichting op te pakken. Zodoende worden de percelen van cliënt zoveel mogelijk ontzien en ontstaat veel minder schade.

Tot zover de zienswijze van cliënt.

Gaarne verneem ik uw inhoudelijke en goed onderbouwde reactie op de ingediende zienswijze. Mocht de gelegenheid zich voordoen om te worden gehoord, dan zal cliënt hier gaarne gebruik van maken.

Ter wille van de termijn zend ik u deze zienswijze heden per telefax, onmiddellijk gevolgd door verzending per normale post.

10.2e

A small, handwritten signature in blue ink, appearing to be a stylized 'A' or 'L'.

Ruimtelijkeplannen.nl

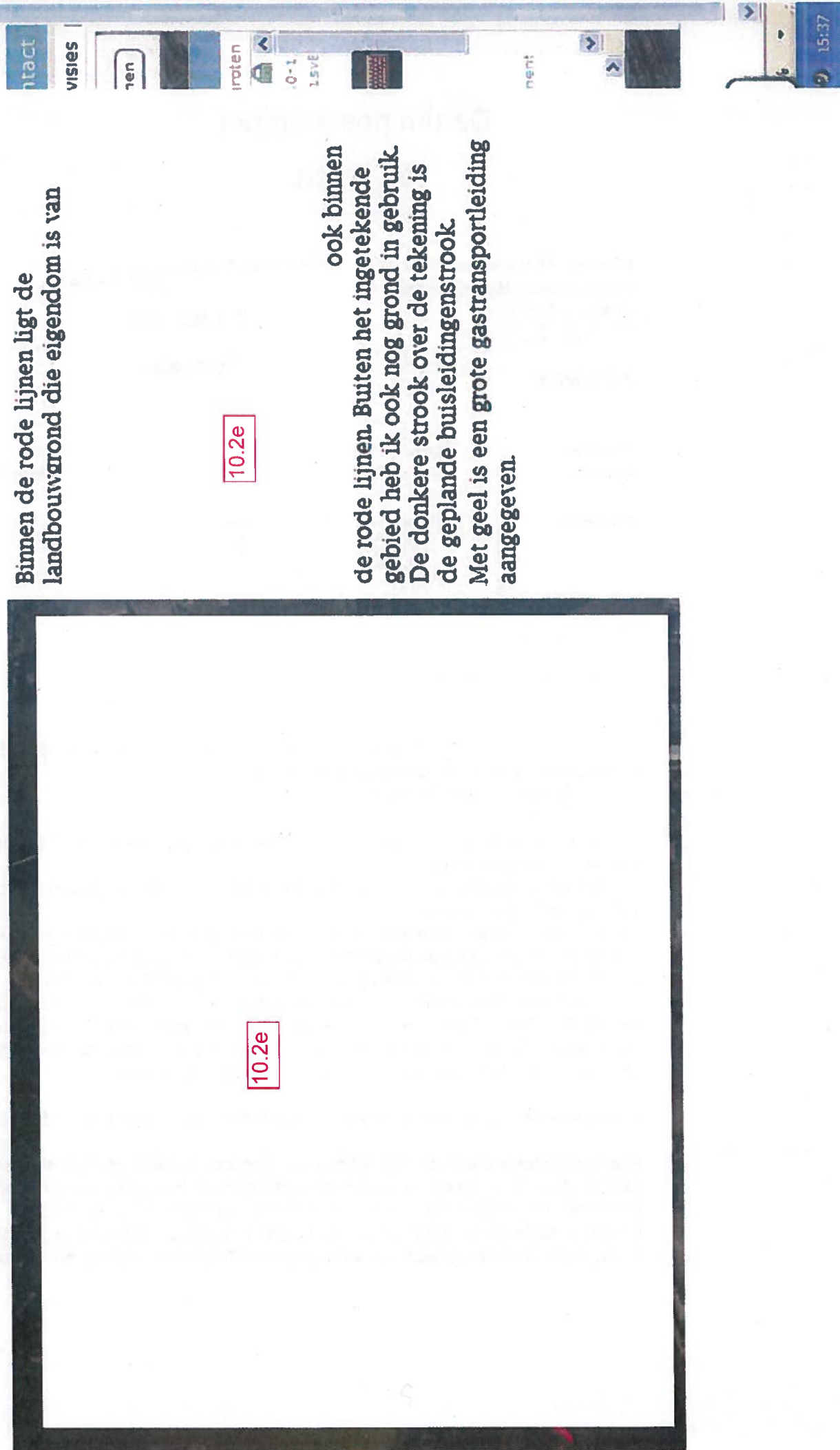
Particulieren | Ga naar professionals

Binnen de rode lijnen ligt de
landbouwgrond die eigendom is van

10.2e

10.2e

ook binnen
de rode lijnen. Buiten het ingetekende
gebied heb ik ook nog grond in gebruik.
De donkere strook over de tekening is
de geplande buisleidingenstrook.
Met geel is een grote gastransportleiding
aangegeven.



Datum poststempel**28 FEB. 2013**

Centrum Publieksparticipatie
 Structuurvisie Buisleidingen
 Postbus 30316
 2500 GH DEN HAAG

Centrum Publieksparticipatie**01 MRT 2013****Ingekomen****Per telefax:**

Onderwerp
 Zienswijze

Kenmerk
 13/3298/1319

Datum
 27 februari 2013

Afdelingsfax

Behandeld door

E-mail

10.2e

10.2e

Geachte heer, mevrouw,

Tot mij wendde zich

10.2e

inzake de Structuurvisie Buisleidingen, hoofdtracé
 Rotterdam/ Geleen, met betrekking tot het indic

10.2e gem. Helmond,

Namens cliënt breng ik onderstaand een zienswijze naar voren met betrekking tot genoemd indicatief tracé.

Client heet op voormeld adres een perceel agrarische grond in eigendom dat als zodanig wordt geëxploiteerd.

De indicatieve buisleidingstrook is geprojecteerd aan de Oostzijde en aan de Zuidzijde van zijn perceel. Dit perceel wordt aan de Zuidzijde doorsneden door de buisleidingstrook. Aan de Oostzijde zal het perceel gaan grenzen aan de geprojecteerde buisleidingstrook. Het perceel van client grenst aan de Zuidzijde aan de A 270/N 270 autoweg. De buisleiding is aan genoemde Zuidzijde niet tegen de A 270 geprojecteerd, maar plm. 50 meter Noordelijker op het perceel van cliënt. Ter illustratie heb ik een kleurenkaartje bijgevoegd.

Al met al is de indicatieve route van de buisleiding voor cliënt uitermate schadelijk.

Allereerst bepleit cliënt dat het definitieve tracé van de leidingstrook elders wordt gelegd waar geen sprake is van dichtbevolkt gebied. Het onderhavige tracé doorsnijdt een gebied dat wordt begrensd door de kernen Son en Breugel, Lieshout, Aarle-Rixtel, Beek en Donk, Nuenen, Stiphout, Helmond en Mierlo. Een tracé, meer oostelijk gelegen tussen bijvoorbeeld Deurne, Venray en Venlo,

doorkruist een meer dunbevolkt gebied zodat aanleg van buisleidingen planologisch veel eenvoudiger is.

Uitgaande van de projectie van een buisleidingstrook op het onderhavige tracé, merkt cliënt het volgende op:

- cliënt ondervindt belemmering in zijn bedrijfsvoering indien een buisleidingstrook zijn percelen doorsnijdt. Het valt zeker te verwachten dat cliënt op de belaste strook geen bedrijfsgebouwen mag realiseren en zelfs dat hij, als er eenmaal een of meerdere leidingen liggen, de grond beperkt mag bewerken. Bijv. diepploegen of woelen is dan niet meer toegestaan. Als cliënt zijn grasmat wil scheuren of anderszins een teeltwisseling wil doorvoeren waarbij de grond tot een diepte van bijv. 70 cm wordt bewerkt, zal dit zeer zeker niet meer zijn toegestaan. Dit alles levert cliënt blijvende bedrijfsschade op.
- Dit nadelig effect wordt verergerd aan de Zuidzijde bij de A 270 waar de buisleidingstrook landinwaarts op het perceel is geprojecteerd. Cliënt krijgt daar te maken met een strook belaste grond in zijn perceel, dus niet aan de rand. Beperkingen terzake van de grondbewerking zijn dan heel lastig uit te voeren.
- De aanleg van een of meer leidingen in de buisleidingstrook levert telkenmale structuurschade op in de gehele teeltlaag en daaronder. Door de graafwerkzaamheden en het omzetten van de grond wordt de jarenlang opgebouwde capillaire werking (vochtnaleverend vermogen van de ondergrond) vrijwel tenietgedaan. Het kost 10-15 jaar voordat de ondergrond langs natuurlijke weg is hersteld. Al die tijd is de ondergrond droogte- en vochtgevoelig hetgeen elk teeltseizoen schade aan de gewassen oplevert. Dit effect geldt des te sterker naarmate er meer buislichamen in de ondergrond liggen. Het is vrijwel onmogelijk om bovenop buisleidingen een acceptabel landbouwgewas te telen. Dit in kwalitatief en in kwantitatief opzicht!
- Qua gevaarstelling is cliënt verontrust geraakt, gelet op de zeer korte afstand van de leidingstrook –en straks de leidingen met gevaarlijke stoffen- tot zijn perceel. De combinatie met de reeds aanwezige hogedruk gasleiding maakt de gevaarstelling nog hoger. Bij een calamiteit ontstaat in die situatie gemakkelijk een cumulatieve ontplofingsreactie met diverse chemische interacties van lekkende en brandende stoffen.. Ook dat pleit ervoor het leidingtracé te projecteren in een veel dunbevolkter gebied.
- Het perceel van cliënt grenst ten Zuiden aan het Helmondse industrieterrein aangrenzend aan de A 270/N 270. Bovendien liggen zijn percelen enkele honderden meters ten Zuiden van de bebouwde kom van Stiphout. De gemeente heeft al eens met cliënt overlegd over uitbreiding van de bebouwing. Overduidelijk is dat sprake is van zgn. 'warme grond'. Evenzeer moge duidelijk zijn dat het projecteren van een buisleidingstrook op percelen met daarin toekomstige transportleidingen met gevaarlijke

stoffen aan die percelen alle verdere exploitatiemogelijkheden ontnemt. Dit heeft een gevoelige waardedaling van die percelen tot gevolg. Het thans geprojecteerde tracé kent vele locaties waar sprake zal zijn van waardedaling van de ondergrond.

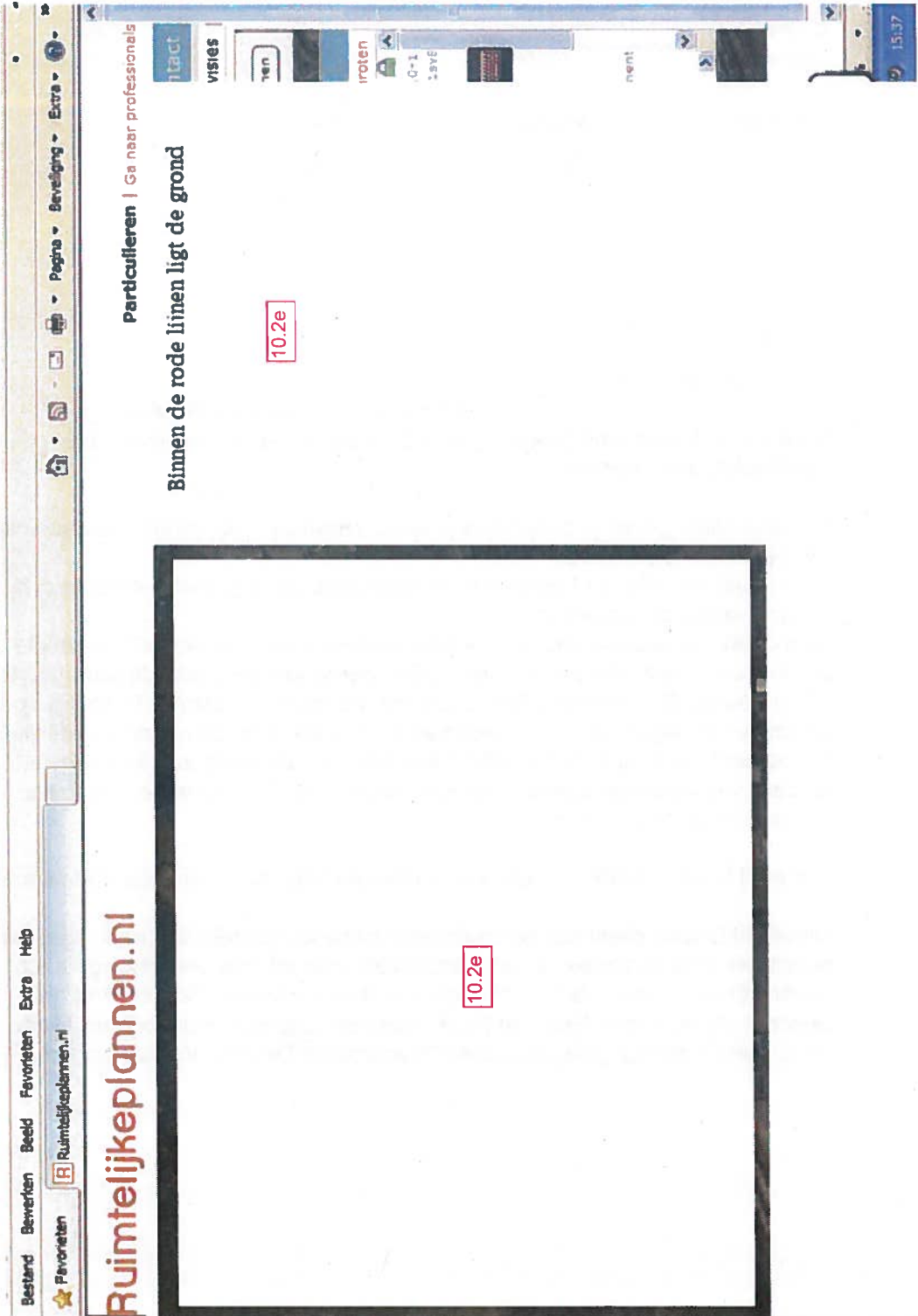
Indachtig dit alles bepleit cliënt om het tracé van de buisleidingstrook – indien dit tracé onverhoopt niet elders wordt gelegd- pal op de Zuidgrens van de Stiphoutse bossen in Zuid-Westwaartse richting te laten lopen om vervolgens af te buigen naar het Zuiden en verderop de oorspronkelijke Zuidoostelijke tracérichting op te pakken. Zodoende wordt het perceel van cliënt ontzien en ontstaat geen, althans veel minder schade.

Tot zover de zienswijze van cliënt.

Gaarne verneem ik uw inhoudelijke en goed onderbouwde reactie op de ingediende zienswijze. Mocht de gelegenheid zich voordoen om te worden gehoord, dan zal cliënt hier gaarne gebruik van maken.

Ter wille van de termijn zend ik u deze zienswijze heden per telefax, onmiddellijk gevolgd door verzending per normale post.

10.2e



Datum poststempel

40

28 FEB. 2013

Centrum Publieksparticipatie

Centrum Publieksparticipatie
Structuurvisie Buisleidingen
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

01 MRT 2013

Ingekomen

Per telefax:

Onderwerp	Kenmerk	Datum
Zienswijze	13/3298/1320	27 februari 2013

Afdelingsfax	Behandeld o	E-mail
--------------	-------------	--------

10.2e

10.2e

heer, mevrouw,

Tot mij wendde zich

10.2e

inzake de Structuurvisie Buisleidingen,
hoofdtracé Rotterdam/ Geleen, met betrekking tot het indicatieve tracé
Laarbeek/Echt-Susteren,

Namens cliënt breng ik onderstaand een zienswijze naar voren met betrekking tot
genoemd indicatief tracé.

Client heet op voormeld adres een perceel agrarische grond in eigendom dat als
zodanig wordt geëxploiteerd.

De indicatieve buisleidingstrook is geprojecteerd pal over vrijwel het gehele
perceel van client. Het perceel van client grenst aan de Zuidzijde aan de A 270/N
270 autoweg. De Zuidwestelijke bocht van de buisleidingstrook is aan genoemde
Zuidzijde niet tegen de A 270 geprojecteerd, maar plm. 50 meter noordelijker op
het perceel van cliënt. Zodoende blijft er aan de juitsterste zuidpunt van het
perceel nog een klein stukje onbelaste strook over. Ter illustratie heb ik een
kleurenkaartje bijgevoegd.

Al met al is de indicatieve route van de buisleiding voor cliënt uitermate schadelijk.

Allereerst bepleit cliënt dat het definitieve tracé van de leidingstrook elders wordt
gelegd waar geen sprake is van dichtbevolkt gebied. Het onderhavige tracé
doorsnijdt een gebied dat wordt begrensd door de kernen Son en Breugel,
Lieshout, Aarle-Rixtel, Beek en Donk, Nuenen, Stiphout, Helmond en Mierlo. Een
tracé, meer oostelijk gelegen tussen bijvoorbeeld Deurne, Venray en Venlo,

doorkruist een meer dunbevolkt gebied zodat aanleg van buisleidingen planologisch veel eenvoudiger is.

Uitgaande van de projectie van een buisleidingstrook op het onderhavige tracé, merkt cliënt het volgende op:

- cliënt ondervindt belemmering in haar bedrijfsvoering indien een buisleidingstrook haar perceel doorsnijdt. Dit laatste is overigens het geval met betrekking tot een hogedruk gasleiding die haar perceel aan de noordzijde in lengterichting doorsnijdt. Het valt zeker te verwachten dat cliënt op de belaste strook geen bedrijfsgebouwen mag realiseren en zelfs dat zij, als er eenmaal een of meerdere leidingen liggen, de grond beperkt mag bewerken. Bijv. diepploegen of woelen is dan niet meer toegestaan. Als cliënt een eventuele grasmat wil scheuren of anderszins een teeltwisseling wil doorvoeren waarbij de grond tot een diepte van bijv. 70 cm wordt bewerkt, zal dit zeer zeker niet meer zijn toegestaan. Dit alles levert cliënt blijvende bedrijfsschade op. Gelet op de geringe omvang van het perceel kan worden gesteld dat de gebruiksbeperkingen het perceel vrijwel waardeloos maken.
- Dit nadelig effect wordt verergerd aan de Zuidzijde bij de A 270 waar de buisleidingstrook landinwaarts op het perceel is geprojecteerd. Cliënt krijgt daar te maken met een strook belaste grond in haar perceel, dus niet aan de rand. Beperkingen terzake van de grondbewerking zijn dan heel lastig uit te voeren op zo een klein perceel.
- De aanleg van een of meer leidingen in de buisleidingstrook levert telkenmale structuurschade op in de gehele teeltlaag en daaronder. Door de graafwerkzaamheden en het omzetten van de grond wordt de jarenlang opgebouwde capillaire werking (vochtnaleverend vermogen van de ondergrond) vrijwel tenietgedaan. Het kost 10-15 jaar voordat de ondergrond langs natuurlijke weg is hersteld. Al die tijd is de ondergrond droogte- en vochtgevoelig hetgeen elk teeltseizoen schade aan de gewassen oplevert. Dit effect geldt des te sterker naarmate er meer buislichamen in de ondergrond liggen. Het is vrijwel onmogelijk om bovenop buisleidingen een acceptabel landbouwgewas te telen. Dit in kwalitatief en in kwantitatief opzicht!
- Qua gevaarzetting is cliënt verontrust geraakt, gelet op de projectie van de leidingstrook –en straks de leidingen met gevaarlijke stoffen- bovenop haar perceel. De combinatie met de reeds aanwezige hogedruk gasleiding maakt de gevaarzetting nog hoger. Bij een calamiteit ontstaat in die situatie gemakkelijk een cumulatieve ontploffingsreactie met diverse chemische interacties van lekkende en brandende stoffen.. Ook dat pleit ervoor het leidingtracé te projecteren in een veel dunbevolkter gebied.
- Het perceel van cliënt grenst ten Zuiden aan het Helmondse industrieterrein aangrenzend aan de A 270/N 270. Bovendien liggen zijn percelen enkele honderden meters ten Zuiden van de bebouwde kom van

Stiphout. De gemeente is heeft al eens met cliënt overlegd over uitbreiding van de bebouwing. Overduidelijk is dat sprake is van zgn. 'warme grond'. Evenzeer moge duidelijk zijn dat het projecteren van een buisleidingstrook op percelen met daarin toekomstige transportleidingen met gevaarlijke stoffen aan die percelen alle verdere exploitatiemogelijkheden ontnemt. Dit heeft een gevoelige waardedaling van die rcelen tot gevolg. Het thans geprojecteerde tracé kent vele locaties waar sprake zal zijn van waardedaling van de ondergrond.

- Indachtig dit alles bepleit cliënt om het tracé van de buisleidingstrook – indien dit tracé onverhoopt niet elders wordt gelegd- pal op de Zuidgrens van de Stiphoutse bossen in Zuid-Westwaartse richting te laten lopen om vervolgens af te buigen naar het Zuiden en verderop de oorspronkelijke Zuidoostelijke tracérichting op te pakken. Zodoende wordt het perceel van cliënt ontzien en ontstaat geen, althans veel minder schade.

Tot zover de zienswijze van cliënt.

Gaarne verneem ik uw inhoudelijke en goed onderbouwde reactie op de ingediende zienswijze. Mocht de gelegenheid zich voordoen om te worden gehoord, dan zal cliënt hier gaarne gebruik van maken.

Ter wille van de termijn zend ik u deze zienswijze heden per telefax, onmiddellijk gevolgd door verzending per normale post.



10.2e





Ruimtelijkeplannen.nl

Particulieren | Ga naar professionals

De grond binnen de rode lijnen is eigendom van

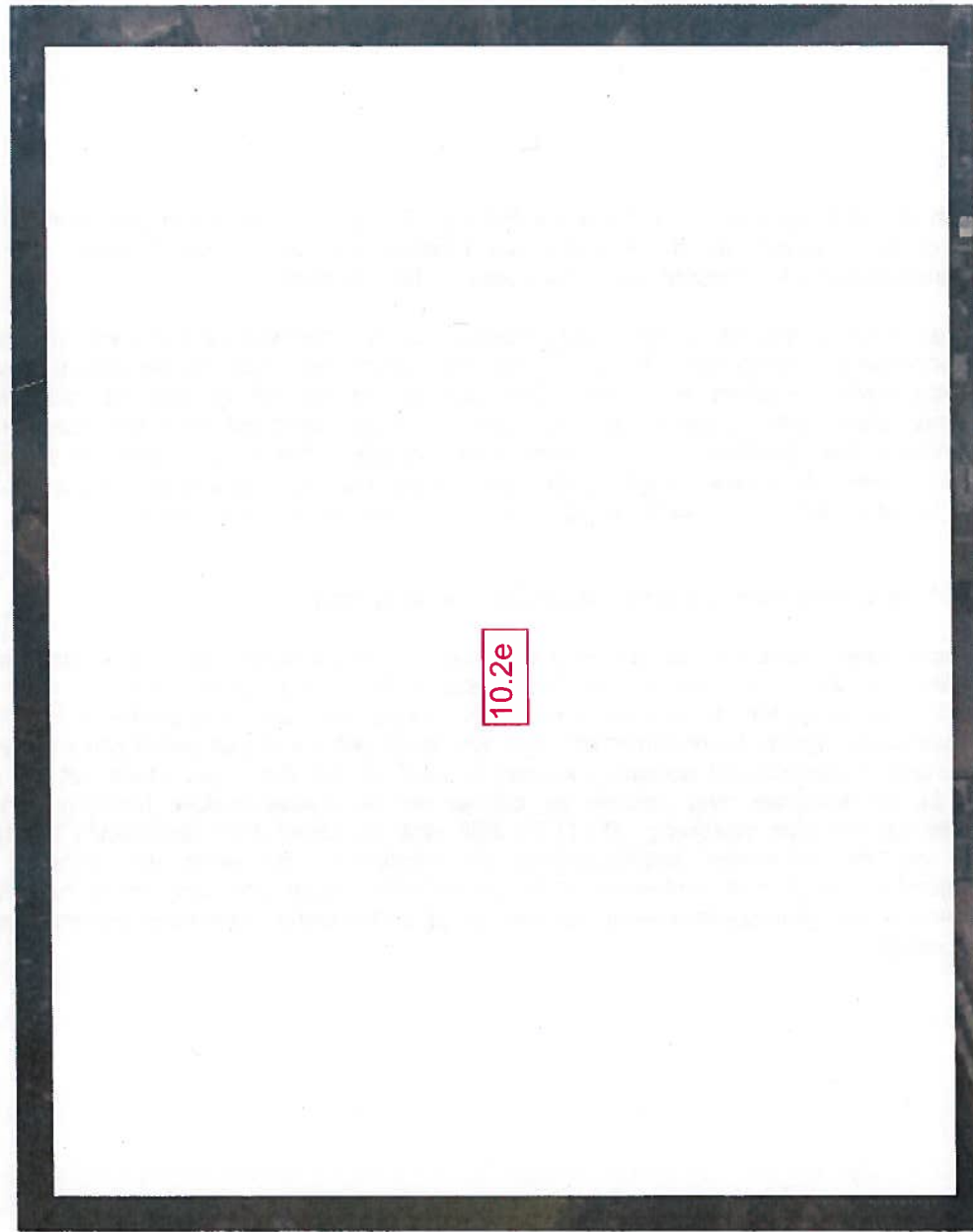
10.2e

De grond is gelegen in de gemeente Helmond. Ten zuiden ligt de weg van Eindhoven naar Helmond de N270. Ten noorden van dit perceel ligt de

10.2e

Door en net langs dit perceel loopt al een grote gastransportleiding, deze is met de kleur geel aangegeven.

10.2e



ntact
visies

ten

iroten

.0-1
1svf

nen

15:37

Centrum Publieksparticipatie
Structuurvisie buisleidingen
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Centrum Publieksparticipatie

28 FEB 2013

Ingekomen

Steegstraat 5
6041 EA ROERMOND

Postbus 960
6040 AZ ROERMOND

T

Kenmerk: TEB.2013.018
E-mail:
Betreft: Zienswijze structuurvisie buisleidingen,
strook Laarbeek – Echt-Susteren
Behandeld door:
Bijlage(n): – 10.2e
Afschrift aan: –
Datum: 27 februari 2013

www.lltb.nl
KvK 12045362

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij maakt Limburgse Land- en Tuinbouw Bond (LLTB) gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op de Structuurvisie buisleidingen en het voornemen om een buisleidingenstrook aan te wijzen tussen Laarbeek en Echt-Susteren.

Voorafgaand aan punten van commentaar vraagt de LLTB bijzondere aandacht voor de positie van grondeigenaren/gebruikers die direct met het voornemen voor de aanwijzing van de buisleidingenstrook hebben te maken. Het was bij de aanwijzing van de betreffende leidingenstrook wenselijk geweest dat de overheid meer aandacht aan een zorgvuldige communicatie met betrokkenen had besteed door niet alleen het tracé volgens de wettelijke vereisten bekend te maken, maar door bijvoorbeeld ook informatiebijeenkomsten in de betreffende gebieden te organiseren of agrarische ondernemers aan te schrijven.

1. Duidelijke positie grondeigenaren/gebruikers uitgangspunt

De Rijksoverheid faciliteert met de Structuurvisie en de publicatie van de voorgenomen buisleidingenstrook tussen Laarbeek en Echt-Susteren de aanleggers buisleidingen door een ruimtelijke reservering van de leidingstroken op de gronden die nagenoeg geheel in eigendom en gebruik zijn bij agrarische ondernemers. Het agrarische gebruik van de grond zou volgens de Structuurvisie "onbelemmerd doorgang kunnen vinden" en om die reden houdt het rijk zich afzijdig bij de discussie over schade en beheer die de daadwerkelijke invulling van de leidingstroken met zich meebrengt. De LLTB stelt vast dat zowel door regelgeving als in de praktijk van de agrarische bedrijfsvoering de ruimtelijke reservering wel degelijk het grondeigendom- en gebruik aantast zodra de eerste leidinglegger, voorzien van de ruimtelijke reservering en een gedoogplichtbesluit van het rijk, bij de betrokken agrarische ondernemer op de stoep staat.

bladnr. 2

Nederland beschikt reeds over een fijnmazig leidingnet waardoor consumenten en bedrijven nu en in de toekomst ruim kunnen worden voorzien van nutsvoorzieningen. De LLTB vindt het niet vanzelfsprekend dat grondeigenaren zondermeer de aanleg van leidingen moeten gedogen tegen een schadevergoeding. Daarbij komt dat juist het tracé voor de transport van gevaarlijke stoffen tussen het Chemelot-industrieterrein en de Rotterdamse Haven niet kan worden aangemerkt als een publiek belang. Er is sprake van een privaat belang van een beperkt aantal industriële bedrijven. Over de aanleg van deze commerciële leidingen behoren grondeigenaren/gebruikers onderhandelingen te kunnen voeren waardoor het commercieel belang van de leiding op een reële basis in de voorwaarden en vergoedingen voor het toestaan van aanleg, tot uitdrukking kan worden gebracht.

2. Randvoorwaarden bij tracékeuze

De LLTB wijst erop dat de aanwijzing van de buisleidingenstrook leidt tot knelpunten ten aanzien van agrarische gronden en gebouwen.

Doorsnijding bedrijven

Ten eerste kan de strook en de aan te leggen buisleiding dwars door een agrarische bedrijf heen lopen. Door de aanleg van een buisleiding kan de desbetreffende grond voor een lange periode niet gebruikt worden voor productiedoeleinden. Voorgesteld wordt om het tracé waar mogelijk zodanig te leggen dat bestaande kavelgrenzen, wegen en/of watergangen worden gevolgd.

Bedrijfsgebouwen die in het tracé liggen

In het huidige voorstel liggen op meerdere plaatsen bedrijfsgebouwen in de buisleidingenzone. Aangezien in de structuurvisie buisleidingen door de Rijksoverheid wordt aangegeven dat de zone niet mag leiden tot afwenteling van lasten of onnodige waardevermindering van gronden of goederen, kan dit naar onze mening niet aan de orde zijn.

De gewenste uitbreiding van bouwblokken in de zone

Als een agrarische ondernemer het bedrijf wil uitbreiden en nieuwe gebouwen wil realiseren, wordt men beperkt door de buisleidingenstrook. Vooral als het tracé direct langs bouwpercelen loopt. Om ontwikkelingen naar de toekomst niet te beperken stellen we voor met de desbetreffende grondeigenaar in overleg te gaan om de zone te verleggen. Indien dat niet mogelijk is behoren afspraken over verplaatsing van de bedrijfslocatie te worden gemaakt.

3. Randvoorwaarden bij aanleg en beheer

Het is momenteel, volgens onze informatie, nog niet duidelijk of en wanneer een buisleiding binnen het voorgenomen tracé wordt aangelegd. Er geldt een grote verantwoordelijkheid voor een toekomstige leidinglegger om de buisleiding goed te overleggen met de agrarische ondernemers, risico's uit te sluiten en de buisleiding zorgvuldig aan te leggen en te beheren.

De LLTB verzoekt het bevoegd gezag in dit kader een protocol op te stellen zowel voor de aanleg, de eventuele verwijdering en het verdere beheer van de leidingen. Onderdeel hiervan moet zijn dat de leidinglegger alvorens de werkzaamheden aan te vangen een cultuurtechnisch rapport overlegt waaruit blijkt hoe en met welke waarborgen de werken plaats vinden om schade bij aanleg en cultuurschade in latere jaren te voorkomen.

bladnr. 3

De buisleidingenstrook is niet bedoeld voor aardgas, maar voor transport van andere nog nader te bepalen producten. Agrarische ondernemers zijn producenten van voedsel, waarbij de kwaliteit en veiligheid van het voedsel ten alle tijden optimaal moeten zijn. In dit kader dient een leidinglegger volgens de LLTB te worden verplicht om ook een risicoanalyse uit te voeren en een plan op te stellen hoe risico's richting de voedselproductie, op korte termijn en in de toekomst, uit te sluiten.

Met vriendelijke groet,



10.2e



Aan de leden van
de Interdepartementale werkgroep buisleidingen

**Directoraat-Generaal
Milieu**

Directie Risicobeleid

Rijnstraat 8
Postbus 30945
2500 GX Den Haag
Interne postcode 637
www.vrom.nl

Contactpersoon

art.

Kamer B 11.11

art. 10.2e

verslag

Datum

22 september 2009

Vergaderdatum en -tijd 15 september 2009
Vergaderplaats VROM-hoofdzetel, C 04.72
Kopie aan

Aanwezig: art. 10.2e (Mindef), art. 10.2e (SodM), art. 10.2e (MinEZ), Peter art.
(Mindef), art. 10.2e (VROM/LOK), art. 10.2e (VROM/RB), art. 10.2e (VROM/RB), art. 10.2e
voorzitter), art. 10.2e (VROM/RB verslag)

Afwezig: art. 10.2e (MinV&W), art. (MinBzK), art. 10.2e (VI)

1 buiten
reikwijdte

2 buiten
reikwijdte wob

3 buiten reikwijdte wob

4 Stand van Zaken Structuurvisie Buisleidingen.

Voortgang proces

- In opdracht van VROM maakt Arcadis een Planmer, deze is medio december 2009 gereed.
- De kosten/baten analyse wordt gemaakt n.a.v. een gesprek met het bedrijfsleven. Binnenkort (9 okt) wordt hiervoor een bijeenkomst georganiseerd met vertegenwoordigers van VELIN en overheden.

- De visiekaart is een centraal deel van de Structuurvisie. Op de visiekaart staat aangegeven waar ruimte wordt gereserveerd voor nieuwe leidingen.
Eind november is er een duidelijk beeld wat er aan verbindingen in de kaart is opgenomen. Details van traces worden aangegeven in de AMvB Ruimte.
- Er volgt nog een overleg met de maatschappelijke organisaties (2 okt).

Advies VNO/NCW

Besproken wordt de bijgevoegde notitie van het VNO/NCW
Aanleiding voor deze notitie is, de minimale inbreng van het bedrijfsleven.
Vooral het belang moet worden aangegeven.

10.2e (VELIN) heeft vooral "nut en noodzaak" beschreven in deze visie.
buiten reikwijdte wob

art. 10.2e vraagt of het reëel is te veronderstellen dat er een leiding tussen Limburg en Eemshaven zal komen. **art. 10.2e** antwoordt dat dit vooral aardgasleidingen betreft. Er wordt geen rekening gehouden met Etheen leidingen.

buiten reikwijdte wob

buiten reikwijdte wob

buiten reikwijdte wob

buiten reikwijdte wob

**Directoraat-Generaal
Milieu**
Directie Risicobeleid

Datum
22 september 2009

buiten reikwijdte wob

10.2e merkt op dat het eerste concept van de Structuurvisie een keurig stuk is waarin vooral nut en noodzaak goed worden beschreven.

Aktie allen: Verzocht wordt commentaar/ aanvullingen te mailen naar **10.2e**.

Het stuk zal daarna redactioneel worden bekeken.

De eerste aangepaste versie zal bij de volgende vergadering worden besproken.

buiten reikwijdte wob

Van: [DGRW](#)
Aan: [BSK](#)
Onderwerp: FW: Buisleiding Zuid-Helmond
Datum: donderdag 9 februari 2017 11:24:34
Bijlagen: [alternatief-trace2.pdf](#)
[alternatief-trace-buisleiding.pdf](#)

10.2e

Beste
 Ik heb van de gemeente Helmond en van PPS benaderd om
 naar het voorstel van te kijken. Zij hebben allebei positief gereageerd
 en nemen binnenkort contact op met Gr.

10.2e

Van: - BSK
Verzonden: woensdag 11 januari 2017 13:44
Aan:) - DGRW
Onderwerp: FW: Buisleiding Zuid-Helmond

10.2e

bij deze input voor het tracé,

zie ook de vraag van

groet

10.2e

Van: [\[mailto: .nl\]](mailto:)
Verzonden: woensdag 11 januari 2017 10:47
Aan: - BSK
Onderwerp: Buisleiding Zuid-Helmond

10.2e

Beste ,

10.2e

Ter hoogte van de overgang van de groene scheidingszone naar het Tennet
 hoogspanningstracé ben ik even in het veld gaan kijken. Als Gemeente Helmond zou ik ook
 niet blij zijn als de leiding in de volle lengte over de sportvelden zou gaan lopen. Om
 eventueel ook deze partij (niet geheel onbelangrijk) voor het het plan te enthousiasmeren
 heeft dat direct al een gewijzigde kaart opgeleverd welke ik hierbij heb gevoegd.

Ben benieuwd naar de mogelijkheden voor dit plan!

Zonnige groet,

10.2e

Geachte heer / Beste ,

10.2e

Bedankt voor het verhelderende gesprek van vanmiddag met betrekking tot het
 buisleidingtracé in Zuid-Helmond ten Oosten van de wijk Brandevoort.

Een aankondiging in de Staatcourant van 7 december 2016, om het tracé vanwege
 woningbouw tegenover iets naar het zuiden te verleggen heeft mij ertoe
 gebracht meer informatie in te winnen met betrekking tot de mogelijkheid kleine
 aanpassingen op het voorgenomen buisleidingtraject door te voeren.

10.2e

Zo heb ik gesproken met van de Gemeente Helmond, om vervolgens in
 gesprek te raken met van Rijkswaterstaat die mij uiteindelijk naar u heeft

10.2e

10.2e

doorverwezen als degene waar ik het beste mee kan overleggen met betrekking tot een gewenste tracéwijziging.

In de bijgevoegde plattegrond heb ik een mogelijk alternatief ingetekend. De buisleiding loopt daarbij tussen twee woongebieden, door een groene scheidingszone, naar het noorden om vervolgens aan te haken op het Tennet hoogspanningstracé. Vervolgens loopt deze door, de van woningbouw gevrijwaarde hoogspanningszone, totdat deze weer overgaat in het oorspronkelijk voorgestelde traject. In detail zijn er waarschijnlijk nog variaties op deze alternatieve route mogelijk.

Buiten dat het alternatieve tracé op de kaart al een minder kruip-door-sluip-door karakter draagt, zou het voor onze wijk een opluchting zijn als de claim die op onze privé percelen rust, opgeheven zou kunnen worden. Zover ik het kan inschatten wordt er t.o.v. het huidige voorstel voornamelijk gebruik gemaakt van door de overheid beheerde grondstukken, kan de bredere veiligheidszone overal gehandhaafd blijven en legt het geen onnodige druk op het woongenot van vier reeds in het gebied gevestigde woningeigenaren.

Graag zou ik met u en een uitvoerende partij, zoals voorgesteld, hier op locatie de consequenties doornemen van het geplande traject en de mogelijkheden bekijken van eventuele alternatieve routes.

Met belangstelling kijk ik uit naar uw reactie.

Met zonnige groet,

10.2e

ontwerpers

NL-570€ Helmond, T +31 (0)

10.2e

10.2e

10.2e
10.2eHelmond | T. +31 10.2e
nl | www.10.2e.nl

Ministerie van Infrastructuur en Milieu /
 Directoraat-Generaal Ruimte en Water
 T.a.v. mevrouw 10.2e
 Postbus 20901
 2500 EX Den Haag

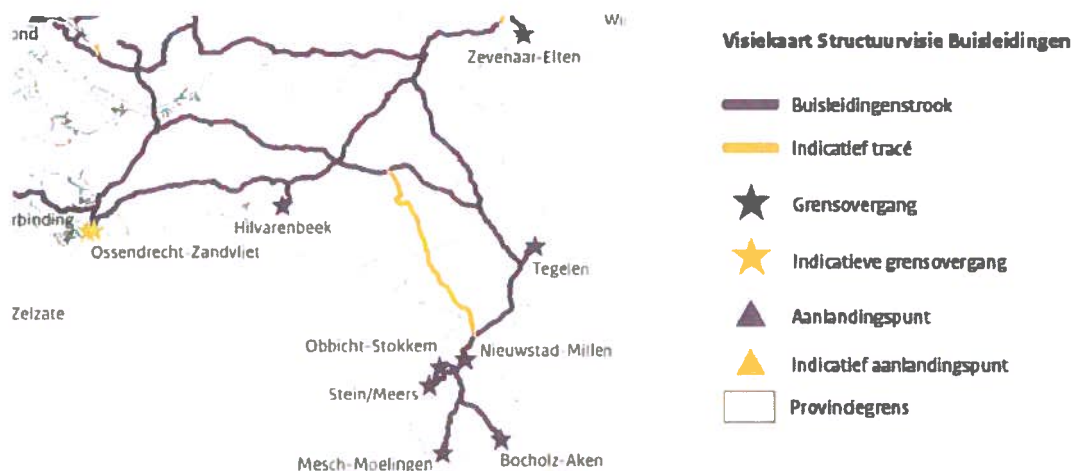
Datum 6 april 2017
 Betreft Zienswijze m.b.t. buisleidingstracé 10.2e Helmond (Brandevoort-Oost)

Geachte mevrouw 10.2e,

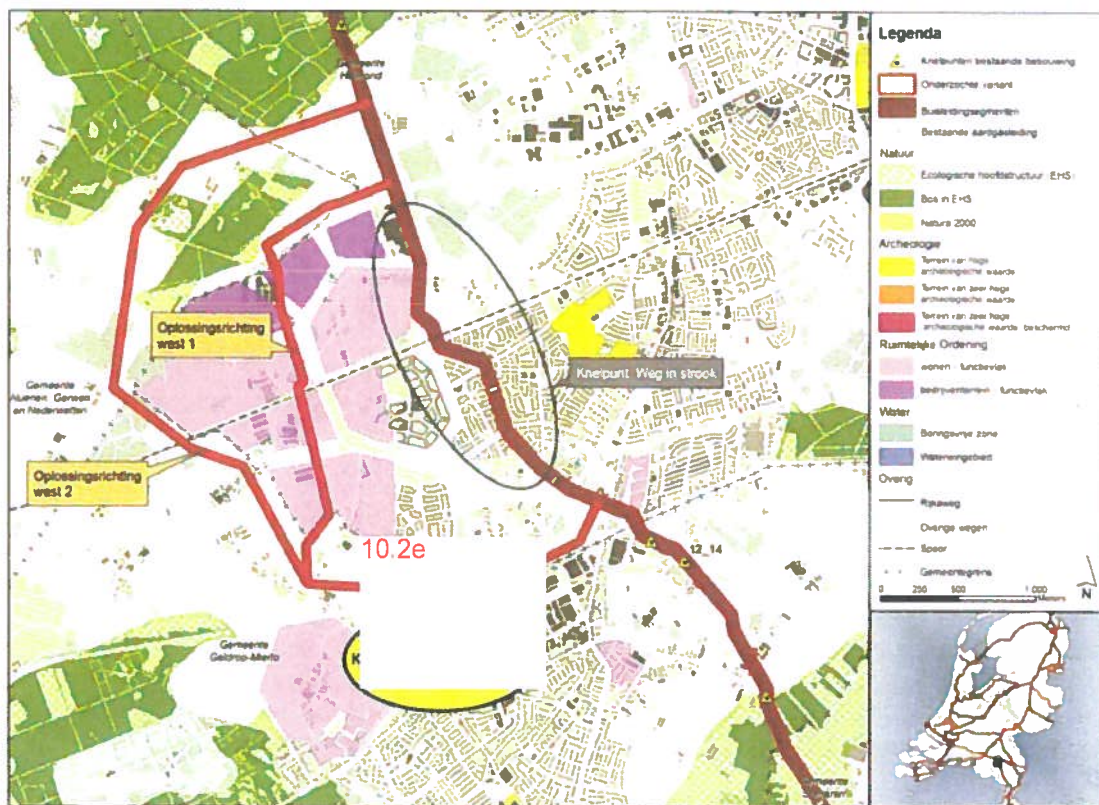
In vervolg op het overleg hedenmiddag met 10.2e (Min. IenM), 10.2e (Gemeente Helmond) en 10.2e (PPS), ontvangt u hierbij mijn zienswijze op de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035 met betrekking tot het traject door de wijk Brandevoort-Oost in Helmond.

Dit overleg, wat onlangs door u is georganiseerd, is door mij aangevraagd naar aanleiding van een aankondiging in de Staatscourant van 7 december 2016, om het tracé van een geplande buisleiding in verband met woningbouw tegenover 10.2e meer naar het zuiden te verleggen.

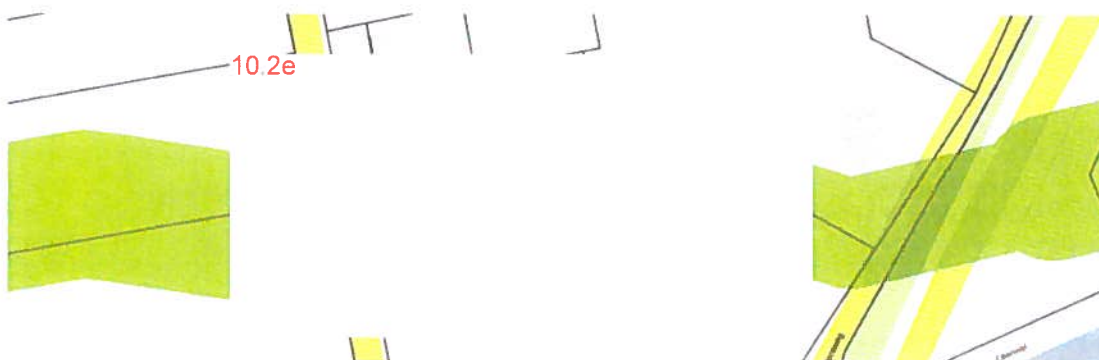
Op 12 oktober 2012 is door uw ministerie de 'Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035' vastgesteld. Hierin is met een indicatief karakter - vanwege de te volgen zienswijzeprocedure - de buisleidingenstrook Laarbeek-Echt-Susteren opgenomen (zie onderstaand kaartdetail uit de structuurvisie). Binnen een termijn van vijf jaar kunnen hier wijzigingen in worden aangebracht (pagina 14 Structuurvisie). Van 10.2e heb ik begrepen dat het 'tracé van de vrij te houden leidingenstrook', weliswaar in voorbereiding is, maar inderdaad nog niet definitief is vastgesteld.



Terug naar 2012; Op verzoek van de Gemeente Helmond is er ten westen van de wijk Brandevoort een omleidingsroute voorzien. Dit aangepaste tracé heeft geleid tot een nieuw knelpunt wat samenvalt met ons perceel. (zie onderstaande kaart).



Als we inzoomen op bovenvermeld knelpunt 10.2e, wordt duidelijk dat de reservering de gehele lengte en de totale vrije breedte van ons perceel beslaat, van voordeur tot perceelsgrens. (zie kaart hieronder) Tevens is te zien dat de strookbreedte versmald moet worden naar 29 meter. Afhankelijk van de geopolitieke en economische ontwikkelingen zullen in de toekomst 4 tot 8 leidingen in deze smalle strook gelegd gaan worden.



De reservering neemt van het totale perceel van 4600 m² aan de 10.2e in Helmond circa 3300 m² in beslag.

Duidelijk is dat een hogere leidingdichtheid een groter risico voor ons als bewoners inhoudt en dat er extra maatregelen genomen zullen moeten worden om dat risico binnen aanvaardbare normen te houden.

Tevens betekent de hoge leidingdichtheid dat de uitgebreide belemmerende bepalingen om vrijelijk over onze eigen grond te beschikken (zoals beschreven in de voorwaarden van VELIN**) in verband met een ongestoorde en veilige ligging van de leidingen, hier onverminderd en verzwaaard van toepassing zullen zijn.

Bovenstaande situatie komt niet overeen met de volgende zinssnede uit 'Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035' (pagina 53) ; 'individuele mensen mogen niet onevenredig zwaar getroffen worden door het buisleidingenbeleid of daaruit voortvloeiende uitvoeringsmaatregelen'.

Immers door de lange termijn reservering van een buisleidingstrook, welke ons gehele perceel beslaat, worden wij beperkt onze grond vrijelijk te gebruiken, wordt ons woongenot negatief beïnvloed en heeft dit door de omvang van de reservering een nadelig effect op de waarde van het onroerendgoed. Daarnaast brengt het strippen van de leidingstrook en het ingraven van een buisleiding onherstelbare schade toe aan het landschap waaronder de 100 jaar oude monumentale bomenrij (oriëntatie vliegroue vleeuizen!) aan de 10.2e en de groenstructuur van historische houtwallen aan de perceelgrenzen. Herbeplanting van het tracé blijkt uit de voorwaarden van VELIN niet toegestaan.

Alle gesprekspartners uit de eerste alinea van deze brief waren het er unaniem over eens dat zowel de definitieve vaststelling van de route van het buisleidingtracé als de uiteindelijke uitvoering - welke ook nog eens gefaseerd over de jaren heen plaats kan gaan vinden - zowel materiële als immateriële schade toebrengt aan ons eigendom. De wijze waarop deze schade - welke ons op termijn zal raken in onze pensioensvoorziening - geïnteriseerd en vervolgens gecompenseerd gaat worden zal nader uitwerkt moeten worden na de definitieve vaststelling van het buisleidingtracé.

Naast persoonlijke leed is de bestemming in de directe omgeving van 10.2e aan het veranderen; het van oorsprong agrarische land krijgt door de uitgifte van minimaal zes "Ruimte-voor-Ruimte" kavels vooral een woonbestemming. Hierdoor ontstaat een woongebied, waarbij het leggen van een buisleiding voor transport van gevaarlijke stoffen niet wenselijk is.

Om al deze negatieve gevolgen van reservering en mogelijke uitvoering van een buisleidingtracé op te lossen hebben we in de volgende plattegrond van het plangebied ter overweging een alternatieve route aangegeven.

* * Algemene voorwaarden VELIN: Grondeigenaren of andere gebruikers van de grond in de belemmerde strook van de leidingen moeten zich onthouden van activiteiten, die de veilige en ongestoorde ligging van de leidingen in gevaar kunnen brengen. Activiteiten die ter plaatse van de leiding niet zijn toegestaan zonder overleg met de leidingbeheerder zijn onder andere, maar niet beperkt tot: - wijzigen van maaiveldniveau; - het aanbrengen van een gesloten verharding; - het mechanisch indrijven van voorwerpen in de grond (o.a. tentharingen en beschoeiing); - het opslaan van grond en/of materialen; - het plaatsen van diepwortelende beplanting of bomen; - het belemmeren van de toegankelijkheid van het tracé; - het oprichten van enig bouwwerk; - het wijzigen van het waterstandniveau; - het aanbrengen van parallel liggende kabels, leidingen, of drainage; - het sonderen ten behoeve van bodemonderzoek; - het verwijderen of verplaatsen van leidingmarkeringen; - het opstellen van bouwterreinrichtingen.



In groen de gereserveerde versmalde route van de buisleidingenstrook ter hoogte van 10.2e en 10.2e te Helmond en in rood ruimte voor het voorgestelde alternatieve tracé van normale breedte waarbij bovenaan alle huizen worden ontzien. Het rood gearceerde vlak betreft een bestemmingswijziging i.v.m. woningbouw tegenover 10.2e

In de plattegrond is in rood-transparant de ruimte voor een alternatief buisleidingtracé aangegeven. Hierbij kan een normale strookbreedte worden aangehouden voor het leggen van de benodigde buisleidingen. 10.2e (PPS) heeft aangegeven dat het alternatieve tracé geen technische bezwaren kent voor het verleggen. Deze zone loopt noordwaarts door de scheidingszone met jong gewas en sluit vervolgens aan bij de Tennet hoogspanningslijn. Dit voorstel benadeelt geen particuliere eigenaren in de zin van de huidige indicatieve reservering en vrijwaart alle woningen in de omgeving van een belastende reservering en de onzekerheid van een eventuele uitvoering. De leidingen kunnen op ruim voldoende afstand van de woonwijk Brandevoort gepositioneerd worden, waardoor het groepsrisico niet zal worden overschreden. Doordat er voldoende ruimte is binnen het alternatieve tracé kan de Gemeente Helmond in een later stadium de exacte ligging bepalen. Burgemeester en wethouders zullen wij deze zienswijze eveneens toesturen, met het verzoek deze te steunen.

Samenvattend is het verzoek aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu het voorgestelde alternatieve tracé zoals aangegeven in de plattegrond te overwegen, hierover te rapporteren en dit alternatief op te nemen als vervangende reservering in de structuurvisie buisleidingen 2012-2035.

Met belangstelling kijk ik uit naar uw reactie.

Met zonnige groet,
10.2e

10.2e

Bijlage: plattegrond op A3 met voorstel alternatief tracé



Kaldersedijk 8, Helmond

Geplande woningbouw

Woonbestemming toegekend

Woonbestemming aangevraagd

Hoogspanningsmast

Ruimte voor alternatief tracé

Ontwerpbestemmingsplan

Brandevoort Oost - 10.2e

(Gepubliceerd 7 december 2016)

Van: [DGRW](#)
Aan: [BSK](#)
Onderwerp: Buisleidingstrace bij Mierlo
Begin: donderdag 6 april 2017 14:00:00
Eind: donderdag 6 april 2017 15:00:00
Locatie: Helmond

10.2e

Tijd: donderdag 6 april 2017 14:00-15:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.
Locatie: Helmond

10.2e

Opmerking: in de GMT-offset hierboven is geen rekening gehouden met correcties voor de zomertijd.

*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*

10.2e

Let op: adres is Helmond

Beste Allen,

Na aankleding van jullie reactie heb ik donderdag 6 april 2017 gekozen voor het afspraken in Mierlo.

Het doel van het gesprek is om hier, op locatie, het geplande traject van buisleidingen van nationaal belang doornemen en de mogelijkheden bekijken van eventuele alternatieve routes.

Deze afspraak ik op verzoek van De toekomstige buisleidingen zijn over zijn perceel gepland. Wij hebben hierover al eerder e-mailwisseling gehad.

10.2e

Uitgenodigde voor het afspraken:
– Min. IenM
– Gemeente Helmond
– bewoner van Mierlo

10.2e

Met vriendelijke groet,

10.2e

drs.
Contactpersoon Structuurvisie Buisleidingen

10.2e

Ministerie van Infrastructuur en Milieu / Directoraat-Generaal Ruimte en Water / Directie Water en Bodem / Plesmanweg 1-6 / Postbus 20901 / 2500 EX Den Haag /
(woensdag is mijn vaste vrije dag) @minienm.nl / r@minienm.nl> /

10.2e

10.2e

10.2e
10.2eHelmond | T. +31 (0)494 10.2e
nl | www.10.2e.nl

Ministerie van Infrastructuur en Milieu /
Directoraat-Generaal Ruimte en Water
T.a.v. mevrouw 10.2e
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum 10 april 2017
Betreft Kopie schrijven gemeente Helmond met aanvullende gegevens zienswijze m.b.t.
buisleidingtracé 10.2e Helmond (Brandevoort-Oost)

Geachte mevrouw 10.2e ,

Zoals per e-mail aangekondigd ontvangt u hierbij van mij een hard copy van het verzoek wat 10 april j.l. verstuurd is aan het College van burgemeester en wethouders Helmond, en welke een belangrijke aanvulling bevat op de zienswijze aan uw Ministerie.

Afgelopen maand heeft Gemeente Helmond een wijziging in het indicatieve tracé vastgesteld in verband met het vrijmaken van een Ruimte-voor-Ruimte kavel tegenover ons perceel. Doordat het voorgenomen tracé tegenover ons naar het zuiden is verschoven komt er, bovenop de toch al moeizame route, nog een knelpunt bij daar waar het indicatieve buisleidingtracé de 10.2e passeert. Door deze verschuiving van percelen komen de buisleidingen op circa één meter van elkaar te liggen. Ik vermoed dat de Dienst Ruimtelijke Ordening & Verkeer Helmond, net als ieder ander die ik in mijn omgeving spreek, ervan uit is gegaan dat er slechts één buis over het tracé zou komen te lopen. In de bewerkte plattegrond, die ik als bijlage heb meegestuurd, heb ik duidelijk gemaakt wat er gebeurt met de onderlinge afstand van de leidingen op het moment dat het tracé wordt uitgevoerd met 6 buizen.

Doordat de huidige indicatieve reservering van het toch al bochtige buisleidingtraject hiermee nog duidelijker het karakter krijgt van een opeenstapeling van knelpunten, spreek ik de hoop uit dat het alternatieve voorkeustracé tussen de beide woongebieden door en aanhakend bij de hs-lijn, aan haalbaarheid zal winnen.

Graag wordt ik op de hoogte gehouden van de verdere ontwikkelingen.

Met zonnige groet,

10.2e

Van: [- DGRW](#)
Aan:
Cc: ;
Onderwerp: indicatief tracé Laarbeek-Echt-Susteren
Datum: maandag 12 juni 2017 18:58:05
Bijlagen: [image003.jpg](#)

10.2e

Geachte ,

Onlangs heb ik van u een kopie van de zienswijze aan de gemeente Helmond m.b.t. buisleidingtracé Helmond (Brandevoort-Oost) ontvangen. Daarnaast heb ik van u een quickscan externe veiligheid ontvangen over een alternatief voor het indicatieftracé Laarbeek-Echt-Susteren. U geeft deze reactie omdat u recent eigenaar bent geworden van het perceel en dat u de reserving ingrijpend vindt voor uw leefmogelijkheden op uw perceel.

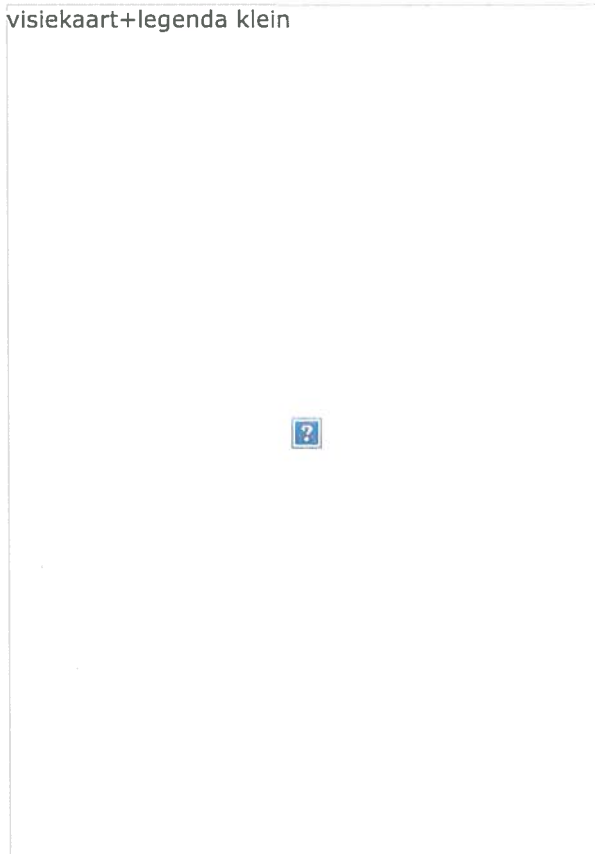
10.2e

Wij hebben hierover ook telefonisch contact gehad. Naar aanleiding daarvan wil ik u informeren over de procedure en vervolg de planning van de aanvulling van de Structuurvisie Buisleidingen. Voor uw betekent de voorgestelde procedure dat u binnenkort alsnog een officiële zienswijze aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu kan indienen m.b.t. het trace.

Toelichting

In de Structuurvisie Buisleidingen (2012) wordt ruimte voor buisleidingen voor transport van (gevaarlijke) stoffen vrijgehouden. Zo kan de levering van energie, grondstoffen en chemische stoffen aan en tussen haven- en industrieclusters in binnen- en buitenland blijven plaatsvinden en kan Nederland haar belangrijke positie in het internationale transport van aardgas, olie(producten) en chemicaliën blijven vervullen. De voorkeurtracés van het Rijk zijn vastgelegd op de Visiekaart.

visiekaart+legenda klein



Indicatief tracé

Op de Visiekaart is een aantal tracés als 'Indicatief tracé' aangewezen. Voor deze tracés was ten tijde van de vaststelling van de Structuurvisie Buisleidingen nog nader onderzoek en overleg nodig om hiervoor de meest geschikte route te vinden. Verder moest in enkele gevallen nog een deel van de procedure worden doorlopen. Het gaat in totaal om negen tracés, o.a. het tracé Laarbeek-Echt-Susteren.

Tracé Laarbeek-Echt-Susteren

Voor het tracé Laarbeek-Echt-Susteren zijn verschillende overleggen geweest met de betrokken

gemeenten. Na aanleiding van de zienswijzenprocedure zijn veiligheidsaspecten onderzocht in Milieustudie Laarbeek-Echt-Susteren.

Stand van zaken

Inmiddels, ruim 4 jaar na vaststelling, zijn de onderzoeken en overleggen afgerond en zijn de reacties n.a.v. inspraakprocedure verwerkt. Voor de vijf buisleidingenstroken is de procedure aan de gang om de indicatieve tracés definitief te maken kunnen / of gaan de indicatieve tracés definitief worden gemaakt. Dit zijn:

- verbetering van het tracé door gemeente Enschede richting de grens met Duitsland;
- tracé door het gebied van Agriport A7;
- tracé door gemeente Terneuzen;
- buisleidingenstrook Laarbeek-Echt-Susteren;
- buisleidingenstrook Bernisse/Spijkenisse.

De andere vier tracés blijven voorlopig indicatief. Deze krijgen de status van definitief voorkeustracé, zodra al het benodigde onderzoek is uitgevoerd en overeenstemming is bereikt over de ligging van het tracé.

Procedure en Planning

1. *(Actualisatie) het plan-MER (juni - september 2017)*
Milieustudie Laarbeek-Echt-Susteren wordt getoetst aan de inhoudelijke eisen van de m.e.r.. Het plan-MER is in juli 2012 opgesteld. Als het niet meer actueel is wordt het plan-MER voor de andere tracés (en overige wijzigingen) geactualiseerd. Ook de andere indicatieve tracé worden gecontroleerd op wijzigingen
2. *Ter inzagenlegging ontwerp wijziging van de Structuurvisie en het (geactualiseerde) MER (oktober - december 2017)*
Een ieder krijgt de gelegenheid zienswijzen in te dienen over alle tracés die nu definitief worden. Het is wenselijk omdat eerdere inspraakprocedures jaren geleden hebben plaatsgevonden.
3. *Verzending naar Staten-Generaal en openbaar maken (januari 2018)*
De vastgestelde wijziging van de Structuurvisie wordt naar de EK en TK verzonden en openbaar gemaakt. De vertaling in het Rarro vindt plaats nadat desgewenst openbare beraadslaging heeft plaatsgevonden.

Indien het door u voorgesteld alternatieve tracé onderzocht moet worden dan is allereerst de instemming van de gemeente met dat onderzoek nodig.



Ik hoop dat ik u voldoende heb geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

10.2e

Contactpersoon Structuurvisie Buisleidingen

10.2e

Ministerie van Infrastructuur en Milieu / Directoraat-Generaal Ruimte en Water / Directie Water en Bodem / Plesmanweg 1-6 / Postbus 20901 / 2500 EX Den Haag /  /  @minienm.nl

Van: [mailto:
Verzonden: woensdag 24 mei 2017 13:47
Aan: - DGRW
CC: - BSK
Onderwerp: zienswijze d.d. 6 april 2016

10.2e

Geachte ,

10.2e

Naar aanleiding van het door u georganiseerde overleg van 6 april met ,
en heeft u van mij op die datum een zienswijze ontvangen.
Tussentijds is daar nog middels e-mail aanvullende informatie aan toegevoegd met als

10.2e

laatste document, de afgelopen maandag toegestuurde, quick scan van ingenieursbureau AVIV (zie bijlage).

Op welke termijn kan ik van de zijde van uw ministerie op de gestuurde zienswijze, de aanvullende informatie en het verslag van AVIV een reactie verwachten?

Zonnige groet /

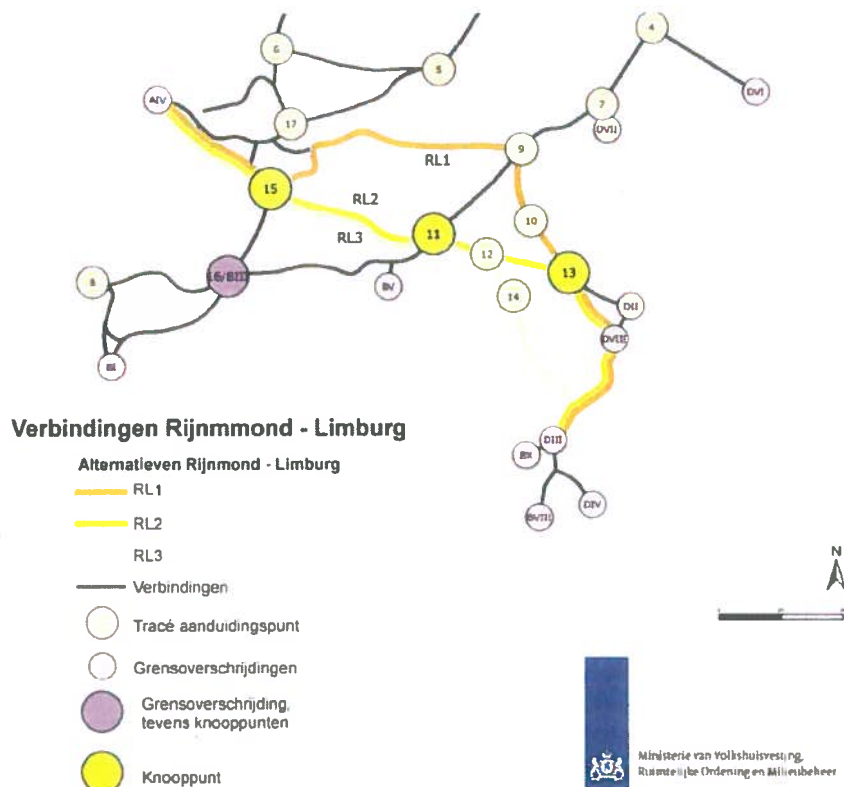
10.2e

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
 Directoraat-Generaal Ruimte en Water
 T.a.v. mevrouw 10.2e
 Postbus 20901
 2500 EX Den Haag

Datum 25 juli 2017
 Betreft Actualisatie Milieueffectrapport Structuurvisie Buisleidingen

Geachte mevrouw 10.2e

In uw e-mail van 12 juni 2017 geeft u aan dat het Milieueffectrapport Structuurvisie Buisleidingen in de periode juni-september 2017 geactualiseerd wordt. Graag maak ik van deze gelegenheid gebruik een bijdrage te leveren aan de m.e.r. procedure en dan in het bijzonder aan het traject Rijnmond-Limburg. In onderstaande kaart van Zuid-Nederland een voorstelling van deze drie verbindingen volgens het MER medio 2012.



Om te beginnen een reconstructie met betrekking tot het tot stand komen van het indicatieve buisleidingentracé via de gemeente Helmond. In het Milieueffectrapport van 20 juli 2012 wordt m.b.t. deze verbinding RL3, Laarbeek-Echt-Susteren, het volgende vermeldt;

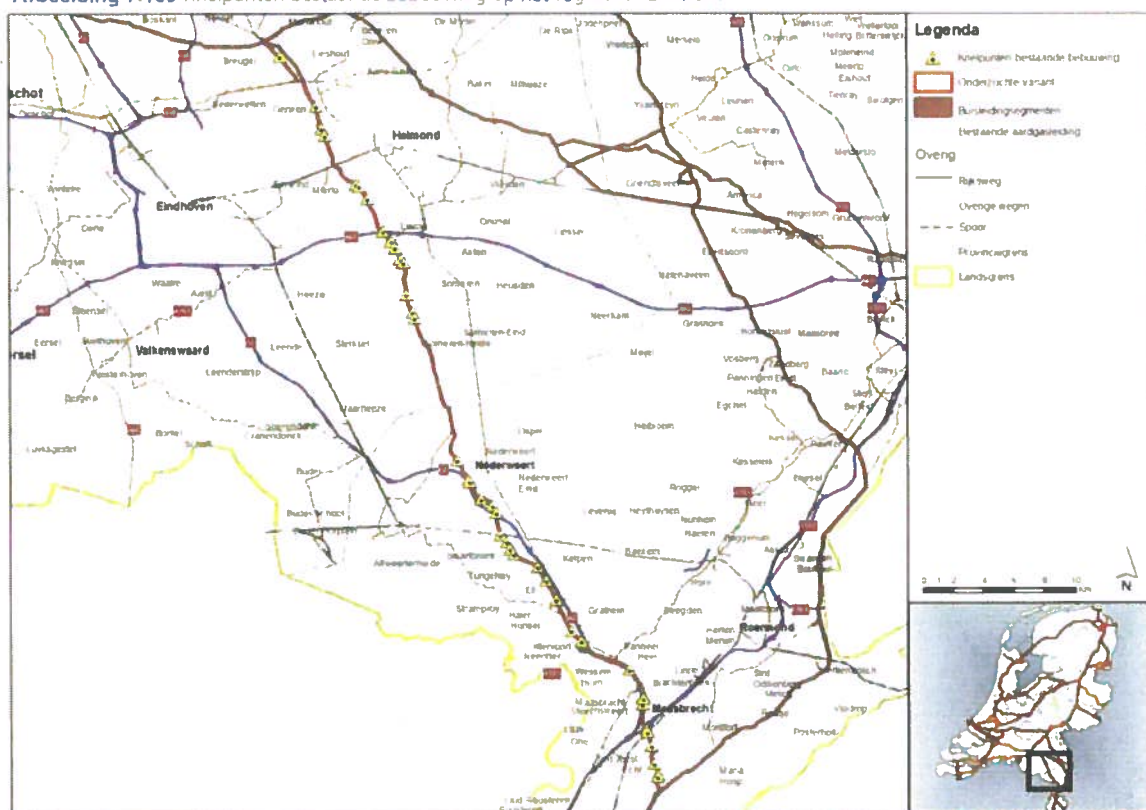
7.11.4 KNELPUNTANALYSE AFGEVALLEN TRACÉ: 12-14-DIII (pagina 239)

In de trechtering is segment 12-14-DIII, van Laarbeek via Weert naar de grensovergang bij Nieuwstad, afgevallen. De route van Noord-Brabant naar (zuid) Limburg gaat via route 11-13-DVIII/DIII. Op verzoek van het ministerie van I&M zijn voor dit segment alleen de potentiële knelpunten in kaart gebracht. Deze zijn echter niet nader onderzocht.

Volgens de Nieuwe Kaart van Nederland is er sprake van knelpunten door overlap met bebouwing, bos in EHS en overlap van nieuwe bebouwing.

Op verzoek van het bedrijfsleven zijn de knelpunten nader onderzocht. In Afbeelding 7.169 zijn de individuele knelpunten met bestaande bebouwing weergegeven. Hieruit blijkt dat er meer knelpunten zijn dan aanvankelijk gedacht.

Afbeelding 7.169 Knelpunten bestaande bebouwing op het segment 12-14-DIII



In het MER is medio juli 2012 de ontleiding om Brandevoort niet verwerkt en slechts beperkt tot een voorstel tot een tracéwijziging zoals weergegeven in de kaart op pagina 3. Knelpunten van het gewijzigde tracé via gemeente Helmond, ter hoogte van de bevolkingsconcentratie Brandevoort, zijn niet onderzocht.

Enkele maanden later (oktober 2012) kunnen we uit de 'Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035' (pagina 69) het volgende vernemen;

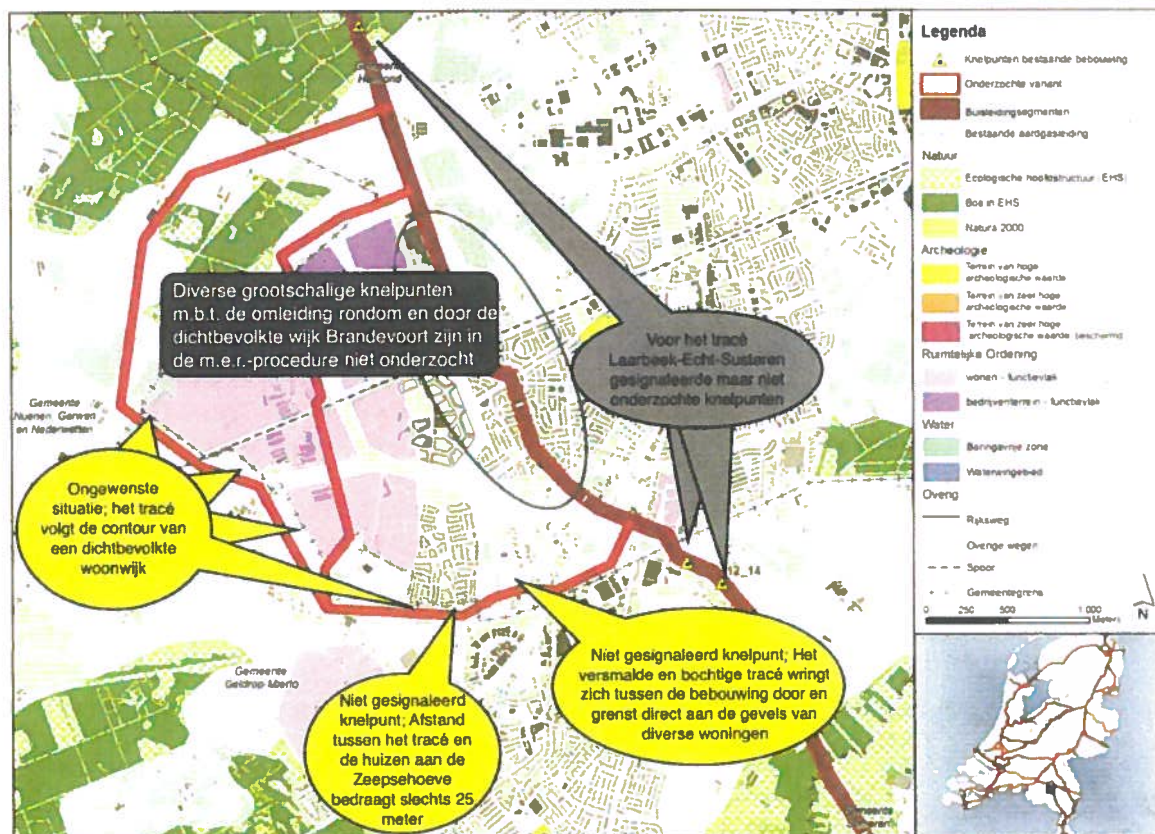
7.1.3.3 Tracés door Limburg

Voor de verbinding van Rotterdam naar Zuid-Limburg is vanuit het bedrijfsleven een aantal zienswijzen ingediend waarin wordt gevraagd om een kortere verbinding. De indieners verzochten om de wel onderzochte strook tussen Laarbeek in Noord-Brabant en Echt-Susteren in Limburg alsnog in de Structuurvisie Buisleidingen op te nemen. Deze strook was mede gezien overwegingen van ruimtelijke

efficiëntie en een ruimtelijk knelpunt bij Maasgouw niet opgenomen, maar is in de Ontwerp-Structuurvisie gekozen voor de route via Venlo en het oosten van de provincie Limburg. De indieners gaven aan dat de route via Venlo 25-30 km langer is dan de afgevalen route en dat gezien de gemiddelde kosten van het leggen van een leiding van €1 mln/km de investeringskosten dusdanig hoog kunnen worden dat van de investering in een nieuwe leiding en daarmee in het chemisch cluster bij Chemelot wordt afgezien. De strook is niet geschikt en niet bedoeld voor het leggen van aardgastransportleidingen. Na overleg met het betrokken bedrijfsleven van Midden-Limburg en met de betrokken gemeenten is in de Structuurvisie een voorlopig tracé (indicatief) opgenomen. Voor dit tracé zal nog een zienswijzeprocedure worden gevolgd, die kan leiden tot eventuele aanpassing ervan.

Een tweetal kritische noten ten aanzien van bovenstaande citaten en kaartmateriaal uit 2012;

1. Uit de tekst wordt niet duidelijk of er al dan niet uitvoerig onderzoek heeft plaatsgevonden met betrekking tot het tracé, en welke organisatie deze uitgevoerd zou hebben. Zover bekend zijn op verzoek van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu medio 2012 alleen (deels) de potentiële knelpunten van het traject 12-14-DIII globaal in kaart gebracht. Deze zijn echter niet nader onderzocht. Duidelijk is dat in de m.e.r.-knelpuntenanalyse het gewijzigde tracé om en door de wijk Brandevoort, zoals in onderstaande kaart is weergegeven, niet is opgenomen en dan ook niet onderzocht is.
2. Uit de wijze waarop de tekst is opgesteld zou kunnen worden afgeleid dat alle betrokken gemeentes zich destijds konden vinden in het, op verzoek en initiatief van het bedrijfsleven, terug op de kaart geplaatste tracé Laarbeek-Echt-Susteren (verbinding RL3 in de kaart pagina 1). Echter de gemeente Helmond heeft 18 januari 2013 een zienswijze ingediend (zie bijlage 1) waarin deze zich met redenen duidelijk uitsprekt tegen het vastleggen van dit buisleidingentracé in de nabijheid van een dichtbevolkt gebied.



Het verlegde tracé volgt, tegen de beleidsnorm in, de contour van de woonwijk Brandevoort. In het zuiden raakt het tracé verder ingeklemd tussen een kanaal en de bebouwing waardoor de afstand tot de woningen in de wijk 'de Hoeven' slechts 25 meter bedraagt. Na het passeren van een ecozone perst het tracé zich tussen kwetsbare objecten door, waarbij het tracé direct grenst aan diverse woningen. In het MER zijn geen onderzoeksresultaten opgenomen en wordt er enkel gesteld dat 'het tracé inpasbaar lijkt'.

Ondertussen zijn we vijf jaar verder en geeft u onlangs aan in uw mail van 12 juni (zie bijlage 2) dat onderzoeken en overleggen m.b.t de indicatieve tracés zijn afgerond en dat de veiligheidsaspecten n.a.v. de zienswijzeprocedure zijn onderzocht. Voorts geeft u aan dat de procedure tot het definitief vaststellen van o.a. tracé RL3 in gang is gezet.

Reconstructie van alle procedures m.b.t. het tracé laat echter zien dat er afgelopen vijf jaar geen onderzoek, overleg of zienswijzeprocedure is afgerond wat de gemeente Helmond betreft. Actualisatie van het plan-MER, wat aanstaande september volgens planning zijn beslag moet gaan krijgen, is daarmee noodzakelijk om het tracé rond en door Brandevoort vast te kunnen stellen dan wel definitief te laten vervallen.

Wat wel duidelijk is, is dat de omvang van de knelpunten in Helmond de afgelopen vijf jaar alleen maar verder zijn toegenomen. Zo wordt de wijk Brandevoort, met een geplande bevolkingsconcentratie van 17.000 inwoners, ondertussen in hoog tempo verder ontwikkeld. In het kader van de externe veiligheid wordt door het ministerie gesteld dat het niet wenselijk is om in de nabijheid of door dicht bevolkte gebieden buisleidingen voor gevaarlijke stoffen aan te leggen. Bovendien volgt het tracé tegen het beleidsvoornemen van korte raaklijnen, nauwsluitend de contour van deze woonwijk waardoor er grote raakvlakken ontstaan met dit dichtbevolkte kwetsbare gebied. (zie kaart pagina 3)

In Brandevoort-zuidoost doorsnijdt het tracé, zonder dat er sprake is van lintbebouwing, vervolgens een ruim opgezet woongebied met 2,4 kwetsbare objecten per hectare. Ter plaatse grenst het bochtige en versmalde buisleidingstracé direct aan de gevels van diverse woonhuizen.

Bundeling van de buisleiding-infrastructuur zou ook volgens de structuurvisie en het MER het uitgangspunt moeten zijn: nieuwe leidingen moeten zoveel mogelijk langs bestaande leidingtracés of in bestaande stroken worden aangelegd om zuinig gebruik te maken van de beschikbare ruimte en om onnodige barrièrewerking en versnippering van de ruimte tegen te gaan. Met een (goederen)spoorlijn, een hoofdgasleiding en bovengrondse hoogspanningslijnen blijkt Brandevoort al een kruispunt van nationale infrastructuur welke niet past bij een bevolkingsconcentratie en is deze Helmondse wijk helaas al voldoende geconfronteerd met 'barrièrewerking en versnippering'. Het mag duidelijk zijn dat een buisleidingenstrook, welke niet gebundeld is met de bestaande infrastructuur, een negatieve impact heeft op deze kwetsbare omgeving.

Zonder twijfel kan een goede (buisleiding) infrastructuur omschreven worden als een Nationaal Belang. Het kan echter niet zo zijn dat, na het uitzetten van een uitgebreid toetsingskader en een zorgvuldige afweging door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, waarbij het tracé 12-14-DIII medio 2012 is afgefallen, het geld regeert en dat het bedrijfsleven uiteindelijk bepaalt welk tracé op basis van de minste kosten gaat worden ingezet.

Doordat de twee verbindingen RL1 en RL2 beide al in 2012 gunstiger uitkomen dan het traject RL3, en er gesteld wordt dat één alternatieve buisleidingenstrook toereikend is, zou men mogen verwachten dat het indicatieve tracé via gemeente Helmond bij de aanstaande uitgebreide actualisatie van het plan-MER, conform de eerdere conclusie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, niet langer gefaciliteerd wordt door het Ministerie. Met het laten vervallen van het tracé Laarbeek-Echt-Susteren wordt voorkomen dat er onnodig ruimtebeslag plaats vindt, onterechte verwachtingen bij het bedrijfsleven gecreëerd worden en decentrale overheden en vooral burgers onnodig over een onaanvaardbaar lange periode in onzekerheid verkeren.

Met belangstelling kijk ik uit naar de aanstaande actualisatie van het Milieueffectrapport Structuurvisie Buisleidingen.

Met vriendelijke groet,

10.2e

Bijlage: 1. Zienswijze gemeente Helmond 18 januari 2013

2. Mail 10.2e 12 juni 2017 - Aangepaste procedure t.a.v. tracé Laarbeek-Echt-Susteren

Van:
Aan: [- DGRW](#)
Cc: [- BSK](#)
Onderwerp: Re: indicatief tracé Laarbeek-Echt-Susteren
Datum: woensdag 6 september 2017 10:01:30
Bijlagen: [B.MER-actualisatie250717.pdf](#)

10.2e

Geachte / Beste ,

10.2e

14 juni heb ik u, naar aanleiding van uw laatste inhoudelijke e-mail van 12 juni, verzocht om aanvullende informatie te mogen ontvangen. Zonder uw antwoord af te wachten heb ik daar 26 juli nog een brief aan toegevoegd welke dieper op de MER actualisatie ingaat.

Graag ontvang ik uw reactie met betrekking tot beide schrijvens.

Alvast bedankt en een zonnige groet,

10.2e

Op 27 jul. 2017, om 11:31 heeft - DGRW
 < [@minienm.nl](#) > het volgende geschreven:

10.2e

Beste ,

Ik ben nu met vakantie. Kan je naar de bericht van kijken?

10.2e

Alvast bedankt,

10.2e

Van: [mailto:]
Verzonden: woensdag 26 juli 2017 10:26
Aan: - DGRW < [@minienm.nl](#) >
CC: - BSK < [@minienm.nl](#) >;
 < [@helmond.nl](#) >;
 < [@helmond.nl](#) >; < [@helmond.nl](#) >;
 < [@gca.nl](#) >

10.2e

Onderwerp: Re: indicatief tracé Laarbeek-Echt-Susteren

Geachte / Beste ,

10.2e

In bijgaande pdf mijn tweede reactie op uw mail van 12 juni 2017. Omdat er sprake is van een strakke planning, **10.2e** alisatie plan-MER medio september, stuur ik u deze zonder uw antwoord op mijn eerste mailbericht van 14 juni af te wachten.

Met belangstelling kijk ik uit naar uw reactie.
Zonnige groet /

10.2e

14

het volgende geschreven:

10.2e

Geachte / Beste ,

10.2e

Bedankt voor uw eerste reactie op onze zienswijze, quick scan externe veiligheid en aanvullende informatie.

In de gestuurde e-mail m.b.t. het tracé Laarbeek-Echt-Susteren worden een aantal onderzoeken aangehaald, die impliceren dat er m.b.t. het tracé ter hoogte van onze woonlocatie, want daar gaat het immers over, specifieke kennis beschikbaar zou zijn uit rapportages, inspraakprocedure en overleggen. Volgens mij hebben echter nog vrij lang - tot begin 2013 - in het vaststellingsproces van het tracé door onze wijk diverse wijzigingen plaats gevonden. Zie daarvoor bijvoorbeeld een bericht uit de Brandervoorter Courant van december 2013, met een interessante plattegrond waarin het tracé noordelijker door onze woonomgeving loopt, en zelfs ons perceel niet raakt. Wellicht kan uw ministerie mij helpen met het aanvullen van de informatie. Ik verduidelijk mijn vraag als volgt;

1. Onderzoek en overleg. In uw mail wordt er onder de kop 'Indicatief tracé' aangegeven dat er ten tijde van de vaststelling van de Structuurvisie Buisleidingen (12 oktober 2012) nog nader onderzoek en overleg nodig was om de meest geschikte route te vinden. Dit duidt erop dat er meerdere alternatieven waren voor onze woonomgeving. Graag ontvang ik stukken van het onderzoek en overleg notities die duidelijk maken waarom de route om Brandevoort, over ons perceel en tussen de huizen van de achterburen, dan wel zo geschikt geacht werd.

2. De naar aanleiding van de zienswijze procedure onderzochte veiligheid-aspecten in de milieustudie Laarbeek-Echt-Susteren.

Ik merk hierbij op dat de route om Brandevoort dwars door onze woonomgeving gepubliceerd is op 17 januari 2013. De 'Milieueffectrapport Structuurvisie Buisleidingen' is echter een half jaar daarvoor al gepubliceerd op 20 juli 2012. Aangezien deze publicatiedatum zich bevindt voor de bekendmaking van het tracé door onze omgeving kan ik hierin geen actuele gegevens vinden die van toepassing zijn op het knelpunten-tracé door onze

woonomgeving. Graag ontvang ik de gegevens m.b.t. de onderzochte veiligheidsaspecten waarnaar verwezen wordt in uw mail en waarvan ik aanneem dat uw ministerie deze rapportage beschikbaar zal kunnen stellen.

3. De verwerkte reacties op basis van afgeronde onderzoeken en overleggen, zoals vermeld in uw e-mail onder de kop 'Stand van zaken'. Ik merk hierbij op dat de 'Nota van Antwoord, naar aanleiding van zienswijzen op de Ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen' een publicatiedatum heeft van oktober 2012. Graag ontvang ik de aanvullende Nota van Antwoord met betrekking tot de westelijke omleiding om de wijk Brandevoort of vergelijkbare informatie m.b.t. dit onderdeel van het tracé.

Aan alle bovenstaande onderzoeken hoop ik dat de gemeente Helmond er op korte termijn één wil toevoegen; het onderzoek naar het door ons voorstelde alternatieve tracé. Dit onderzoek zal zoals ik uit uw mail begrijp, op verzoek van de gemeente Helmond, uitgevoerd moeten worden door uw Ministerie. Hiertoe zal ik overleggen met de wethouder Stienen, de heer van der Burgt en mevrouw Vermeulen.

Met belangstelling kijk ik uit naar uw spoedige reactie.
Zonnige groet /

10.2e

12 jun. 2017, om 18:58 heeft
- DGRW < @minienm.nl > het
volgende geschreven:

10.2e

Geachte ,

10.2e

Onlangs heb ik van u een kopie van de zienswijze aan de gemeente Helmond m.b.t. buisleidingtracé Helmond (Brandevoort-Oost) ontvangen. Daarnaast heb ik van u een quickscan externe veiligheid ontvangen over een alternatief voor het indicatietracé Laarbeek-Echt-Susteren. U geeft deze reactie omdat u recent eigenaar bent geworden van het perceel Kaldersedijk 8 in Helmond en dat u de reserving ingrijpend vindt voor uw leefmogelijkheden op uw perceel. Wij hebben hierover ook telefonisch contact gehad. Naar aanleiding daarvan wil ik u informeren over de procedure en vervolg de planning van de aanvulling van de Structuurvisie Buisleidingen. Voor uw betekent de voorgestelde procedure dat u binnenkort alsnog een officiële zienswijze aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu kan indienen m.b.t. het trace.

Toelichting

In de Structuurvisie Buisleidingen (2012) wordt ruimte voor buisleidingen voor transport van (gevaarlijke)

stoffen vrijgehouden. Zo kan de levering van energie, grondstoffen en chemische stoffen aan en tussen haven- en industrieclusters in binnen- en buitenland blijven plaatsvinden en kan Nederland haar belangrijke positie in het internationale transport van aardgas, olie(producten) en chemicaliën blijven vervullen. De voorkeurtacés van het Rijk zijn vastgelegd op de Visiekaart.

<image003.jpg>

Indicatief tracé

Op de Visiekaart is een aantal tracés als 'Indicatief tracé' aangewezen. Voor deze tracés was ten tijde van de vaststelling van de Structuurvisie Buisleidingen nog nader onderzoek en overleg nodig om hiervoor de meest geschikte route te vinden. Verder moest in enkele gevallen nog een deel van de procedure worden doorlopen. Het gaat in totaal om negen tracés, o.a. het tracé Laarbeek-Echt-Susteren.

Tracé Laarbeek-Echt-Susteren

Voor het tracé Laarbeek-Echt-Susteren zijn verschillende overleggen geweest met de betrokken gemeenten. Na aanleiding van de zienswijzenprocedure zijn veiligheidsaspecten onderzocht in Milieustudie Laarbeek-Echt-Susteren.

Stand van zaken

Inmiddels, ruim 4 jaar na vaststelling, zijn de onderzoeken en overleggen afgerond en zijn de reacties n.a.v. inspraakprocedure verwerkt. Voor de vijf buisleidingenstroken is de procedure aan de gang om de indicatieve tracés definitief te maken kunnen / of gaan de indicatieve tracés definitief worden gemaakt. Dit zijn:

- verbetering van het tracé door gemeente Enschede richting de grens met Duitsland;
- tracé door het gebied van Agriport A7;
- tracé door gemeente Terneuzen;
- buisleidingenstrook Laarbeek-Echt-Susteren;
- buisleidingenstrook Bernisse/Spijkenisse.

De andere vier tracés blijven voorlopig indicatief. Deze krijgen de status van definitief voorkeurtacé, zodra al het benodigde onderzoek is uitgevoerd en overeenstemming is bereikt over de ligging van het tracé.

Procedure en Planning

1. *(Actualisatie) het plan-MER (juni - september 2017)*
Milieustudie Laarbeek-Echt-Susteren wordt getoetst aan de inhoudelijke eisen van de m.e.r.. Het plan-MER is in juli 2012 opgesteld. Als het niet meer actueel is wordt het plan-MER voor de andere tracés (en overige wijzigingen) geactualiseerd. Ook de andere indicatieve tracé worden gecontroleerd op wijzigingen
2. *Ter inzagenlegging ontwerp wijziging van de Structuurvisie en het (geactualiseerde) MER (oktober - december 2017)*
Een ieder krijgt de gelegenheid zienswijzen in te dienen over alle tracés die nu definitief worden. Het is wenselijk omdat eerdere inspraakprocedures jaren geleden hebben plaatsgevonden.
3. *Verzending naar Staten-Generaal en openbaar*

maken (januari 2018)

De vastgestelde wijziging van de Structuurvisie wordt naar de EK en TK verzonden en openbaar gemaakt. De vertaling in het Rarro vindt plaats nadat desgewenst openbare beraadslaging heeft plaatsgevonden.

Indien het door u voorgesteld alternatieve tracé onderzocht moet worden dan is allereerst de instemming van de gemeente met dat onderzoek nodig.

Ik hoop dat ik u voldoende heb geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

10.2e

Contactpersoon Structuurvisie Buisleidingen

Ministerie van Infrastructuur en Milieu / Directoraat-Generaal
Ruimte en Water / Directie Water en Bodem / Plesmanweg 1-6 /
Postbus 20901 / 2500 EX Den Haag / 
/  @minienm.nl /
woensdag is mijn vaste vrije dag

10.2e

Van: []
Verzonden: woensdag 24 mei 2017 13:47
Aan: - DGRW
CC: - BSK
Onderwerp: zienswijze d.d. 6 april 2016

10.2e

Geachte ,

10.2e

Naar aanleiding van het door u georganiseerde overleg van 6 april met ,
en heeft u van mij op die datum een zienswijze ontvangen. Tussentijds is daar nog middels e-mail aanvullende informatie aan toegevoegd met als laatste document, de afgelopen maandag toegestuurde, quick scan van ingenieursbureau AVIV (zie bijlage).

10.2e

Op welke termijn kan ik van de zijde van uw ministerie op de gestuurde zienswijze, de aanvullende informatie en het verslag van AVIV een reactie verwachten?

Zonnige groet /

10.2e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

10.2e
T.a.v. de heer 10.2e
10.2e 10.2e
10.2e Helmond

Bestuurskern
Dir. Water en Bodem
Bodem, Energie en
Ondergrond

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

10.2e - I
Beleidsondersteuner

M +31 10.2e
10.2e @minienm.nl

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/244397

Datum 5 oktober 2017
Betreft Indicatief tracé Leerbeek-Echt-Susteren

Geachte meneer 10.2e ,

Bedankt voor uw e-mailbericht van 6 september 2017 over de Structuurvisie Buisleidingen van nationaal belang (SVB). Hieronder vindt u onze reactie. U heeft bij e-mailbericht van 26 september 2017 tevens een Wob-verzoek over dit onderwerp gedaan. U ontvangt hierop een separate reactie.

Van ontwerp-structuurvisie tot structuurvisie

In de periode 2008-2011 is op basis van een omvangrijk trechteringsproces de afweging gemaakt voor de tracés die opgenomen zijn in de Ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen (2011). Hierbij is in eerste instantie een grote hoeveelheid segmenten (45) geselecteerd. Op basis van verschillende koppelingen van deze segmenten zijn alternatieven geformuleerd voor landsdekkende verbindingen.

Deze verbindingen zijn beoordeeld op milieueffecten, in het MER Structuurvisie Buisleidingen (2011). Een van deze verbindingen betreft die tussen het Rotterdamse haven- en industriegebied en het industriegebied in Midden-Limburg. In 2009 heeft ook de Gasunie voor een leidingtracé in Brabant en Limburg onderzoek gedaan naar onder andere het tracé Laarbeek-Echt-Susteren ten behoeve van de aanleg van een nieuwe aardgastransportleiding. In het MER Structuurvisie Buisleidingen (2011) is onder meer gebruik gemaakt van dit Gasunie-onderzoek. Het MER Structuurvisie Buisleidingen (2011) noemt een aantal punten waardoor de realisatie van de route via Laarbeek-Echt-Susteren als lastig wordt gezien, onder andere een aantal boringsvrije zones en het doorkruisen van de Maas bij Maasgouw.

Van 1 juni tot 12 juli 2011 heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu de Ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen ter inzage gelegd samen met het MER Structuurvisie Buisleidingen (2011). Gebaseerd op het MER Structuurvisie Buisleidingen (2011) is het tracé Laarbeek-Echt-Susteren afgevalen in de Ontwerp-Structuurvisie ten gunste van het tracé via Venlo.

Na de terinzagelegging van de Ontwerp-Structuurvisie en het MER Structuurvisie Buisleidingen (2011) zijn ruim 400 zienswijzen naar voren gebracht. Drie daarvan hebben betrekking op het ontbreken van het tracé Laarbeek-Echt-Susteren in de

Ontwerp-Structuurvisie. Indieners waren: PPS-Pipelines, DSM Chemelot en het havenbedrijf Rotterdam. In overleg met deze partijen is besloten het tracé alsnog nader te onderzoeken, waarbij ook met de betrokken gemeenten, waaronder Helmond en Geldrop-Mierlo, is overlegd.

Bestuurskern
Dir. Water en Bodem
Bodem, Energie en
Ondergrond

Het oorspronkelijke MER Structuurvisie Buisleidingen (2011) is vervolgens aangevuld met onder andere een knelpuntanalyse voor dit tracé. Een groot aantal knelpunten leek volgens het aanvullende MER Structuurvisie Buisleidingen (2012) oplosbaar, bijvoorbeeld door aanpassing van het tracé.

Datum
5 oktober 2017

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/244397

De conclusies wat betreft de knelpunten bij Helmond en Mierlo in het aanvullende MER Structuurvisie Buisleidingen (2012) zijn:

1. Knelpunt Brandevoort, gemeente Helmond

Hiervoor is een omleiding nodig die westelijk om de functievlakken wonen en bedrijventerrein gaat. Hier bevinden zich geen archeologische waarden en grondwaterbeschermingsgebieden. De bestaande bebouwing ligt verspreid. Wanneer de omleiding voldoende rekening houdt met het verspreid liggende bos in de EHS dan lijkt omleiding op dit detailniveau inpasbaar.

2. Knelpunt Mierlo

Oostelijk van Mierlo bevinden zich knelpunten met bebouwing die met een kleine verschuiving vermeden kunnen worden. Dit kan gerealiseerd worden zonder bebouwing en milieuaspecten te raken. Hierbij dient de verschuiving dusdanig ingepast te worden dat deze geen bos in EHS doorsnijdt.

Deze en andere knelpunten zijn in 2012 met de betrokken overheden en PPS Pipelines besproken.

Op 12 oktober 2012 heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu de Structuurvisie Buisleidingen vastgesteld. In deze definitieve Structuurvisie Buisleidingen (2012) is de buisleidingenstrook Laarbeek-Echt-Susteren toegevoegd, en als indicatief aangegeven. De reden hiervoor is dat het tracé haalbaar lijkt volgens het aanvullende MER Structuurvisie Buisleidingen.

Indicatieve tracé Laarbeek-Echt-Susteren

Omdat over dit tracé geen zienswijzen konden worden ingediend in het kader van de Ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen (het tracé was daarin niet opgenomen), is besloten van 17 januari 2013 tot en met 27 februari 2013 alsnog de mogelijkheid te bieden een zienswijze in te dienen over onder andere het indicatieve tracé Laarbeek-Echt-Susteren, zoals dat was opgenomen in de definitieve Structuurvisie Buisleidingen (2012). Er zijn 41 zienswijzen met betrekking tot dit indicatieve tracé. Zes zienswijzen zijn ingediend door gemeenten, waaronder de gemeente Helmond. Het was de bedoeling om na beantwoording van de zienswijzen te beslissen of het tracé definitief in de Structuurvisie Buisleidingen kon worden opgenomen. Uit de zienswijzen bleek echter dat er een aanvullende milieustudie voor het tracé Laarbeek-Echt-Susteren nodig was, gezien de vele vragen over milieu- en veiligheidsaspecten. Dit is de Milieustudie Laarbeek-Echt-Susteren uit 2015. Daarin is, mede op basis van de nadruk op dit aspect in de zienswijzen, in detail gekeken naar effecten op Externe Veiligheid voor het alternatief westelijk om Brandevoort.

Procedure en Planning

Inmiddels, ruim 4 jaar na vaststelling, zijn de onderzoeken en overleggen (ook voor de andere indicatieve tracés) bijna afgerond. De Milieustudie Laarbeek-Echt-Susteren (2015) is in feite een aanvulling op het MER Structuurvisie Buisleidingen uit 2011 en de aanvulling daarop uit 2012. Er wordt nu nog gekeken of de Milieustudie Laarbeek-Echt-Susteren (2015) voldoet aan de eisen van de Wet milieubeheer. Dit wordt gedaan door Arcadis. Ook het door u voorgestelde alternatief wordt getoetst door Arcadis. Daarna zullen de zienswijzen uit 2013 tegen het indicatieve tracé kunnen worden beantwoord.

Bestuurskern

Dir. Water en Bodem
Bodem, Energie en
Ondergrond

Datum

5 oktober 2017

Ons kenmerk

IENM/BSK-2017/244397

Als alles definitief is, naar verwachting eind 2017, worden alle stukken, waaronder de Milieustudie Laarbeek-Echt-Susteren (2015) en de Nota van beantwoording van zienswijzen, ter inzage gelegd. Eenieder krijgt de gelegenheid daarover zienswijzen naar voren te brengen. Dat is wenselijk, omdat de eerdere inspraakprocedure jaren geleden (2013) heeft plaatsgevonden en omdat nadien de Milieustudie Laarbeek-Echt-Susteren (2015) is opgesteld.

Daarna besluit de Minister of de indicatieve tracés definitief worden opgenomen in de Structuurvisie Buisleidingen. Indien de Minister besluit dat de tracés worden opgenomen dan is het de verwachting dat dit in 2018 zal plaatsvinden door middel van een wijziging van de Structuurvisie Buisleidingen (2012).

De vastgestelde wijziging van de Structuurvisie wordt vervolgens naar de Eerste en Tweede Kamer verzonden en openbaar gemaakt. De vertaling in de Regeling algemene regel ruimtelijke ordening zal plaats vinden nadat desgewenst openbare beraadslaging door de Eerste en Tweede Kamer heeft plaatsgevonden.

De openbare stukken over de Structuurvisie Buisleidingen zijn te vinden op:
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2012/10/29/structuurvisie-buisleidingen>.

Met vriendelijke groet,

10.2e

Beleidsondersteuner

Notitie tbv MT Structuurvisie buisleidingen

DGRW, Dir. WenB/OEM, 23 augustus 2012

Procedure

- De ontwerp-Structuurvisie en PlanMER hebben juni/juli vorig jaar ter inzage gelegen. Er zijn 380 zienswijzen ontvangen, o.a. uit Duitsland en Vlaanderen.
- De definitieve stukken worden **buiten reikwijdte** besproken in resp. IVIM en ICIM. Ervan uit gaande dat er geen bespreekpunten zijn kan de Structuurvisie eind september, begin oktober aangeboden worden aan de Ministerraad.
- Na toezending aan EK en TK geldt een periode van 8 weken waarna de minister tot uitvoering mag overgaan. Als Kamer overleg wil moet dat binnen een half jaar (cf. Wro).

Taakverdeling buisleidingen binnen I&M

**b
u
i
t
e**

Doel Structuurvisie buisleidingen

- De Structuurvisie heeft als doel aan te geven waar in Nederland in de toekomst nog leidingen van nationaal belang voor gevaarlijke stoffen gelegd kunnen worden. Het gaat om het vrijhouden van stroken van max. 70 meter breed op een aantal hoofdverbindingen over het algemeen langs reeds aanwezige leidingen (bundeling).
- Het leggen van leidingen is een private aangelegenheid. Het Rijk zegt in de Structuurvisie geen overheidsbijdrage toe ter realisering van de stroken.
- De Structuurvisie is de opvolger van het Structuurschema Buisleidingen (SBUI) van 1985.
- De Structuurvisie buisleidingen is onderdeel van en aangekondigd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).
- De Structuurvisie beperkt zich tot buisleidingen van nationaal belang en (provincie)grensoverschrijdend voor gevaarlijke stoffen: gas (faciliteren gasrotonde), olie(producten), chemische producten, CO₂.

Aandachtspunten

- **buiten reikwijdte wob**
- Naar aanleiding van zienswijzen uit het bedrijfsleven wordt in de Structuurvisie na overleg met betrokken gemeenten een extra strook opgenomen in Brabant/Limburg om een kortere verbinding te realiseren van Rotterdam naar Limburg (Chemelot). Er moet nog een zienswijzeprocedure doorlopen worden (advies HBJZ).
- **buiten reikwijdte wob**

Instrumentering

- **buiten reikwijdte wob**
buiten reikwijdte wob

buiten reikwijdte wob

Krachtenveld

- De voorbereiding van de Structuurvisie heeft niet geleid tot bestuurlijke problemen. Met de koepel van leidingexploitanten (Velin) en met VNG en IPO is overeenstemming bereikt. Ofschoon nu nog geen initiatieven bekend zijn, kan niet worden uitgesloten dat bijv. LTO of een enkele gemeente de Kamer gaat benaderen.
- Gemeenten werken over het algemeen bereidwillig mee aan het vinden van geschikte tracés voor buisleidingstroken ofschoon zij er meestal geen baat bij hebben.
- Het (leiding)bedrijfsleven verwelkomt de totstandkoming van de Structuurvisie buisleidingen omdat daarmee voor de toekomst de hoofdverbindingen voor buisleidingtransport veiliggesteld zijn. Wel had de sector liever een 'hardere' verankering in bestemmingsplannen gezien. De sector propageert zelfredzaamheid als het gaat om het beheer van de stroken.
- Grondeigenaren en hun organisaties (LTO, FPG) hebben bezwaren tegen het aanwijzen van stroken. Zij voelen zich door de Structuurvisie benadeeld ten opzichte van de leidinglegger.
- buiten reikwijdte wob

Rol Rijkswaterstaat

- buiten reikwijdte wob

Vervolgactiviteiten

- buiten reikwijdte wob

Ontwerp Structuurvisie Buisleidingen (2012)



Voorlopige visiekaart voor de Structuurvisie buisleidingen (ontwerp-Structuurvisie buisleidingen + aanvullingen 2012)

Van: - DGRW
Aan: @achmearechtsbijstand.nl
Cc: - BSK / @minienm.nl
Onderwerp: RE: R206969569
Datum: donderdag 5 oktober 2017 14:08:00

10.2e

Beste

Bedankt voor uw bericht van 2 oktober 2012. Hieronder vind u reactie op uw vragen.

10.2e

Procedure en Planning

Inmiddels zijn de onderzoeken en overleggen (ook voor de andere indicatieve tracés) bijna afgerond. De afgeronde Milieustudie Laarbeek-Echt-Susteren (2015) is in feite een aanvulling op het MER Structuurvisie Buisleidingen uit 2011 en de aanvulling daarop uit 2012. Daarom wordt nu nog gekeken of de Milieustudie Laarbeek-Echt-Susteren (2015) voldoet aan de eisen van de Wet milieubeheer. Dit wordt gedaan door Arcadis.

Als alles definitief is, naar verwachting eind 2017, worden alle stukken, waaronder de Milieustudie Laarbeek-Echt-Susteren (2015) en de Nota van beantwoording van zienswijzen, ter inzage gelegd. Eenieder krijgt de gelegenheid daarover zienswijzen naar voren te brengen. Dat is wenselijk, omdat de eerdere inspraakprocedure jaren geleden (2013) heeft plaatsgevonden en omdat nadien de Milieustudie Laarbeek-Echt-Susteren (2015) is opgesteld.

Daarna besluit de Minister of de indicatieve tracés definitief worden opgenomen in de Structuurvisie Buisleidingen. Indien de Minister besluit dat de tracés worden opgenomen dan is het de verwachting dat dit in 2018 zal plaatsvinden door middel van een wijziging van de Structuurvisie Buisleidingen (2012).

De vastgestelde wijziging van de Structuurvisie wordt vervolgens naar de Eerste en Tweede Kamer verzonden en openbaar gemaakt. De vertaling in de Regeling algemene regel ruimtelijke ordening zal plaats vinden nadat desgewenst openbare beraadslaging door de Eerste en Tweede Kamer heeft plaatsgevonden.

Met vriendelijke groet,

10.2e

Contactpersoon Structuurvisie Buisleidingen

Ministerie van Infrastructuur en Milieu / Directoraat-Generaal Ruimte en Water / Directie Water en Bodem/
 Afdeling Bodem, Energie en Ondergrond / Rijnstaat 8, 2515 XP Den Haag / Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
 / / @minienm.nl /

10.2e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: @achmearechtsbijstand.nl [mailto: @achmearechtsbijstand.nl]
Verzonden: maandag 2 oktober 2017 13:33
Aan: - DGRW < @minienm.nl>
Onderwerp: R206969569

10.2e

Beste

10.2e

Op 12 juni jl. zond u mij bijgevoegd e-mailbericht betreffende het tracé Laarbeek-Echt-Susteren. Wat is op dit moment de stand van zaken? Wanneer krijgen diegenen die eerder een zienswijze indienden bericht? U geeft in voornoemd bericht onder meer aan dat een ieder de gelegenheid krijgt opnieuw zienswijzen in te dienen. Is het al bekend wanneer dat gebeurt?

Uw reactie op dit bericht zie ik graag zo snel mogelijk tegemoet.

Met vriendelijke groet,

10.2e

Achmea I Stichting Achmea Rechtsbijstand

Dr. Hub van Doorneweg 195 | Tilburg

Postbus 4116 | 7320 AC Apeldoorn

T | F

E-mail: info@achmearechtsbijstand.nl

www.achmearechtsbijstand.nl

10.2e

NOTA VAN ANTWOORD

**Naar aanleiding van zienswijzen op de aanvulling van de
Structuurvisie Buisleidingen betreffende het tracé
Laarbeek – Echt-Susteren en het tracé Bernisse –
Spijkenisse-Botlek**

Bijlage bij aanvulling Structuurvisie Buisleidingen

CONCEPT d.d. ~~22~~¹⁴ april 2016

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 Doel en aanleiding	3
1.2 Doel van Antwoord	3
1.3 Leeswijzer	4
2. Achtergrond en Procedure	5
2.1 Inleiding	5
2.2 Laarbeek – Echt-Susteren	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
2.3 Bernisse - Spijkenisse-Botlek	5
2.4 Zienswijzenprocedure	6
3. Tracékeuze (alternatieven)	8
3.1 Inleiding	8
3.2 Algemeen	8
3.3 Nieuwe voorstellen voor alternatieve tracés	8
4. Positie grondeigenaren	10
4.1 Waardevermindering van onroerende zaken	10
4.2 Schade	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
4.3 Twijfels over ongestoord gebruik percelen grond	10
4.4 Onduidelijkheid over beheer en toezicht	11
4.5 Financiële risico's / aanleggen financiële reserve	11
4.6 Aantasting rechten burgers	11
4.7 Belemmeringen in verband met (concrete) ruimtelijke plannen	12
5. Risico's	13
5.1 Veiligheidsrisico's	13
5.2 Gezondheidsrisico's	13
5.3 Onduidelijkheid over stoffen die vervoerd kunnen worden	14
5.4 Gevolgen voor de landbouw	14
5.5 Onduidelijkheid over breedte tracé	14

1. INLEIDING

art. 11,1

art. 11,1

art. 11,1

5. RISICO'S

5.1 Veiligheidsrisico's

De nabijheid van een buisleidingenstrook waarin zich gevaarlijke stoffen bevinden roept bij indieners de vraag op of bewoning in de buurt ervan nog aanvaardbaar is. Deze vragen spelen vooral ten aanzien van de wijk Brandevoort in Helmond. Een deel van deze wijk is nog niet gerealiseerd en indieners vragen zich tevens af of deze toekomstige ontwikkeling van de wijk in de plannen is meegenomen.

Reactie:

In verband met de veiligheid zijn er bij buisleidingen externe veiligheidscontouren vastgesteld. Uiteraard is hierbij het uitgangspunt dat risico's zo veel mogelijk beperkt worden. Hierbij zijn twee waarden van belang, het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een bepaalde plaats verblijft, overlijdt als direct gevolg van een ongeval met een buisleiding. Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) geeft een grenswaarde van 10^{-6} per jaar voor het PR voor woningen, scholen en andere kwetsbare bestemmingen. Het gaat hier zowel om bestaande kwetsbare objecten als om als in het bestemmingsplan opgenomen, nog te bouwen objecten. Voor andere, beperkt kwetsbare objecten geldt 10^{-6} per jaar als richtwaarde waar men gemotiveerd van mag afwijken.

Het groepsrisico (GR) is de cumulatieve kans per kilometer buisleiding dat 10, 100 of 1000 personen overlijden als gevolg van een ongeval met een buisleiding. Dit is een maat voor de omvang van een eventuele ramp afgezet tegen de oriëntatiewaarde die het Bevb in artikel 12 geeft. Deze oriëntatiewaarde legt aan het bevoegd gezag een inspanningsverplichting op om zich aan deze waarde te houden. De exploitant kan maatregelen nemen om het GR te verkleinen. Het Rijk ziet toe op de maatregelen die een exploitant neemt, eventueel kan ook een gemeente ruimtelijk maatregelen treffen of opleggen in een bestemmingsplan.⁵

Het uitgangspunt in het externe-veiligheidsbeleid is dat risico's zo veel mogelijk beperkt worden. De gemeente moet bij de vaststelling van een bestemmingsplan voor de inpassing van een buisleiding aantonen dat geen sprake is van een te hoog PR en een verantwoording geven van het GR. In de fase van de Structuurvisie Buisleidingen wordt beoogd indicatief aan te geven of PR en GR acceptabel zijn. Daartoe is in hoofdstuk 8 van de Structuurvisie Buisleidingen ter illustratie een tabel weergegeven met een kwalitatieve typering van woonwijken die corresponderen met diverse niveaus van het groepsrisico uitgaand van een bepaalde mix aan nieuwe buisleidingen.

Omdat veel indieners, waaronder ook betrokken gemeenten, zich zorgen maakten over het aspect externe veiligheid is er in 2014 in opdracht van het ministerie van IenM in aanvulling op het eerdere milieueffectrapport een aanvullende Milieustudie uitgevoerd. In deze Milieustudie is uitgegaan van twee buisleidingen met zeer gevaarlijke stoffen (een worst case scenario). Uit dit aanvullende onderzoek blijkt dat met de inzet van maatregelen kan worden voldaan aan de norm van het plaatsgebonden risico. Voor het GR geldt een verantwoordingsplicht. In de milieustudie is daarover opgemerkt dat de toegepaste maatregelen die voor de reductie van het plaatsgebonden risico noodzakelijkerwijs worden uitgevoerd of de keuze van minder risicovolle leidingkenmerken, ook leiden tot een verlaging van het groepsrisico. Hieruit volgt dat zowel het PR als het GR naar verwachting geen problemen opleveren voor het voorgenomen tracé.

5.2 Gezondheidsrisico's

Een drietal indieners werpt vragen op over gezondheidsrisico's door de aanleg van de buisleidingenstrook. Dit zou bijvoorbeeld op kunnen treden door een lekkage van een buisleiding.

Reactie:

Het beheersen van de gezondheidsrisico's is een taak van de beheerder in overleg met de verantwoordelijke veiligheidsregio. Aangezien sprake is van een gesloten buizenstelsel gaan gezondheidsrisico's pas spelen als er sprake is van een calamiteit of incident. Zowel voor de

⁵ Zie voor een uitleg van PR en GR <http://www.rijkswaterstaat.nl/zakelijk/veiligheid/rbmil/beleid/>

overheid als de leidingexploitant gelden wettelijke verplichtingen met betrekking tot veiligheid van buisleidingen. Deze verplichtingen beperken het risico op een calamiteit zoveel mogelijk. Daarnaast controleert ook de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op de naleving van de wettelijke verplichtingen, zoals hierboven bij onderdeel II.d beschreven.

5.3 Onduidelijkheid over stoffen die vervoerd kunnen worden

Indieners vragen zich af wat voor soort stoffen er door de buisleidingenstrook vervoerd zullen worden.

Reactie:

Het voorgestelde tracé ziet op buisleidingen die gevaarlijke stoffen (zoals gassen, olie, CO₂ en bulkchemicaliën) gaan vervoeren over lange afstanden. De Gasunie heeft aangegeven geen interesse te hebben en de buisleidingen zijn ook niet geschikt voor het transport van aardgas. Op dit moment wordt niet verwacht dat er ook andere, niet-gevaarlijke stromen per buisleidingen vervoerd zullen worden, maar dit kan niet worden uitgesloten voor de toekomst. Nadere besluitvorming is dan echter noodzakelijk.

art.
11,
1



BIJLAGE II

Overzicht en nummering zienswijzen Laarbeek – Echt-Susteren

1. Gemeente Nuenen
2. Particulier, Helmond
3. Gemeente Geldrop-Mierlo
4. Gemeente Helmond
5. Particulier, Helmond
6. Particulier, Mierlo
7. Sint Antoniusgilde Stipthout
8. Particulier, Helmond
9. Eijkemans Taxatie- & Adviesbureau
10. Particulier, Helmond
11. Stichting Achmea Rechtsbijstand
12. Gemeente Maasgouw
13. a. Particulier, Helmond
 - b. Particulier, Helmond
 - c. Particulier, Helmond
 - d. Particulier, Helmond
 - e. Particulier, Helmond
 - f. Particulier, Helmond
14. Tuinderij Coolen BV EII
15. Wijkraad Brandevoort
16. Particulier, Helmond
17. a. Maatschap , Hunsel
 - b.art. , Hunsel
18. Melkveehouderij art. 10.2e
19. Particulier Helmond
20. Particulier (?), Mierlo
21. Agrarisch bedrijf, Nederweert
22. Agrarisch bedrijf, Neunen
23. Particulier, Helmond
24. Gemeente Someren
25. Gemeente Laarbeek
26. Stichting Achmea rechtsbijstand
27. Particulier, Mierlo
28. Restaurant Liverdonk, Mierlo
29. Particulier, Helmond
30. Particulier, Helmond
31. Agrarisch bedrijf, Nederweert
32. Agrarisch bedrijf, Mierlo
33. Bergs Advies B.V.
34. Bergs Advies B.V.
35. Bergs Advies B.V.
36. Bergs Advies B.V.
37. Particulier, Helmond
38. ZLTO
39. ZLTO
40. ZLTO
41. LLTB

Tabel met overzicht / samenvatting zienswijzen Laarbeek-Echt-Susteren

Indiener		Samenvatting zienswijze	Reactie Ministerie van IenM
1	Gemeente Nuenen	In de gemeente Nuenen is een nieuw bestemmingsplan in ontwerp voor 'Landgoed Gulbergen'. Er dient zich een knelpunt aan indien de vaststelling van het Barro zal plaatsvinden voordat het bestemmingsplan voor het landgoed is vastgesteld. De gemeente verzoekt de regelgeving in het Barro zodanig aan te passen, dat ook rekening wordt gehouden met plannen die al in vergevorderd stadium verkeren. Daarmee wordt potentiële schade voorkomen. De gemeente Nuenen verzoekt verder te bevestigen dat de aanleg van de buisleidingen de planontwikkeling van het landgoed niet zullen frustreren. Tot slot vraagt de gemeente de verdere besluitvorming te communiceren aan eigenaren en andere rechthebbenden.	art. 11, 1
2	Particulier	Indiener is van mening dat een buisleidingenstrook niet langs dichtbevolkte gebieden kan lopen en dat deze het schaars aanwezige groen aantast. Daarnaast is indiener van mening dat er geen goede afweging van belangen heeft plaatsgevonden en dat er te veel naar het belang van het bedrijfsleven gekeken is.	art. 11, 1



	Indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie Ministerie van IenM
3	Gemeente Geldrop-Mierlo	De buisleidingenstrook komt voor een deel over grondgebied van Geldrop-Mierlo. De gemeente steunt de gemeente Helmond in haar visie dat een dergelijk tracé niet tegen een dichtbevolkt gebied (Brandenvoort) hoort te liggen. Daarnaast liggen er <u>volgens de gemeente</u> enkele onoplosbare knelpunten op het grondgebied van Geldrop-Mierlo.	art. 11,1
4	Gemeente Helmond	De gemeente Helmond heeft bezwaar tegen het voorgenoemen tracé vanwege het feit dat deze tegen een dichtbevolkt gebied aanligt en daardoor behoorlijke consequenties heeft voor een groot aantal grondeigenaren in haar gemeente. Daarnaast vreest de gemeente dat de buisleidingenstrook de toekomstige ontwikkeling van Brandenvoort in de weg staat. Ook voor de veiligheid wordt gevreesd vanwege de gevaarlijke stoffen in de buisleidingen. De gemeente Helmond verzoekt de Minister om haar visie te herzien en om weer te kiezen voor het eerdere tracé.	art. 11,1
5	Particulier	Indiener merkt op dat het gekozen tracé door (druk)bewoond gebied loopt en geeft aan dit niet acceptabel te vinden. Indiener vraagt zich verder af wie verantwoordelijk/ de eigenaar van de strook gaat worden. Daarnaast vraagt indiener aan het Rijk om een financiële reserve op te bouwen voor eventuele calamiteiten, eventueel opgebouwd met het geld dat verdiend wordt door het gebruik van de stroken.	art. 11,1

art. 11,1

art. 11,1

art. 11,1

Indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie Ministerie van IenM
		art. 11,1
6 Particulier	Indiener is in het algemeen tegen de aanleg van de busleidingenstrook over zijn perceel en vreest voor beperkingen.	art. 11,1
7 Sint Antoniusgilde Stiphout	Het bestuur van het Sint Antoniusgilde Stiphout heeft bezwaren tegen het voorgenumen tracé vanwege Brandenvoort, de wijk Stiphout en het sportpark Molenvan. Het tracé komt te dichtbij deze drie stedelijke gebieden en levert teveel beperkingen op voor de leefbaarheid. Gilde draagt het tracé ten Noorden van Helmond aan als alternatief.	art. 11,1
8 Particulier	Indiener stelt dat uitsluitend vanwege kostenoverweging het voorliggende tracé is opgenomen in de structuurvisie en ter inzage is gelegd. Indiener stelt dat dit onbegrijpelijk is nu de strook dicht langs de wijk Brandevoort loopt. Bij eventuele calamiteiten in zo'n dichtbevolkt gebied, zijn gezondheidsaspecten, veiligheid, milieu etc., veel belangrijker. Daarnaast	art. 11,1 art. 11,1

art. 11,1

art. 11,1

art. 11,1

Indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie Ministerie van IenM
	stelt indiener schade te lijden door waardeverlies van zijn onroerend goed.	art. 11,1 art. 11,1
9 Eijkemans Taxatie- & Adviesbureau, mede namens Coppelmans Group of Companies	Indiener geeft aan concrete bouwplannen te hebben waardoor de situering van de leiding, zoals deze nu voorligt, niet haalbaar blijkt. Indiener verzoekt dan ook het voorliggende plan aan te passen. Indien hier geen gehoor aan wordt gegeven wenst indiener gehoord te worden.	art. 11,1
10 Particulier	Indiener stelt dat een buisleiding voor gevaarlijke stoffen nooit door een dichtbevolkt gebied mag lopen. Zeker niet als het gebied gevoelig is voor aardbevingen. Ook vindt indiener dat financiële belangen van de gebruikers van de leiding niet zwaarder mogen wegen dan de gezondheidsrisico's van omwonenden.	art. 11,1

	Indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie Ministerie van IenM
			art. 11,1
11	Stichting Achmea Rechtsbijstand, namens particulier	Indiener stelt een ernstige beperking van zijn eigendom te krijgen door het voorgenomen tracé, daarnaast heeft het tracé ook een waardeverminderend effect. Daarnaast vraagt indiener zich af wat er door de buizen vervoerd zal worden en hoe het staat met de veiligheid. Als laatste vraagt indiener zich af waarom er niet gekozen is voor het alternatieve tracé om Brandevoort heen.	art. 11,1
12	Gemeente Maasgouw	De gemeente vraagt zich af waarom de leidingenstrook Laarbeek-Echt-Susteren alsnog is opgenomen in de structuurvisie, terwijl deze in de ontwerp structuurvisie wegens de geconstateerde knelpunten en belemmeringen niet was opgenomen. Daarnaast stelt de gemeente dat de leidingstrook leidt tot beperkingen en belemmeringen bij grondeigenaren en de gemeente (o.a. vanwege geplande ruimtelijke ontwikkelingen). Ook kunnen de eventuele risico's onvoldoende worden ingeschat nu niet duidelijk is welke stoffen in de buizen vervoerd zullen worden. Verder meent de gemeente dat het economisch voordeel van het bedrijfsleven	art. 11,1

art. 11,1

art. 11,1

Reactie Ministerie van IenM	
Indiener	Samenvatting zienswijze
	niet opweegt tegen veiligheid van de woonomgeving en vraagt zij zich af of alle kosten van het kortere tracé wel zijn meegenomen. De gemeente vraagt dan ook het tracé te heroverwegen.
13	meerdere particulieren Indiener vraagt zich af hoe men gekomen is tot de keuze voor het voorliggende tracé en stelt dat de voorgestelde besluitvorming onzorgvuldig is, willekeurig is en onvoldoende draagkrachtig is gemotiveerd. Indiener stelt dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar alternatieve traces met minder knelpunten. Daarnaast stelt indiener dat door de keuze diverse knelpunten optreden, zoals de doorkruising van EHS-gebieden. Op geen enkele wijze staat volgens indiener vast dat, hoewel korter, het huidige tracé daadwerkelijk ook minder kost, doordat volgens indiener extra veiligheidsmaatregelen getroffen moeten worden.
14	Agarisch bedrijf en particulier Indiener stelt dat de geplande strook door een stuk land loopt waarop zijn glastuinbouwbedrijf zich bevindt en waarop hij een uitbreiding van dit bedrijf wil realiseren. Voor het voornemen tot uitbreiding is het bestemmingsplan al aangepast en de nodige vergunningen verleend. Indiener meent dat hij door waardevermindering van zijn onroerende zaken en op andere wijzen schade lijdt als het voorgenomen tracé doorgang vindt en stelt voor het tracé te verleggen. Indiener geeft aan

art. 11,1

art. 11,1

art. 11,1

Indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie Ministerie van IenM
	<p>dat onduidelijkheid bestaat over de breedte van de strook ter plaatse van zijn percelen. Indiener vreest de gevolgen van de leidingen voor zijn agrarische bedrijf bij calamiteiten en als gevolg van verstoring bij drainage en wil van de Minister de zekerheid dat hij met al zijn agrarische bedrijfsactiviteiten verder kan.</p>	<div>art. 11,1</div>
15 Wijkraad Brandevoort, Bestuur	<p>De wijkraad Brandevoort is tegen het voornemen en vraagt zich af hoe gekozen kon worden voor een tracé door de wijk Brandevoort in plaats van door een dunner bevolkt gebied (met minder kosten). Zij stelt dat er externe veiligheidsrisico's zijn op gebied van PR en GR. Tevens is indiener van mening, wanneer er meer ruimte is dan 70 meterstrook, en er geen realisatie van buisleiding en ruimtelijke ontwikkeling is voorzien, ook de exacte begrenzing van de strook zo lang mogelijk open moet worden gehouden. Pas op het moment dat ergens in de 'brede strook' sprake is van een ontwikkeling, kan deze dusdanig ingevuld worden dat er voldoende ruimte (70 meter) overblijft voor buisleidingen.</p>	<div>art. 11,1</div>

art. 11,1

art. 11,1

art. 11,1

art. 11,1

art. 11,1

Reactie Ministerie van IenM	
Indiener	Samenvatting zienswijze
16 Particulier	Indiener is verontwaardigd over het feit dat de buisleidingenstrook over het perceel van indiener gepland is. Indiener is daarbij zeer verontrust over het feit dat er giftige stoffen over zijn grondgebied zullen worden getransporteerd en vreest aanzienlijke schade te zullen lijden, omdat bij eventuele verkoop niet de gewenste vraagprijs zal worden ontvangen. Indien dit definitief wordt dan wil hij schadevergoeding.
17 2 agrarisch bedrijven	Het agrarisch bedrijf met gronden van indiener ligt in en om het te reserveren tracé. De leidingen gaan dwars door de huiskavel/kavel/bedrijf van indiener. Indiener vreest schade als gevolg van de aanlegactiviteiten en ook bij eventuele calamiteiten en als gevolg van waardevermindering van zijn gebouwen. Ook vreest hij belemmering van potentiële uitbreidingsplannen. Indiener wil weten wat de breedte ter hoogte van zijn bedrijf is, omdat dit directe invloed zou hebben op de mogelijkheden voor bedrijfsontwikkeling. Als producent van voedsel maakt indiener zich zorgen over de invloed indien er in de toekomst daadwerkelijk een leiding voor chemicaliën zou worden gerealiseerd. Indiener is van mening dat vanuit het ministerie reeds bepaald zou moeten worden dat normale agrarische activiteiten zoals (diep)ploegen, draineren e.d vrijgesteld dienen te worden van deze aanlegvergunningplicht. Tot slot, de waarde van de kavel is door de aanwijzing van het tracé minder dan een kavel zonder aangewezen tracé of reeds gerealiseerde leidingstrook. Indiener vindt daarom dat dit niet onder de schade-afspraken met afzonderlijke leidingleggers kan vallen en verzoekt daarom om een vergoeding voor vermogensschade.

art. 11,1

art. 11,1

	Indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie Ministerie van IenM art. 11,1
18	Melkveehouderij	<p>Een deel van het gereserveerde tracé komt te liggen ter plaatse van het melkveebedrijf van de indiener. Het gaat om ca. 40 bij 80 m2 in Nuenen en ca. 40 bij 35 meter in Mierlo. Het feit dat ongeveer 5000 m2 van de grond voor buisleidingen in de toekomst wordt gereserveerd is bedreigend voor de ontwikkeling van het bedrijf van de indiener. Bezwaren: 1) risico op schade voerwinning door vrijkomen van gevaarlijke stoffen; 2) kans op lekkage van de buisleiding, we zijn in grote angst over de invloed hiervan op de gezondheid van het vee; 3) Ten tijde van de aanleg van de buisleiding kan de grond niet gebruikt worden. Dit brengt opbrengstderving en mogelijke beschadiging van gewassen met zich mee. Tevens zal blijvende structuurschade kunnen ontstaan, wat nog jarenlang negatieve gevolgen voor de opbrengst met zich mee kan brengen. 4) Tot slot nadat de buisleidingen in de grond liggen, betekent dit dat bij onderhoud gegraven zal moeten worden in de bovenliggende grond. Dit zal kosten met zich meebrengen ivm opbrengstderving, maar ook vanwege inspanningen voor het vinden van vervangend voer. Verzocht wordt plannen te herzien. Alternatief voorstel om buisleidingen onder bestaande (zand)wegen te leggen, iets wat volgens indiener vooral bij het gereserveerde deel in Nuenen simpel te realiseren lijkt te zijn.</p> <p>Indiener geeft aan slecht door de gemeente te worden geïnformeerd over een toekomstig leidingtraject van gevaarlijke stoffen. Gemeente erkent volgens indiener dat het tracé recht door Brandevoort de ontwikkeling van de wijk belemmert. Indiener meent dat hij hierdoor het tracé voor de deur krijgt. Aangezien het niet bekend is wat er voor stoffen doorheen gaan lopen, is indiener ongerust over de gezondheid van zijn gezin en in materieel opzicht de waardedaling van ons huis. Mocht dit project doorgang vinden, dan wil de indiener van de zienswijze de waardevermindering van onroerend goed gecompenseerd zal worden.</p>	art. 11,1
19	Particulier		art. 11,1

Indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie Ministerie van IenM
		art. 11,1
20 Particulier	<p>De structuurvisie buisleidingen loopt dwars door de percelen van indiener. Zienswijze van indiener heeft betrekking op waardevermindering eigendom, een beperking van de mogelijkheden op de grond, milieu en veiligheidsaspecten. Daarnaast geeft indiener aan dat enkele bouwpercelen aan de Broekstraat minder waard worden of onverkoopbaar. Op deze percelen is woningbouw gepland. Indiener stelt daarom voor het tracé te verleggen naar de grens met de gemeente Helmond.</p>	art. 11,1
21 Particulier	<p>Indiener heeft bezwaren tegen de ligging van het voorgestelde tracé en is van mening dat er voldoende alternatieven zijn. Het tracé gaat door zijn huiskavel/bedrijf. Bij aanleg kan het perceel of een deel van het bedrijf niet worden benut. Dit heeft directe schade en vervolgschade (structuurbederf van de grond) tot gevolg. Indiener stelt voor de strook te verplaatsen naar de reeds aanwezige gasleidingstrook, zodat wordt voorkomen dat een tweede leidingstrook onnodig beslag legt op de agrarische grond. Het is indiener niet duidelijk welke breedte van toepassing is. Daarnaast merkt indiener op dat er geen inschatting is gemaakt van de gevolgen van de aanleg van het tracé voor landbouwbedrijven. Door eventuele calamiteiten bestaat de kans dat de</p>	art. 11,1

art. 11,1

art. 11,1

	Indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie Ministerie van IenM
		<p>grond niet meer bruikbaar zal zijn voor voedselproductie. Een analyse naar de invloed van de voorgenomen buisleiding en het transport van chemicaliën op de voedselproductie is wenselijk. Het huidige voorgestelde tracé heeft invloed op de bouwbaarheid van gebouwen of bouwwerken, de aanleg van verharding of de permanente opslag van goederen. Bovendien zal voor een aantal activiteiten een aanlegvergunning nodig zijn. Indien er is daarbij van mening dat het Ministerie moet bepalen dat normale agrarische activiteiten zoals (diep)ploegen en draineren vrijgesteld zijn van de vergunningplicht. Het voorgestelde tracé zal leiden tot waardevermindering van de grond. Daarom doet indiener een verzoek om vergoeding van vermogensschade.</p>	<p>art. 11,1</p>
22	Particulier	<p>Indieners heeft bezwaren tegen de ligging van het huidige voorgestelde tracé en vindt dat er voldoende alternatieven aanwezig zijn. Het tracé gaat door huiskavel/bedrijf. Bij aanleg kan het perceel of een deel van het bedrijf niet worden benut. Dit heeft directe schade en vervolgschade (structuurbederf van de grond) tot gevolg. In het huidige voorstel liggen de gebouwen van indiener in het tracé. Ook wordt indiener beperkt bij uitbreiding van het bedrijf en eventuele nieuwbouw. Indien er stelt daarom voor het tracé zodanig te verleggen dat de kavelgrenzen, de weg en/of watergang kan worden gevolgd. Het is voor indiener daarnaast onduidelijk welke breedte van toepassing is. Er is geen inschatting van de gevolgen van de aanleg van het tracé voor landbouwbedrijven. Door eventuele calamiteiten bestaat de kans dat de grond niet meer bruikbaar zal zijn voor voedselproductie. Een analyse naar de invloed van de voorgenomen buisleiding en het transport van chemicaliën op de voedselproductie is wenselijk. Het tracé heeft invloed op de bouwbaarheid van gebouwen of bouwwerken, de aanleg van verharding of de permanente opslag van goederen. Bovendien zal voor een aantal activiteiten een aanlegvergunning nodig zijn. Indien er is daarbij van mening dat het Ministerie moet bepalen dat normale agrarische activiteiten zoals (diep)ploegen en draineren vrijgesteld zijn van de vergunningplicht. Het voorgestelde tracé zal leiden tot</p>	<p>art. 11,1</p>

art. 11,1

art. 11,1

art. 11,1

Indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie Ministerie van IenM
	<p>waardevermindering van de grond. Daarom doet indiener een verzoek om vergoeding van vermogensschade.</p>	<p>art. 11,1</p>
23 Particulier	<p>Indiener protesteert tegen de aanleg van de huisleiding op bepaalde punten. Het tracé komt op zeer geringe afstand van de woning van indiener. Dit vindt indiener onbegrijpelijk want het is ook nog eens fikse omweg. De plaatsing van de leiding zal ook een negatieve invloed hebben op de waarde van de woning. Verder vraagt indiener zich af of het wellicht zo is dat de gemeente eerst bakken met geld verdient aan de ontwikkeling van de nieuwe wijk Brandevoort maar er vervolgens wel alles laat gebeuren en niet voor haar bewoners op komt.</p>	<p>art. 11,1</p>
24 Gemeente Someren	<p>Na overleg in mei 2012 is het tracé aangepast, toch zijn er nog een aantal knelpunten. Deze zijn mogelijk oplosbaar door verplaatsen van de strook binnen het zoekgebied. De gemeente verzoekt nadrukkelijk dit alsnog te doen. Verder is de gemeente van mening dat de rechten van burgers worden aangetast, met name als de projectie over (bouw)percelen van die burgers is gepland. Op voorhand is niet duidelijk voor welke stof(fen) de huisleiding(en) aangelegd worden. De groepsrisicoberekeningen zijn niet op voorhand te voorspellen, de gemeente spreekt haar bezorgdheid hierover uit. Ook wordt geen rekening gehouden met cumulatie van stoffen. Er wordt verzoekt om bij aanleg van een of meerdere huisleidingen tijdig contact met betrokkenen op te nemen en zorg te dragen voor een goede communicatie.</p>	<p>art. 11,1</p>

art. 11,1
art. 11,1

	Indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie Ministerie van IenM
			art. 11,1
25	Gemeente Laarbeek	<p>De gemeente geeft aan dat het nieuwe tracé nog steeds een aantal knelpunten heeft die opgelost dienen te worden. Dit geldt ook voor de vastgestelde Structuurvisie.</p> <p>Verder is de gemeente van mening dat één tracé afdoende zou moeten zijn voor het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen.</p> <p>Aanvullend vindt de gemeente dat de rechten van burgers worden aangetast, met name als de projectie over percelen van die burgers gepland is. Het verzoek is hier de nodige aandacht aan te besteden.</p> <p>Indien aan de zienswijze van de gemeente Helmond ivm het tracé nabij de wijk Brandevoort, tegemoet wordt gekomen door deze strook te verplaatsen naar het grondgebied van de gemeente Laarbeek, dan houdt de gemeente zich het recht voor daar in een later stadium op te reageren.</p>	art. 11,1
26	Stichting Achmea rechtsbijstand, namens een agrarisch bedrijf	<p>Indiener is het niet eens met het voorgestelde tracé. Het tracé zal een negatieve invloed hebben op de verkoopbaarheid en waarde van een aantal percelen. Ook zal geen bebouwing meer worden gerealiseerd en gaat de tuin op de schop. Dit heeft een waardedrukkend effect. Ook spelen er veiligheidsrisico's. Indiener wenst geen gevaarzetting in de directe nabijheid van zijn woning. Indiener heeft in de direct nabijheid grond liggen die bestemd is voor woningbouw. De geplande buisleidingenstrook geeft beperkingen voor de situering van deze woningen wat tot financiële schade zal leiden. Het is indiener niet helder hoe financiële compensatie zal plaatsvinden. Verder is indiener van mening dat bij de keuze van het traject onvoldoende rekening is gehouden met belangen van derden. Indiener stelt 2 alternatieve tracé's voor. De buisleidingenstrook blijft in beide gevallen weg van dichtbevolkte</p>	art. 11,1

art. 11,1

art. 11,1

	Indiener	Reactie Ministerie van IenM
	<p>Samenvatting zienswijze</p> <p>gebieden en is korter. Verder wordt er voor gepleit de nieuwe leidingen langs bestaande leidingen, bij hoogspanningsmasten of in bestaande leidingstroken aan te leggen. Het huidige voorstel leidt tot onzekerheid, want waar knelpunten optreden, is ruimte voor lokaal maatwerk om het tracé van de buisleidingenstrook te optimaliseren, niet duidelijk is hoe dit wordt ingevuld.</p>	<p>art. 11,1</p>
27	<p>Particulier</p> <p>Het tracé gaat over mijn huisperceel. Een groot gedeelte van de grond is gelegen binnen het beschermd dorpsgezicht het Broek. Door de reservering voor de leidingen daalt de waarde van de grond. Een vergoeding is dan een minimale vereiste. Op naastgelegen percelen zijn nieuwbouwwoningen gepland, deze bouwpercelen worden veel minder waard of zijn mogelijk onverkooptbaar. Het voorstel is om het tracé te verschuiven, op deze wijze is het traject korter, hebben minder mensen hinder en het is goedkoper.</p>	<p>art. 11,1</p>
28	<p>Restaurant Liverdonk</p> <p>Indiener is het niet eens met de plaatsing van de buisleidingenstrook. Naar verwachting wordt hier in 2013 nog een restaurant geopend. De geplande strook ligt dwars over de parkeerplaats en vlak naast het restaurant. Er worden vraagtekens gezet bij de veiligheid en de verwachting is directe schade te ondervinden als gevolg van de aanlegwerkzaamheden.</p>	<p>art. 11,1</p>

Indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie Ministerie van IenM
		art. 11,1
29 Particulier	Indiener tekent bezwaar aan tegen het voorstel van de huisleiding. Indiener is niet door de gemeente op de hoogte gesteld maar heeft uit de krant vernomen dat het tracé nabij zijn perceel is gepland. Indiener ziet de mogelijke aanleg als een belemmering, verwacht waardevermindering en risico's tav de volksgezondheid.	art. 11,1
30 Particulier	Indiener is het niet eens dat het tracé over zijn tuin is gepland. Vraagt zich af, hoe de mogelijke schade wordt afgehandeld bij de aanleg en wat er bij calamiteiten gebeurt.	art. 11,1

	Indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie Ministerie van IenM
31	Agrarisch bedrijf	<p>Indiener heeft bezwaren tegen het voorgestelde tracé en vindt dat er voldoende alternatieven aanwezig zijn. Het tracé gaat door de kavel van de indiener. Bij aanleg kan het perceel of een deel van het bedrijf niet worden benut. Dit heeft directe schade en vervolgschade (structuurbederf van de grond) tot gevolg. Daarbij is het voor indiener onduidelijk welke breedte van toepassing is. Er is geen inschatting van de gevolgen van de aanleg van het tracé voor landbouwbedrijven. Door eventuele calamiteiten bestaat de kans dat de grond niet meer bruikbaar zal zijn voor voedselproductie. Een analyse naar de invloed van de voorgenomen buisleiding en het transport van chemicaliën op de voedselproductie is wenselijk. Het tracé heeft invloed op de bouwmogelijkheid van gebouwen of bouwwerken, de aanleg van verharding of de permanente opslag van goederen. Bovendien zal voor een aantal activiteiten een aanlegvergunning nodig zijn. Indiener is daarbij van mening dat het Ministerie moet bepalen dat normale agrarische activiteiten zoals (diep)ploegen en draineren vrijgesteld zijn van de vergunningplicht. Het voorgestelde tracé zal leiden tot waardevermindering van de grond. Daarom doet indiener een verzoek om vergoeding van vermogensschade.</p>	art. 11,1
32	Agrarisch bedrijf	<p>Indiener geeft aan dat het tracé is vlak achter zijn stallen is gesitueerd. In plaats van de stallen komen 4 woningen te staan. Het betreffende bestemmingsplan is al onherroepelijk. Indiener is van mening dat het tracé te dicht bij de geplande woningen is gesitueerd.</p>	art. 11,1

art. 11,1

	Indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie Ministerie van IenM
33	Bergs Advies B.V. namens een agrarische BV	Het tracé gaat door een agrarisch bouwvlak. Het tracé leidt tot een vergaande beperking van de bouw- en gebruiksmogelijkheden van het bouwvlak. Dit zal leiden tot waardevermindering van de grond en planschade. Voorgesteld wordt het tracé te verleggen buiten het bouwvlak van de indiener om.	art. 11,1
34	Bergs Advies B.V. namens een agrarische Maatschap	Het tracé gaat door een agrarisch bouwvlak. Het tracé leidt tot een vergaande beperking van de bouw- en gebruiksmogelijkheden van het bouwvlak. Het bedrijf is van plan een nieuwe varkensstal te bouwen en deze ontwikkeling past binnen het geldende bestemmingsplan Buitengebied. De aanleg van de huisleiding zal leiden tot waardevermindering van de grond en planschade. Voorgesteld wordt het tracé te verleggen buiten het bouwvlak van de indiener om.	art. 11,1
35	Bergs Advies B.V.. namens een agrarische BV	Het tracé gaat door een agrarisch bouwvlak. Binnenkort zal er worden gebouwd. Doordat het tracé binnen het bouwvlak is gelegen, zal indiener worden geconfronteerd met vergaande beperkingen van de bouw en gebruiksmogelijkheden van de gronden. Dit zal leiden tot planschade en waardevermindering van de gronden. Dit dient zoveel mogelijk te worden beperkt. Eventuele vervolg kosten en herstelkosten kunnen niet worden verhaald op indiener van de zienswijze. Bovendien is die ook niet aansprakelijk voor eventuele bedrijfsschade of overige onvoorziene kosten die ontstaan bij de ontwikkeling van het voorgestelde tracé. Er wordt voorgesteld het tracé te verleggen buiten het bouwvlak van de indiener om.	art. 11,1

art. 11,1

Reactie Ministerie van IenM	
Indiener	Samenvatting zienswijze
36 Bergs Advies B.V, namens een agrarische BV	Het tracé gaat door een bouwvlak. Het tracé heeft grote invloed op de bedrijfsvoering in de zin van een verbod op het bouwen van gebouwen en bouwwerken en de aanleg van infrastructuur. Daardoor kan het bedrijf zich niet verder ontwikkelen. Het voorgestelde tracé zal leiden tot waardevermindering van de grond en planschade. Er wordt voorgesteld het tracé te verleggen buiten het bouwvlak van indiener om.
37 Particulier	Indiener vraagt zich af waarom het tracé door dichtbevolkt gebied loopt. Hierbij wordt aangegeven dat er bij realisering van het tracé een beroep op planschade zal worden gedaan.
38 ZLTO namens agrariisch bedrijf	Indiener bepleit een alternatief tracé zodat de strook niet door dichtbevolkt gebied loopt. Daarnaast merkt indiener op dat indien de buisleidingenstrook zijn perceel doorkruist, hij daardoor belemmering ondervindt in zijn bedrijfsvoering en mag er op de strook geen bedrijfsgebouwen worden gerealiseerd. Dit alles levert blijvende structuurschade op. Daarnaast levert de aanleg van een of meer leidingen brengen de nodige risico's met zich mee, er is namelijk ook al een hogedrukgasleiding aanwezig. Het voorgestelde tracé zal leiden tot waardevermindering van de grond. Er wordt daarom een alternatief tracé voorgesteld.

art. 11,1

art. 11,1

art. 11,1
art. 11,1

	Indiener	Reactie Ministerie van IenM
39	<p>ZLTO namens agrarisch bedrijf</p>	<p>Samenvatting zienswijze</p> <p>Indiener bepleit een alternatief tracé zodat de strook niet door dichtbevolkt gebied loopt. Daarnaast merkt indiener op dat indien de buisleidingenstrook zijn perceel doorkruist, hij daardoor belemmering ondervindt in zijn bedrijfsvoering en mag er op de strook geen bedrijfsgebouwen worden gerealiseerd. Dit alles levert blijvende structuurschade op. Daarnaast levert de aanleg van een of meer leidingen brengen de nodige risico's met zich mee, er is namelijk ook al een hogedrukgasleiding aanwezig. Het voorgestelde tracé zal leiden tot waardevermindering van de grond. Er wordt daarom een alternatief tracé voorgesteld.</p>
40	<p>ZLTO namens agrarisch bedrijf</p>	<p>art. 11,1</p> <p>Indiener bepleit een alternatief tracé zodat de strook niet door dichtbevolkt gebied loopt. Daarnaast merkt indiener op dat indien de buisleidingenstrook zijn perceel doorkruist, hij daardoor belemmering ondervindt in zijn bedrijfsvoering en mag er op de strook geen bedrijfsgebouwen worden gerealiseerd. Dit alles levert blijvende structuurschade op. Daarnaast levert de aanleg van een of meer leidingen brengen de nodige risico's met zich mee, er is namelijk ook al een hogedrukgasleiding aanwezig. Het voorgestelde tracé zal leiden tot waardevermindering van de grond. Er wordt daarom een alternatief tracé voorgesteld.</p>

	Indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie Ministerie van IenM
41	LLTB	<p>Meer communicatie met betrokken grondeigenaren aan het begin van het proces was wenselijk geweest. Indiener geeft aan dat de ruimtelijke reservering wel degelijk het grondeigendom-en gebruik aantast. Het is niet vanzelfsprekend dat grondeigenaren zondermeer aanleg van leidingen moeten gedogen tegen een schadevergoeding. Er worden bij dit trace vraagtekens gezet voor wat betreft het publieke belang. Er is sprake van een privaat belang van een beperkt aantal industriële bedrijven. Op basis hiervan behoren grondeigenaren/gebruikers onderhandelingen te kunnen voeren waarbij reële voorwaarden en vergoedingen aan de orde zijn. De strook kan dwars door een agrarische bedrijf heen lopen. Door de aanleg van een buisleiding kan de desbetreffende grond voor een lange periode niet gebruikt worden voor productiedoelendeinden. Wenselijk is het tracé zoveel mogelijk bestaande kavelgrenzen, wegen en/of watergangen te laten volgen. Het huidige trace ligt op meerdere plaatsen op bedrijfsgebouwen, dit kan naar de mening van indiener niet aan de orde zijn. Ook kan gewenste uitbreiding binnen bouwblokken, worden beperkt door de buisleidingenstrook. Indieners stelt voor de zone te verleggen. Indien dat niet mogelijk is behoren afspraken over verplaatsing van de bedrijfslocatie te worden gemaakt. Indiener verzoekt het bevoegd gezag een protocol op te stellen zowel voor de aanleg, de eventuele verwijdering en het verdere beheer van de leidingen. De buisleidingenstrook is ook bedoeld voor nog nader te bepalen producten. Indiener geeft aan dat een risicoanalyse nodig is om risico's mbt de voedselproductie, op korte termijn en in de toekomst, uit te sluiten.</p>	art. 11,1

art. 11,1

art. 11,1

art. 11,1

art. 11,1

Aanvulling Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035

Samenvatting

11.1

Op de Visiekaart is een aantal tracés als 'Indicatief tracé' aangewezen. Voor deze tracés was ten tijde van de vaststelling van de Structuurvisie Buisleidingen nog nader onderzoek en overleg nodig om hiervoor de meest geschikte route te vinden. Verder moest in enkele gevallen nog een deel van de procedure worden doorlopen. Het gaat in totaal om negen tracés. Onderhavige Aanvulling heeft tot doel om vijf van deze negen tracés als 'definitief voorkeurstracé' toe te voegen aan de Visiekaart.

Dit zijn:

- verbetering van het tracé door gemeente Enschede richting de grens met Duitsland;
- tracé door het gebied van Agriport A7;
- tracé door gemeente Terneuzen;
- buisleidingenstrook Laarbeek-Echt-Susteren;
- buisleidingenstrook Bernisse/Spijkenisse.

11.1

Leeswijzer

Hoofdstuk 1 beschrijft het doel van deze Aanvulling op de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035. Hierbij gaat het erom dat vijf voorkeurstracés die op de Visiekaart van de Structuurvisie als indicatief zijn aangemerkt, nu de status van definitief voorkeurstracé krijgen.

In hoofdstuk 2 wordt nader op deze vijf tracés ingegaan. Hierbij wordt ten eerste beschreven welke redenen ertoe hebben geleid dat deze tracés in 2012 als indicatief voorkeurstracé zijn aangemerkt. Vervolgens wordt ingegaan op het onderzoek en overleg dat sindsdien heeft plaatsgevonden, **11.1**. Verder wordt stilgestaan bij de vraag of de milieugevolgen van deze tracés voldoende zijn onderzocht en of kan worden geconcludeerd dat de tracés realiseerbaar zijn.

Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 beschreven waarom een aantal tracés, aanlandingspunten en grensovergangspunten vooralsnog indicatief blijft.

Tot slot wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de wijze waarop de definitieve voorkeurstracés planologisch worden verankerd.

11.1

1. Aanleiding voor deze Aanvulling

In oktober 2012 is de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035 (hierna: Structuurvisie) vastgesteld.¹ De Structuurvisie is een visie van het Rijk waarmee het Rijk voor de komende 20 tot 30 jaar ruimte wil reserveren in Nederland voor toekomstige buisleidingen voor gevaarlijke stoffen. Het gaat daarbij om ondergrondse buisleidingen voor het transport van aardgas, olie(producten) en chemicaliën, die provinciegrens- en vaak ook landgrensoverschrijdend zijn. In de Structuurvisie wordt een hoofdstructuur van verbindingen aangegeven waarlangs ruimte wordt vrijgehouden om ook in de toekomst een ongehinderde doorgang van buisleidingstransport van nationaal belang mogelijk te maken. De Structuurvisie Buisleidingen is het vervolg op het Structuurschema Buisleidingen uit 1985.

Een onderdeel van de Structuurvisie is de zogenoemde Visiekaart (zie pagina 8 van de Structuurvisie). Deze kaart geeft aan waar ruimte wordt gereserveerd voor de nieuwe tracés van transportbuisleidingen voor aardgas, olie(producten) en chemicaliën. Deze tracés zijn gekozen na een zorgvuldige afweging van de behoeften aan verbindingen van nationaal belang, de beschikbaarheid van ruimte en de onderzochte milieueffecten op basis van een milieu-effectrapportage (MER).² Het merendeel van de tracés dat op deze kaart staat vermeld, heeft de aanduiding 'Buisleidingenstrook' en wordt als definitief voorkeurstracé aangemerkt.³

Een aantal tracés dat op de Visiekaart staat vermeld heeft niet de aanduiding 'Buisleidingenstrook', maar de aanduiding 'Indicatief tracé'. De reden dat deze tracés indicatief zijn, is dat ten tijde van de vaststelling van de Structuurvisie nog nader onderzoek en overleg plaatsvond om voor deze tracés de meest geschikte route te vinden. Daarnaast was in enkele gevallen nog geen zienswijzenprocedure doorlopen, zodat de omgeving nog niet in de gelegenheid was gesteld om haar visie met betrekking tot de betreffende tracés kenbaar te maken.

Het gaat om de volgende tracés:

- tracé van en naar de Eemshaven;
- verbetering van het tracé door gemeente Enschede richting de grens met Duitsland;
- tracé door het gebied van Agriport A7;
- tracé langs Duiven en Zevenaar;
- tracé door gemeente Terneuzen;
- buisleidingenstrook Laarbeek-Echt-Susteren;
- buisleidingenstrook Bernisse/Spijkenisse;
- aanlandingspunt Noord-Groningen;
- grensoverschrijdingspunten met Vlaanderen bij Antwerpen.

Sinds de vaststelling van de Structuurvisie zijn deze indicatieve tracés nader onderzocht. Er hebben verschillende overleggen plaatsgevonden met betrokken partijen **11.1**. Onderhavige Aanvulling Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035 (hierna: Aanvulling) strekt ertoe dat vijf indicatieve tracés de status krijgen van definitief voorkeurstracé. **11.1**

Dit zijn de volgende tracés:

- verbetering van het tracé door gemeente Enschede richting de grens met Duitsland;
- tracé door het gebied van Agriport A7;
- tracé door gemeente Terneuzen;
- buisleidingenstrook Laarbeek-Echt-Susteren;
- buisleidingenstrook Bernisse/Spijkenisse.

¹ Zie: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2012/10/29/structuurvisie-buisleidingen-2012-2035>.

² Arcadis, *Milieueffectrapport Structuurvisie Buisleidingen*, Arnhem: Arcadis 2012.

³ Gemeenten hebben de mogelijkheid om deze tracés in een bestemmingsplan nader uit te werken en zo de ligging van de buisleidingenstrook verder te optimaliseren (zie hierover hoofdstuk 4). Er is bewust voor gekozen om deze nadere uitwerking bij de gemeenten neer te leggen. Met hun kennis van de lokale situatie zijn zij immers het beste in staat om een buisleidingenstrook zo optimaal mogelijk in te passen.

11.1

In het JPEG-bestand dat wij op 19 januari jl. van 10.2e ontvingen kunnen wij geen wijzigingen doorvoeren m.b.t. de route van de tracés die in deze Aanvulling centraal staan. 11.1

Afbeelding 1 Visiekaart



Visiekaart Structuurvisie Buisleidingen

- Buisleidingstrook
- Indicatief tracé
- Grensovergang
- Indicatieve grensovergang
- Aanlandingspunt
- Indicatief aanlandingspunt
- Provinciegrens

2. Aanvulling Structuurvisie Buisleidingen

Zoals hiervoor werd opgemerkt zijn op de Visiekaart negen tracés aangemerkt als 'indicatief voorkeurstracé'. 11.1

Hierbij wordt ingegaan op de overleggen en onderzoeken die sinds de vaststelling van de Structuurvisie hebben plaatsgevonden.

2.1 Tracé door gemeente Enschede richting de grens met Duitsland

buiten reikwijdte wob

buiten reikwijdte wob

buiten reikwijdte wob

buiten reikwijdte wob

buiten reikwijdte wob

buiten reikwijdte wob

2.1.2 Milieugevolgen

buiten reikwijdte wob

⁴ Arcadis, *Milieueffectrapport Structuurvisie Buisleidingen*, Arnhem: Arcadis 2012.

2.2 Tracé door het gebied van Agriport A7 (gemeente Hollands Kroon)

buiten reikwijdte wob

buiten reikwijdte wob

buiten reikwijdte wob

-
-

2.2.2 Milieugevolgen

buiten reikwijdte wob

2.3 Tracé door de gemeente Terneuzen

buiten reikwijdte wob

buiten reikwijdte wob

buiten reikwijdte wob

u b u c i r c c , i e t i d j

2.4 Tracé Laarbeek-Echt-Susteren

b
u

Het tracé Laarbeek-Echt-Susteren maakt onderdeel uit van de verbinding van Rotterdam naar Zuid-Limburg. Hoewel een buisleidingenstrook tussen het Brabantse Laarbeek en het Limburgse Echt-Susteren al wel was onderzocht, is deze strook niet opgenomen in de Ontwerp-Structuurvisie. Dit vanwege overwegingen van ruimtelijke efficiëntie en een ruimtelijk knelpunt bij Maasgouw. In plaats daarvan is in de Ontwerp-Structuurvisie gekozen voor een tracé via Venlo en het oosten van de provincie Limburg.

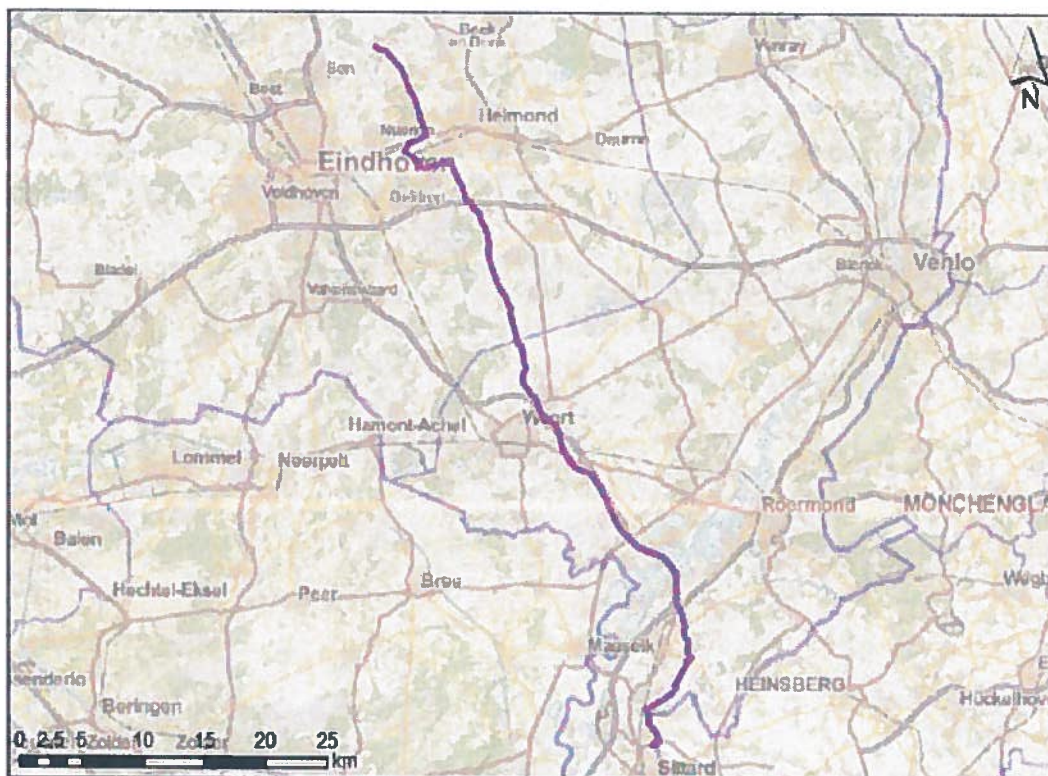
Over dit tracé is vanuit het bedrijfsleven een aantal zienswijzen ingediend, waarin wordt gevraagd om een kortere verbinding. In deze zienswijzen wordt erop gewezen dat de route via Venlo 25-30 km langer is dan het reeds bestaande tracé Laarbeek-Echt-Susteren. Gelet hierop is de vrees dat van de investering in een nieuwe leiding en daarmee in het chemisch cluster bij Chemelot (Midden-Limburg) wordt afgezien, omdat de kosten voor aanleg dan onevenredig hoog worden.

Naar aanleiding hiervan is, na overleg met het betrokken bedrijfsleven van Midden-Limburg en met de betrokken gemeenten, het tracé Laarbeek-Echt-Susteren als indicatief voorkeurstracé opgenomen op de Visiekaart. Dit om een ieder de gelegenheid te bieden om zienswijzen in te dienen, alvorens het definitieve voorkeurstracé wordt vastgelegd. Over het betreffende tracé konden immers niet eerder zienswijzen worden ingediend, omdat het niet was opgenomen in de Ontwerp-Structuurvisie.

Deze mogelijkheid om een zienswijze in te dienen met betrekking tot het indicatief voorkeurstracé Laarbeek-Echt-Susteren, zoals opgenomen op de Visiekaart, stond open van 17 januari 2013 tot en met 27 februari 2013. Gedurende deze periode zijn in totaal 41 unieke zienswijzen ingediend met betrekking tot het indicatief voorkeurstracé. Naar aanleiding hiervan is een aanvullende milieustudie uitgevoerd, om een aantal specifieke aspecten van het tracé nader te onderzoeken en er zeker van te zijn dat de buisleidingenstrook vanuit milieuoogpunt realiseerbaar is. Uit de milieustudie volgt dat dit het geval is.⁶ Met in achtneming van voornoemd overleg, de ontvangen zienswijzen en de aanvullende milieustudie is het tracé Laarbeek-Echt-Susteren geoptimaliseerd, zoals weergegeven in afbeelding 5. **11.1**

⁶ Zie: Arcadis, *Milieustudie Structuurvisie Buisleidingen. Traject Laarbeek-Echt-Susteren*, Arnhem: Arcadis Nederland B.V. 2015.

Afbeelding 5 Tracé Laarbeek-Echt-Susteren



2.5 Tracé Bernisse/Spijkenisse:

buiten reikwijdte wob

⁷ Zie: Ministerie van Infrastructuur & Milieu, *Nota van Antwoord. Naar aanleiding van zienswijzen op de aanvulling van de Structuurvisie Buisleidingen betreffende het tracé Laarbeek – Echt-Susteren en het tracé Bernisse – Spijkenisse-Botlek*, Den Haag: Ministerie van Infrastructuur & Milieu 2016.

buiten reikwijdte wob

buiten reikwijdte wob

buiten reikwijdte wob

3. Indicatieve tracés

buiten reikwijdte wob

3.1 Het tracé van en naar de Eemshaven

buiten reikwijdte wob

3.2 Aanlandingspunten Noord-Groningen

buiten reikwijdte wob

3.3 Grensovergangspunten bij Antwerpen

buiten reikwijdte wob

3.4 Tracé Arnhem-Nijmegen (bij Duiven en Zevenaar)

buiten reikwijdte wob

4. Realisatie

Onderhavige Aanvulling is geen eindstation, maar vormt het begin voor de nadere uitwerking van de definitieve voorkeurstracés en de uiteindelijke verankering hiervan in bestemmingsplannen.

buite
n
reikwi
jdte
wob

College van burgemeester en wethouders Helmond
Postbus 950
5700 AZ Helmond

Datum 10 april 2017
Betreft Zienswijze m.b.t. buisleidingstracé

Helmond (Brandevoort-Oost)

10.2e

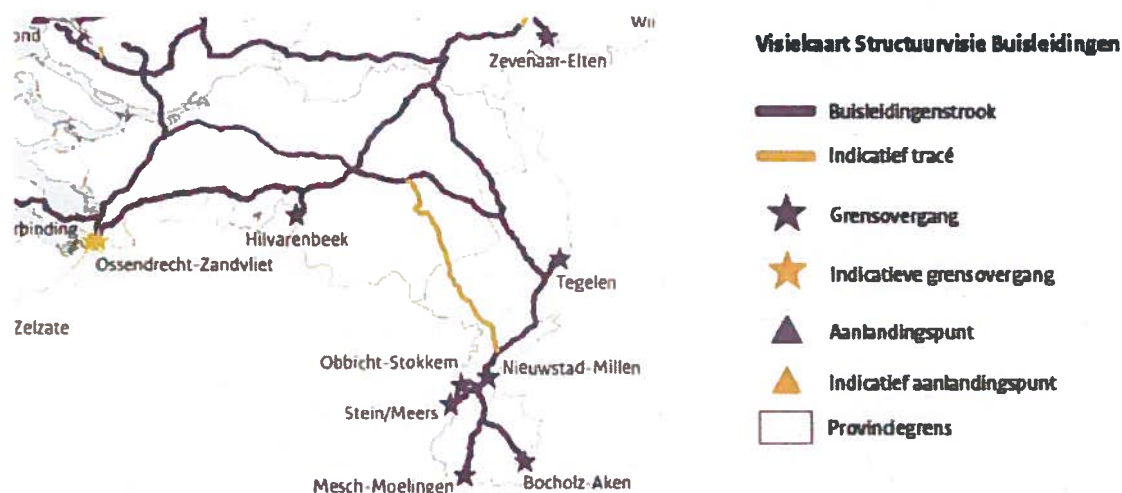
Geacht College,

Donderdag 6 april heb ik met (Gemeente Helmond), (Ministerie Infrastructuur en Milieu), en (PPS Pipelines) bij ons op locatie overleg gevoerd in verband met de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035. Aanleiding voor dit overleg was een aankondiging in de Staatscourant van 7 december 2016, om het tracé van een geplande buisleiding in verband met woningbouw tegenover , meer naar het zuiden te verleggen.

10.2e

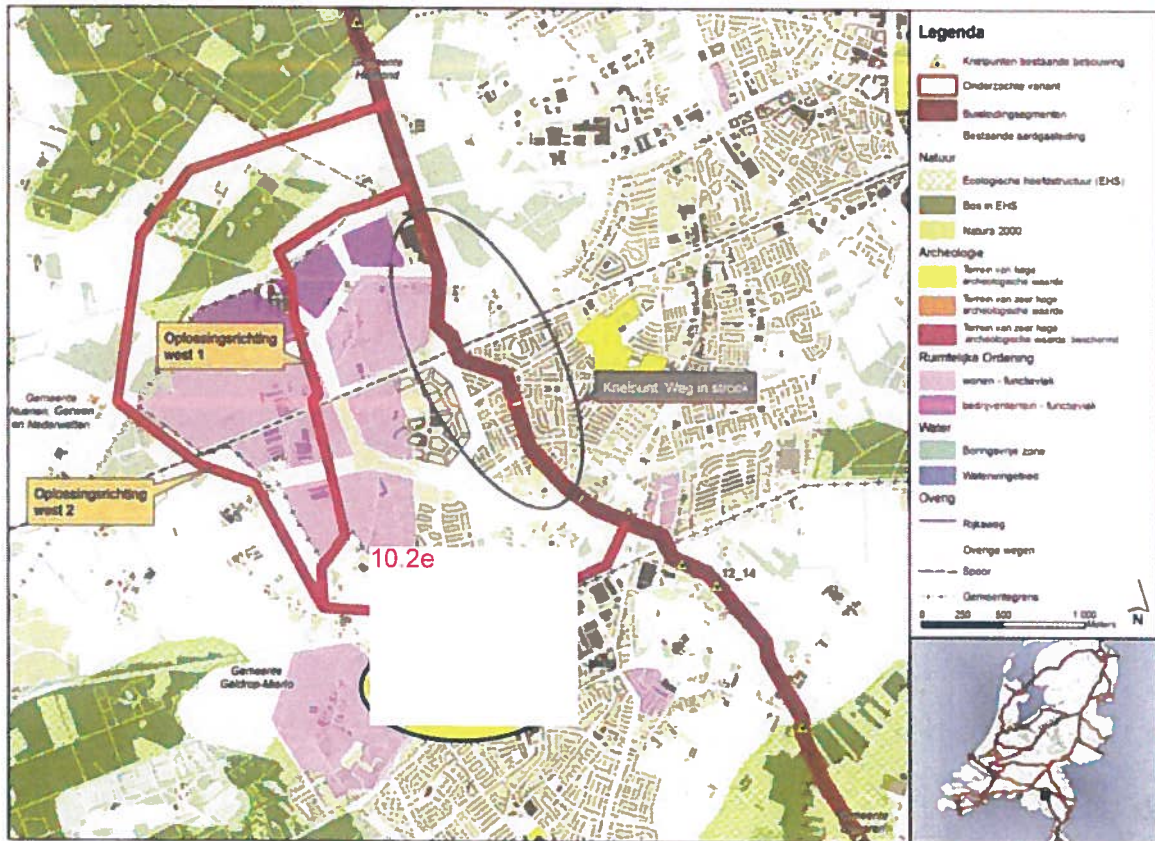
Ter informatie; op 12 oktober 2012 is door het ministerie de 'Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035' vastgesteld. Hierin is met een indicatief karakter - vanwege de te volgen zienswijzeprocedure - de buisleidingenstrook Laarbeek-Echt-Susteren opgenomen (zie onderstaand kaartdetail uit de structuurvisie). Binnen een termijn van vijf jaar kunnen hier wijzigingen in worden aangebracht (pagina 14 Structuurvisie). Van heb ik begrepen dat het 'tracé van de vrij te houden leidingenstrook', weliswaar in voorbereiding is, maar inderdaad nog niet definitief is vastgesteld. Vaststelling zal waarschijnlijk plaats vinden kort nadat het nieuwe kabinet is geïnstalleerd.

10.2e



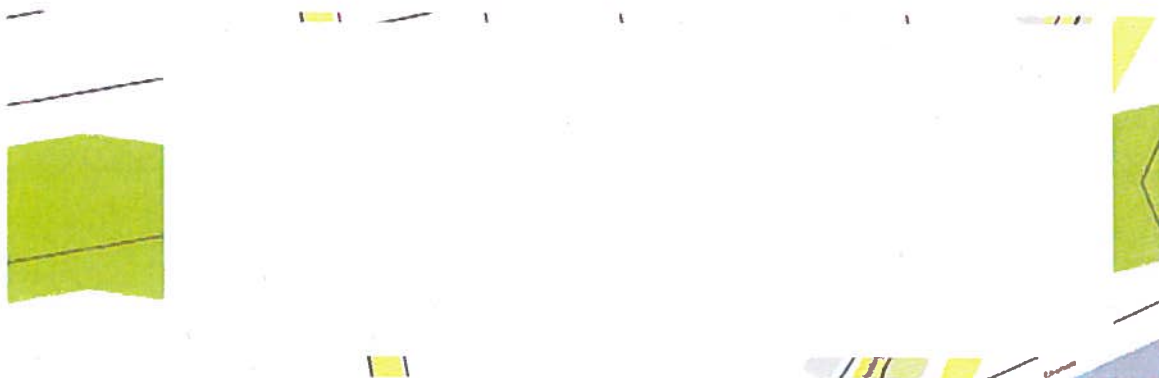
Terug naar 2012; Op verzoek van de Gemeente Helmond is er ten westen van de wijk Brandevoort een omleidingsroute voorzien. Dit aangepaste tracé heeft geleid tot een nieuw knelpunt wat samenvalt (zie onderstaande kaart).

10.2e



Als we inzoomen op bovenvermeld knelpunt , wordt duidelijk dat de reservering de gehele lengte en de totale vrije breedte van ons perceel beslaat, van voordeur tot perceelsgrens. (zie kaart hieronder) Tevens is te zien dat de strookbreedte versmald moet worden naar 29 meter. Afhankelijk van de geopolitieke en economische ontwikkelingen zullen in de toekomst 4 tot 8 leidingen in deze smalle strook - direct grenzend aan onze woning - gelegd gaan worden.

10.2e



10.2e

De reservering neemt van het totale perceel van 4600 m² aan de in Helmond circa 3300 m² in beslag.

10.2e

Duidelijk is dat een hogere leidingdichtheid een groter risico voor ons als bewoners inhoudt en dat er extra maatregelen genomen zullen moeten worden om dat risico binnen aanvaardbare normen te houden.

Tevens betekent de hoge leidingdichtheid dat de uitgebreide belemmerende bepalingen om vrijelijk over onze eigen grond te beschikken (zoals beschreven in de voorwaarden van VELIN**) in verband met een ongestoorde en veilige ligging van de leidingen, hier onverminderd en verzwaard van toepassing zullen zijn.

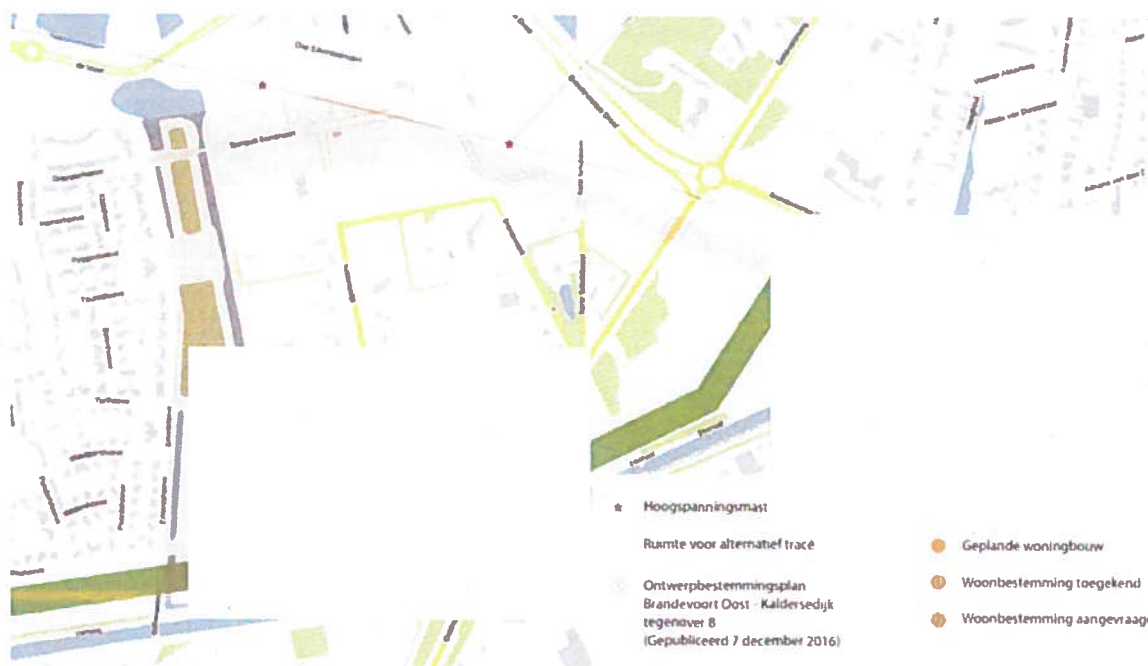
Bovenstaande situatie die ontstaan is na de tracé wijziging komt niet overeen met de volgende zinssnede uit 'Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035' (pagina 53) ; 'individuele mogelijke onevenredig zwaar getroffen worden door het buisleidingenbeleid of daaruit voortvloeiende uitvoeringsmaatregelen'.

Immers door de lange termijn reservering van een buisleidingstrook, welke ons gehele perceel beslaat, worden wij beperkt onze grond vrijelijk te gebruiken, wordt ons woongenot negatief beïnvloed en heeft dit door de omvang van de reservering een nadelig effect op de waarde van het onroerendgoed. Daarnaast brengt het volledig strippen van de leidingstrook en het ingraven van een buisleiding onherstelbare schade toe aan het landschap waaronder de 100 jaar oude monumentale bomenrij (oriëntatie vliegroue vleermuizen!) aan de 10.2e en de groenstructuur van historische houtwallen aan de perceelgrenzen. Herbeplanting van het tracé blijkt uit de voorwaarden van VELIN** niet toegestaan.

Alle gesprekspartners uit de eerste alinea van deze brief - die de situatie ter plaatse hebben kunnen beoordelen - waren het er unaniem over eens dat zowel de definitieve vaststelling van de route van het buisleidingstracé als de uiteindelijke uitvoering - welke ook nog eens gefaseerd over de jaren heen plaats kan gaan vinden - zowel materiële als immateriële schade toebrengt aan ons eigendom. De wijze waarop deze schade - welke ons op termijn zal raken in onze pensioensvoorziening - geïnventariseerd en vervolgens gecompenseerd gaat worden zal nader uitwerkt moeten worden na de definitieve vaststelling van het buisleidingstracé.

Om al deze negatieve gevolgen van reservering en mogelijke uitvoering van een buisleidingstracé op te lossen hebben we in de volgende plattegrond van het plangebied ter overweging een alternatieve route aangegeven. Deze zienswijze heb ik 6 april per aangetekend schrijven ingediend bij het Ministerie van infrastructuur en Milieu.

* * Algemene voorwaarden VELIN: Grondeigenaren of andere gebruikers van de grond in de belemmerde strook van de leidingen moeten zich onthouden van activiteiten, die de veilige en ongestoorde ligging van de leidingen in gevaar kunnen brengen. Activiteiten die ter plaatse van de leiding niet zijn toegestaan zonder overleg met de leidingbeheerder zijn onder andere, maar niet beperkt tot: - wijzigen van maaiveldniveau; - het aanbrengen van een gesloten verharding; - het mechanisch indrijven van voorwerpen in de grond (o.a. tentharingen en beschoeiing); - het opslaan van grond en/of materialen; - het plaatsen van diepwortelende beplanting of bomen; - het belemmeren van de toegankelijkheid van het tracé; - het oprichten van enig bouwwerk; - het wijzigen van het waterstandniveau; - het aanbrengen van parallel liggende kabels, leidingen, of drainage; - het sonderen ten behoeve van bodemonderzoek; - het verwijderen of verplaatsen van leidingmarkeringen; - het opstellen van bouwterreinrichtingen.



10.2e

In groen de gereserveerde versmalde route van de buisleidingstrook ter hoogte van Helmond en in rood ruimte voor het voorgestelde alternatieve tracé van normale breedte waarbij bovendien alle huizen worden ontzien. Het rood gearceerde vlak betreft een bestemmingswijziging i.v.m. woningbouw tegenover

10.2e

In de plattegrond is in rood-transparant de ruimte voor een alternatief buisleidingstracé aangegeven. Hierbij kan een normale strookbreedte worden aangehouden voor het leggen van de benodigde buisleidingen.

(PPS) heeft aangegeven dat het alternatieve tracé geen technische bezwaren kent voor het verleggen. Deze zone loopt noordwaarts door de scheidszone met jong gewas en sluit vervolgens aan bij de Tennet hoogspanningslijn. Dit voorstel benadeelt geen particuliere eigenaren in de zin van de huidige indicatieve reservering en vrijwaart alle woningen in de omgeving van een belastende reservering en de onzekerheid van een eventuele uitvoering. De leidingen kunnen op ruim voldoende afstand van de woonwijk Brandevoort gepositioneerd worden, waardoor het groepsrisico niet zal worden overschreden. Doordat er voldoende ruimte is binnen het alternatieve tracé kan de Gemeente Helmond in een later stadium de exacte ligging bepalen.

10.2e

Deze zienswijze is onlangs verstuurd naar het Ministerie van Infrastructuur en Milieu / Directoraat-Generaal Ruimte en Water, t.a.v. . Wij verzoeken het College van burgemeester en wethouders deze zienswijze te steunen en deze gewijzigde tracéreservering mogelijk te maken.

10.2e

Daarnaast is het verzoek aan de gemeente Helmond tweeledig; Naast bovenstaande zienswijze, die buiten de 250 meter zone valt, willen we het College van B&W verzoeken om op detail te bekijken of er andere mogelijkheden zijn voor een buisleidingentracé. Immers de directe omgeving van is aan het veranderen; het van oorsprong agrarische land krijgt door de uitgifte van minimaal zes "Ruimte-voor-Ruimte" kavels steeds meer een woonbestemming.

10.2e

Zo is onlangs het ontwerpbestemmingsplan vastgesteld in verband met het realiseren van een erf woning. Dit plan geeft de veranderende bestemming goed weer, maar ook dat het een waardevol gebied is vanwege zijn open, landschappelijke uitstraling en bijzondere coulissen. Dit geldt met name aan de kant ten westen van de . Het gebied is kwetsbaar en daarom dient er zorg gedragen te worden voor een goede landschappelijke inpassing van woningen waarbij het landschappelijke en het karakter van het houtwallenlandschap intact blijft. Van monumentale, landschappelijke waarde is de oude eikenlaan van 1920. De groenstructuur van de Kaldersedijk is waardevol omdat deze uit oudere bomen bestaat en nog redelijk volledig is. De bomen

10.2e

10.2e

10.2e

10.2e



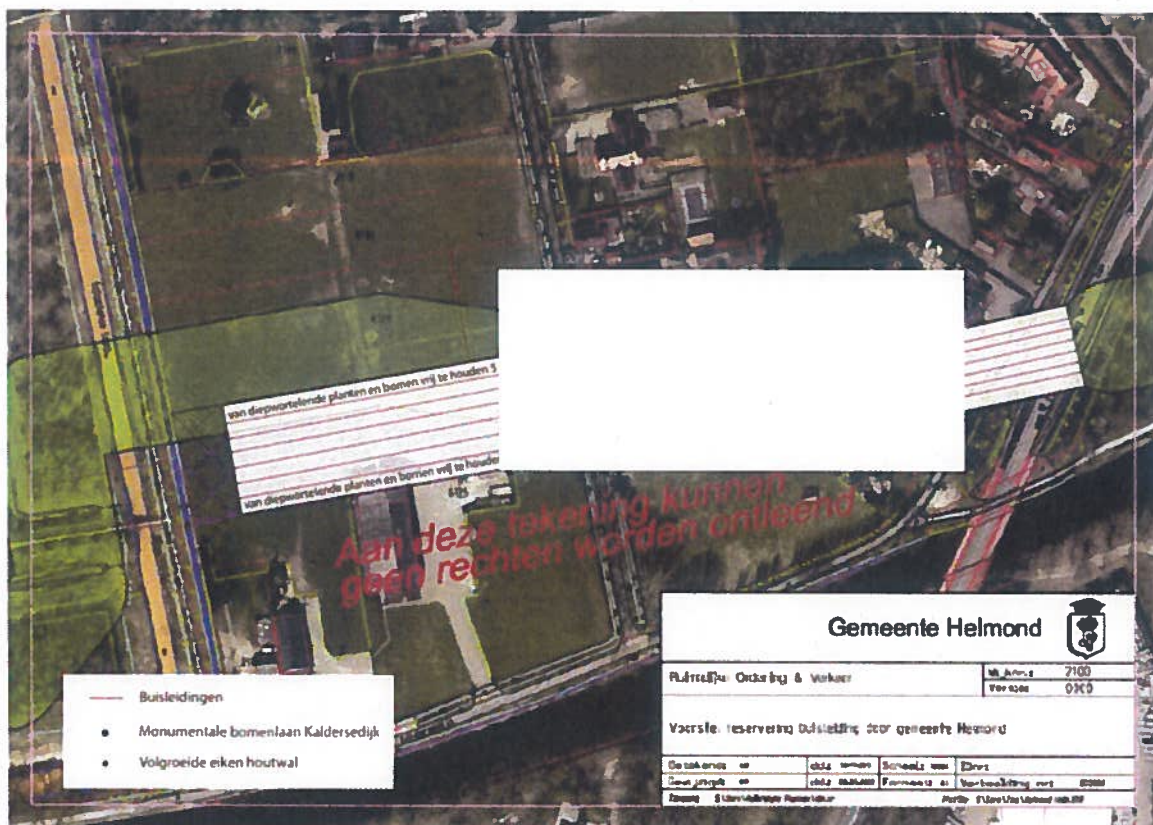
10.2e

10.2e

In onderstaande plattegrond zijn de leidingen ingetekend om meer inzicht te verkrijgen in deze bottleneck. Aangegeven is de vrij te houden 5 meter zone aan de buitenzijde van de buitenste buisleidingen. Ook is nu goed te zien dat in de bijzonder bochtige route, sprake is van een knelpunt gevormd door de particuliere percelen aan de . De onderlinge afstand tussen de buizen is met circa 3,5 meter - wanneer het tracé eenmaal vol in gebruik is - hierbij beduidend minder dan de gewenste 5 tot 7 meter. Bovendien wordt door het intekenen van de buizen extra duidelijk wat de impact is van de onlangs doorgevoerde bestemmingswijziging met betrekking tot het Ruimte-voor-Ruimte-kavel tegenover nummer 8; de afstand tussen de leidingen bij het passeren van de wordt met circa 1 meter onaanvaardbaar klein. Om de risico's binnen de normering te houden zullen, zoals we in de 'Structuurvisie Buisleiding 2012-2035' (pagina 94) kunnen lezen, er verregaande uitgebreide maatregelen genomen moeten worden.

10.2e

10.2e



10.2e

Illustratie van het aangepaste buisleidingstracé, waarbij het tracé deels naar het zuiden is geplaatst om het Ruimte-voor-Ruimte-kavel tegenover een woonbestemming te kunnen verlenen.

). De wijziging heeft echter verregaande consequenties voor de aanleg van het tracé. De tussenruimte tussen de buisleidingen wordt hierdoor verkleind tot circa één meter, waardoor een kunstwerk als de aanleg van een tunnel nodig zal blijken om risico's binnen de normering te houden.

10.2e

Voordat deze indicatieve route, vermoedelijk al snel na installatie van het nieuwe kabinet wordt aangenomen door Den Haag, lijkt het mij bijzonder gewenst dat het risicoprofiel van dit knelpunt-traject wordt berekend, dat duidelijk in kaart wordt gebracht wat de verzwaarde uitvoeringseisen voor impact hebben op het volgroeide landschap en dat geanalyseerd wordt wat de definitieve reservering en uiteindelijke uitvoering voor consequenties heeft op het onroerend van de diverse particuliere eigenaren. Deze analyse kan dan vervolgens worden afgezet tegenover het tracé, met slechts twee bochten, door de scheidingszone die aanhaakt bij de hoogspanningslijn.

Samenvattend is het tweeledige verzoek aan het College van burgemeester en wethouders het voorgestelde alternatieve voorkeurstracé zoals aangegeven in de zienswijze gericht aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu te overwegen of, mocht dat om gegronde redenen niet mogelijk zijn, binnen de toegestane 250 meter zone de route zodanig te wijzigen dat bestaand onroerendgoed en landschappelijke waarden niet onherstelbaar worden aangetast.

Graag wordt ik gehoord naar aanleiding van deze zienswijze.

Met belangstelling kijk ik uit naar uw spoedige reactie.

Met vriendelijke groet,

10.2e

Bijlage: 1. plattegrond op A3 met voorstel alternatief tracé
2. plattegrond detailweergave locatie

Helmond

10.2e

art. 10.2e

Van: Postbus Burgerbrieven RO
Verzonden: maandag 12 februari 2018 13:48
Aan: MC BZK
CC: Postbus Burgerbrieven RO
Onderwerp: FW: binnen gekomen brief art. 10.2e inz structuurvisie Buisleidingen 2012-2015
Bijlagen: 10.2e) inz structuurvisie buisleidingen 2012-2015, traject Laarbeek-Echt-Sus.pdf
Urgentie: Hoog

Collega's,

Bijgaande brief is in behandeling van 10.2e ; zij zorgt voor een antwoord, maar heeft naar verwachting langere tijd nodig. Tot zover deze informatie.

Met vriendelijke groet,
10.2e

Van: 10.2e) - DGRW
Verzonden: maandag 12 februari 2018 13:12
Aan: Postbus Burgerbrieven RO
Onderwerp: HPRM: FW: binnen gekomen brief 10.2e inz structuurvisie Buisleidingen 2012-2015
Urgentie: Hoog

Beste 10.2 ,

De brief ligt nu bij mij. Ik heb extra tijd nodig voor de beantwoording.

Mvg,

10.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat / Directoraat-Generaal Ruimte en Water / Directie Water en Bodem/ Afdeling Bodem, Energie en Ondergrond / Rijnstaat 8, 2515 XP Den Haag / Postbus 20901, 2500 EX Den Haag / ☎ 10.2e
/ ✉ 10.2e @minienm.nl

woensdag is mijn vaste vrije dag

Van: 10.2e) - BSK
Verzonden: maandag 12 februari 2018 12:34
Aan: 10.2e) - DGRW 10.2e @minienm.nl>
CC: 10.2e) - DGRW 10.2e @minienm.nl>
Onderwerp: FW: binnen gekomen brief 10.2e inz structuurvisie Buisleidingen 2012-2015
Urgentie: Hoog

Ha 10.2e,
10.2e meldt zich...
Pak jij het op?
Groet 10.2e

Mw. mr drs 10.2e
MT-lid/afdelingsmanager Bodem, Energie en Ondergrond
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
DG Ruimte en Water/Directie Water en Bodem
Rijnstraat 8, 2515 XP Den Haag
☎ 0 10.2e /secr. 10.2e 10.2e
10.2e @minienm.nl

Van: 10.2e) - DGRW
Verzonden: maandag 12 februari 2018 11:09
Aan: 10.2e) - BSK 10.2e @minienm.nl>
CC: Postbus Burgerbrieven RO <postbus.burgerbrievenro@minienm.nl>
Onderwerp: FW: binnen gekomen brief 10.2e inz structuurvisie Buisleidingen 2012-2015
Urgentie: Hoog

Hallo 10.2e ,

Zou jij deze bij jouw afdeling uit willen zetten?

Dank!

Groet, 10.2

Met vriendelijke groet,
10.2e

Directie Ruimtelijke Ordening

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Directoraat-generaal Bouwen en Wonen
Directie Ruimtelijke Ordening
Rijnstraat 8 | 2515 XP Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag | www.rijksoverheid.nl

E: 10.2e @minienm.nl
T: 10.2e

Management Assistent
10.2e , Afdelingsmanager Gebiedsontwikkeling

Bij een bezoek aan het ministerie van I&W is een geldig identiteitsbewijs verplicht!

Van: Postbus Burgerbrieven RO
Verzonden: maandag 12 februari 2018 08:55
Aan: 10.2e) - DGRW 10.2e @minienm.nl>
CC: Postbus Burgerbrieven RO <postbus.burgerbrievenro@minienm.nl>
Onderwerp: FW: binnen gekomen brief 10.2e inz structuurvisie Buisleidingen 2012-2015
Urgentie: Hoog

Beste 10.2e ,

Bijgaande brief van dhr. 10.2e is binnen gekomen over structuurvisie
buisleidingen, m.n. traject Laarbeek-Echt-Susteren, waar problemen mee zijn.

Wil jij de brief (laten) beantwoorden; graag hoor ik wie de brief gaat beantwoorden.
Beantwoordingstermijn is uiterlijk 1 maart 2018.
Als de termijn tekort is, graag tijdig laten weten om evt. te verlengen.

Graag zie ik tijdig een antwoordbrief tegemoet, zodat DRO, nog kan ondertekenen.

Met vriendelijke groet,

10.2e

Contactpersoon burgercorrespondentie.

Van: MC BZK

Verzonden: donderdag 8 februari 2018 13:49

Aan: Postbus Burgerbrieven RO

Onderwerp: Overnemen brief 10.2e inz structuurvisie Buisleidingen 2012-2015

Beste collega's,

Deze vraag is reeds bij ons geregistreerd. Kun jij deze vraag ter behandeling doorsturen naar de juiste persoon en doorgeven wie de behandelaar is?

Graag ook aan de behandelaar doorgeven dat hij een kopie van het antwoord of bcc aan ons door mailt naar 10.2e @minbzk.nl zodat wij de werkmap/het dossier hier kunnen completeren en afsluiten.

Met vriendelijke groet,

10.2e

Adviseur Maatschappelijke Correspondentie

.....
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
SG Cluster - Dienst Concern Ondersteuning - Staf en Ondersteuning
Zuidtoren 15e etage
Turfmarkt 147 | 2511 DP | Den Haag
Postbus 20011 | 2500 EA | Den Haag
telnr.: 10.2e
.....

Aan de Minister van Binnenlandse Zaken
en Koninkrijksrelaties, Drs. K.H. Ollongren
Postbus 20011
2500 EA Den Haag

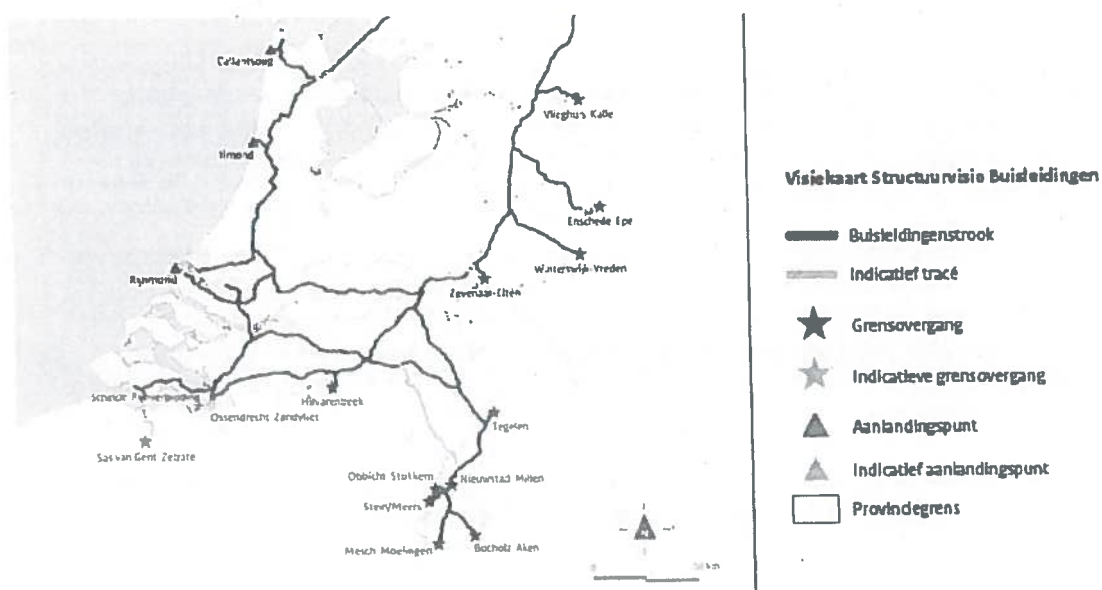
Datum 7 februari 2018

Betreft Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035; Traject Laarbeek-Echt-Susteren

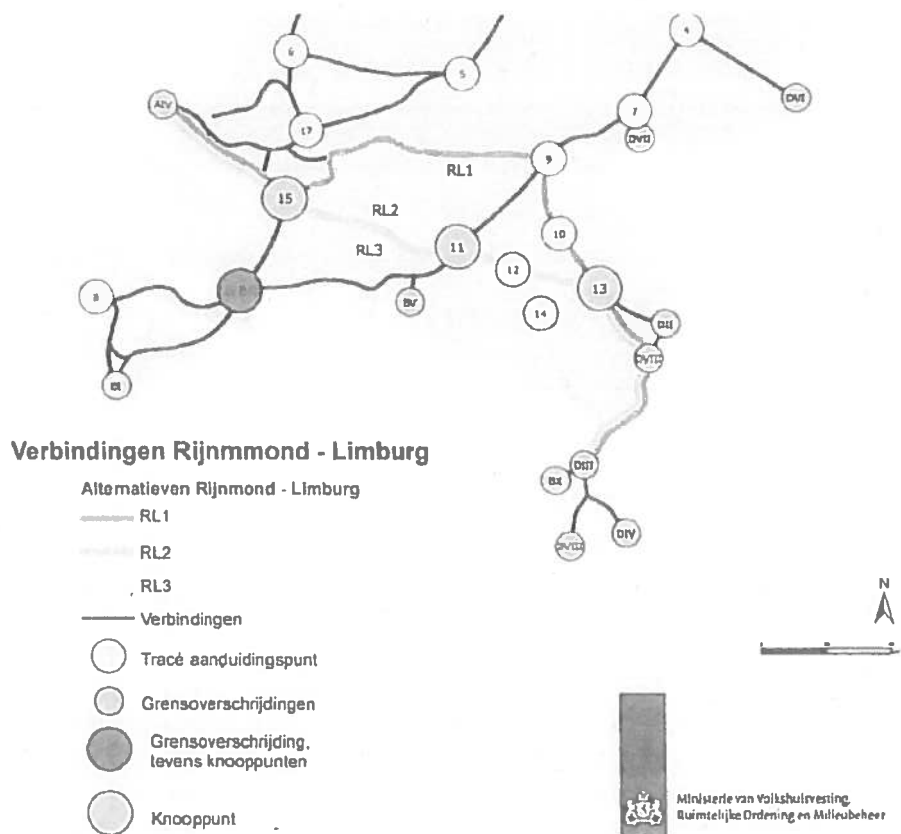
Hooggeachte mevrouw Ollongren,

Met dit schrijven maak ik melding van een grootschalig project waarbij belangenverstrengeling en beïnvloeding van het overheidsbeleid door het bedrijfsleven mij aan het licht zijn gekomen. Vanwege deze onregelmatigheden in de procedure is er niet langer sprake van een onafhankelijke overheid waarop burgers kunnen vertrouwen.

Onlangs heeft uw ministerie, van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de behandeling van de 'Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035' overgenomen. In deze structuurvisie zijn medio 2012, in nationaal belang, buisleidingenstroken vastgesteld voor het transport van gevaarlijke stoffen. Onderdeel van de hoofdstructuur (zie de paarse lijnen in onderstaande kaart) is het faciliteren van een verbinding tussen Rijnmond en Zuid-Limburg. Deze melding heeft betrekking op het indicatieve tracé via de Gemeente Helmond, parallel lopend aan de vastgestelde route, in onderstaande kaart weergegeven door de gele lijn.



Voorafgaand aan het vaststellen van de hoofdstructuur buisleidingen zijn een aantal trajecten onderzocht om tussen Rijnmond en Zuid-Limburg een infrastructurele verbinding van nationaal belang mogelijk te maken, waaronder de route RL3 via Helmond. In de conceptfase is op basis van onderzoek dit tracé echter afgefallen ten gunste van het tracé via Venlo; route RL2 in onderstaande kaart.



Na de ter inzage legging van de Structuurvisie van 1 juni tot 12 juli 2011 heeft een aantal bedrijven (DSM, Rotterdam Haven, SABIC en PPS) zienswijzes ingediend. Deze zienswijzen zijn, ondanks de eerdere afwijzing van het tracé Laarbeek-Echt Susteren door het ministerie, gehonoreerd en hebben ertoe geleid dat deze voor de samenleving in de Gemeente Helmond meer belastende route is opgenomen als indicatief tracé in de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035.

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is op dat moment, zonder duidelijke reden en ten gunste van een mogelijke kostenbesparing voor de industrie, voorbij gegaan aan de onderzoeksresultaten en zijn eigen beleidsrichtlijnen zoals het nastreven van maximale veiligheid, zuinig gebruik van de ruimte door bundeling, vermijden van of hanteren van korte raaklijnen bij kwetsbare objecten en bevolkingsconcentraties en geen onevenredige benadeling van individuele burgers door het beleid, de vaststelling of de uitvoering daarvan.

Omdat de buisleidingenstrook zich in het verstedelijkte gebied van Gemeente Helmond moeilijk laat inpassen wordt er in de tweede helft van 2012 nog wat geschoven met betrekking tot de exacte locatie van het tracé om en door een woonwijk en wordt begin 2013 een zienswijzeprocedure opgestart die tot op heden nog niet is afgerond.

Hierna wordt er aan het indicatief vastgestelde tracé nog maar weinig aandacht besteed. De bij de overheden aanwezige kennis gaat met het verstrijken van de jaren grotendeels verloren; enerzijds doordat het indicatieve tracé niet is opgenomen in de bestemmingsplannen en anderzijds door ingrijpende wijzigingen in het personeelsbestand, reorganisaties of zoals nu onlangs het geval is, een wijziging van ministerie waardoor de MER-actualisatie en aangekondigde nieuwe zienswijzeprocedure met onbepaalde tijd is vertraagd.

Van deze kenniserosie bij de overheden onder invloed van de tijd maakt het bedrijfsleven handig gebruik. Doordat opgebouwde kennis van het dossier en de technische kennis met betrekking tot planning en uitvoering vervlakt of ontbreekt krijgt het bedrijfsleven als vanzelf een steeds prominenter rol toebedeeld en heeft daarmee uitgebreide mogelijkheden het overheidsbeleid te beïnvloeden. Dat dit daadwerkelijk aan de orde is blijkt o.a. uit de middels een WOB-verzoek opgevraagde vergaderverslagen. Het bedrijf Petrochemical Pipeline Services (PPS) is opvallend vaak aanwezig bij vergaderingen, waarschijnlijk om de leemte aan kennis op te vangen. Minder duidelijk is dat PPS er groot belang bij heeft dat het indicatieve tracé via Helmond wordt vastgesteld. Zij zijn in dat geval namelijk, in tegenstelling tot het reeds vastgestelde tracé via Venlo, de aannemer om de buisleidingenstrook te ontwikkelen, de buisleidingen te leggen en om deze te gaan beheren.

De belangenverstrengeling gaat echter nog verder dan dat de aannemer het beleid beïnvloedt. Kijken we naar de concernrelatie, dan blijkt PPS een 100% dochter van SABIC te zijn. Dit bedrijf is wereldwijd een van de grotere spelers in de petrochemische industrie, is o.a. gevestigd in Zuid-Limburg en heeft een zienswijze ingediend die heeft geleid tot terugplaatsen van het eerder afgewezen tracé. Middels deze minder zichtbare bedrijfsconstructie heeft ook deze grote belanghebbende partij direct toegang tot de vergadertafels van de overheid en de mogelijkheid het beleid te beïnvloeden.

Maar de belangenverstrengeling gaat nog verder. Opmerkelijk is dat PPS, naast dat zij voor 100% een dochter is van SABIC, ook adviserend zijn aan Onderzoeksbureau Arcadis. Dit onderzoeksbureau verricht voor het ministerie de onderzoeken naar de buisleidingen tracés en zou voldoende kennis moeten bezitten met betrekking tot dergelijke ontwikkelingen en bovenal volledig onafhankelijk moeten zijn. PPS heeft echter in ieder geval bijgedragen aan de 'Milieustudie Structuurvisie Buisleidingen, Traject Laarbeek-Echt-Susteren' (18 december 2015). Dit heeft m.i. geleid tot een suggestieve schrijfwijze doordat zaken die van belang zijn in deze milieustudie niet vermeld worden of slechts deels vermeld worden.

En *last but not least* zijn in deze opeenstapeling van belangenverstrengeling alle bedrijven die een zienswijze hebben ingediend (DSM NV, Rotterdam Haven, SABIC en PPS) voor vele tientallen miljoenen euro's ook rechtstreekse opdrachtgevers van Arcadis. Mede hierdoor kan onderzoeksbureau Arcadis m.i. niet meer gezien worden als een onafhankelijk onderzoeksbureau met betrekking tot het buisleidingentracé Laarbeek-Echt-Susteren.

Als we daarbij bedenken dat de Rijksoverheid al in 2012 aan het nationaal belang heeft voldaan door het vaststellen van een veiliger, minder gecompliceerd en maatschappelijk minder belastend buisleidingentracé tussen Rijnmond en Zuid-Limburg, dan rijst vanzelf de vraag waarom een delegatie van het ministerie, bedrijfsleven en gemeente ons in april 2017 op locatie heeft bezocht. Naar dat antwoord blijft het gissen, maar ik vermoed dat naarmate de tijd voortschrijdt er nog meer verontrustende feiten boven water kunnen komen.

Omdat ik echter wil blijven geloven in onze democratie wil ik tot slot een beroep doen op het slagvaardige openbaar bestuur van BZK met het verzoek de van overheidswege opgestelde beleidsrichtlijnen te volgen en dit indicatieve tracé onherroepelijk uit de structuurvisie buisleidingen te verwijderen nog voordat deze binnenkort geactualiseerd wordt. Hierdoor wordt de samenleving en individuele burgers, waaronder ondergetekende, niet langer onnodig belast en worden er geen verwachtingen gecreëerd bij het bedrijfsleven die de economische ontwikkelingen mogelijk in de weg staan.

Deze brief is te beperkt om de gehele situatie tot in detail weer te geven en zal ongetwijfeld vragen oproepen. Uiteraard ben ik graag bereid bovenstaande toe te lichten.

Met belangstelling kijk ik uit naar uw reactie.

Hoogachtend,

10.2e

10.2e



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

10.2e

3024 EZ Rotterdam

Bestuurskern

Dir. Water en Bodem
Afd. Ondergrond, Energie en
MER
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

10.2e
Beleidscoördinator

10.2e

@minienm.nl

minuut

Getypt door / paraaf

Vervolg op

Datum

26 juni 2012

Vergeleken door / paraaf

Rappeldatum
26 juni 2012

Verzonden door / paraaf

Verzenddatum
26 juni 2012

Ondertekening door / paraaf

Verzendwijze

Medewerking van / paraaf

Na verzending retour aan

Afschrift aan

Adres



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

10.2e

3024 EZ Rotterdam

Bestuurskern

Dir. Water en Bodem
Afd. Ondergrond, Energie en
MER
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

10.2e
Beleidscoördinator

10.2e

@minienm.nl

Datum 26 juni 2012
Betreft Aanpassingen leidingenstrook Laarbeek – Echt-Susteren

Hallo 10.2e ,

Bijgaand vind je informatie over het aanpassen van de buisleidingenstrook Laarbeek – Echt-Susteren in drie gemeenten: Laarbeek, Geldrop-Mierlo en Someren.

Ik heb kaartjes bijgeleverd om duidelijk te maken wat de bedoeling is. **buiten reikwijdte wob**

Er zijn meer gemeenten op dit tracé:

- Met Helmond en buurgemeenten vindt nog een discussie plaats over een omleiding van de strook door Geldrop-Mierlo en Nuenen. Ik zal bij de maker van het getekende tracé, PPS, navragen of een shapefile beschikbaar is.
- Nederweert: we volgen de tracés van de stroken uit het bestemmingsplan, maar de strook wordt hier wel smaller. Ik zal Nederweert vragen of er een GIS-bestand is.
- Weert, Leudal: geen informatie ontvangen; voorlopig van uit gaan dat hier niets aan de hand is.
- Maasgouw: werkt i.o.m. PPS aan een geschikt tracé. Ik zal PPS het GIS-bestand vragen.
- Echt-Susteren: geen wijziging van de strook nodig.

buiten reikwijdte wob

Dit wat het tracé Laarbeek – Echt-Susteren betreft.

Een eventuele inspraakronde voor dit tracé zal niet op korte termijn plaatsvinden, maar pas na de zomer, verwacht ik. De Structuurvisie hoeft hier niet op te wachten.

Hartelijke groet,

10.2e



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Gemeenten buisleidingenstrook Laarbeek - Echt-Susteren
(zie verzendlijst)

minuut

Bestuurskern

Dir. Water en Bodem
Afd. Ondergrond, Energie
en
MER
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

art. 10.2e

TM

@minienm.nl

Getypt door / paraaf

Vervolg op

Datum

8 januari 2013

Vergeleken door / paraaf

Rappeldatum

7 januari 2013

Verzonden door / paraaf

Verzenddatum

7 januari 2013

Ondertekening door / paraaf

Verzendwijze

Medewerking van / paraaf

Na verzending retour aan

Afschrift aan
Adres

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Betreft Stukken ter inzage buisleidingenstrook Laarbeek -
EchtSusteren

(zie
verzendlijst)

Aan

- , gemeente Laarbeek
- , gemeente Helmond
- , gemeente Nuenen c.a.
- , gemeente Geldrop-Mierlo
- , gemeente Someren
- , gemeente Nederweert
- , gemeente Weert
- , gemeente Leudal
- , gemeente Maasgouw
- , gemeente Echt-Susteren

Gemeenten buisleidingenstrook Laarbeek - Echt-Susteren

art. 10.2e

Datum 8 januari
2013

Bestuurskern

Dir. Water en Bodem
Afd. Ondergrond, Energie en
MER



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

T
M

@minienm.nl

Hierbij doe ik jullie ten behoeve van de zienswijzeprocedure voor de buisleidingenstrook Laarbeek – Echt-Susteren de volgende documenten toekomen:

- Tekst Kennisgeving Staatscourant procedure terinzagelegging
- Notitie Paragraaf 7.11.4 MER Structuurvisie Buisleidingen
- Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035
- Nota van Antwoord (bijlage bij Structuurvisie Buisleidingen)

art. 10.2e

Zoals besproken zullen deze documenten vanaf 17 januari tot en met 27 februari 2013 ter inzage liggen op de gemeentehuizen.

De Kennisgeving wordt op 16 januari in de Staatscourant gepubliceerd. De (enigszins aangepaste tekst van de) kennisgeving wordt ten behoeve van publicatie in het publicatiekanaal van de eigen gemeente tevens digitaal toegezonden.

Wil je mij svp in een email (@minienm.nl) laten weten of deze brief in goede orde ontvangen is?

Met vriendelijke groet,

art. 10.2e

Projectleider Structuurvisie Buisleidingen

Van: [publiek - CEND - DCO](#)
Aan: [Postbus Documentaire Dienstverlening](#)
Onderwerp: FW: Structuurvisie Buisleidingen
Datum: maandag 24 juli 2017 09:14:57

Collega's,

Deze vraag van de gemeente Helmond registreren voor DGRW

Groet,

10.2e

Van: @informatierijksoverheid.nl [mailto: @informatierijksoverheid.nl]
Verzonden: vrijdag 21 juli 2017 18:02
Aan: publiek - CEND - DCO < @minienm.nl>
Onderwerp: FW: Structuurvisie Buisleidingen

10.2e

Uw kenmerk is E3406958

Geachte collega,

Er is bij Informatie Rijksoverheid een vraag binnengekomen waarvoor wij uw medewerking nodig hebben. Zou u onderstaand bericht willen beantwoorden?

Bij voorbaat dank.

Met vriendelijke groet,

10.2e

Publieksvoorlichter Informatie Rijksoverheid

--- Original Message ---

From: [@helmond.nl](#)
Received: 7/21/17 11:09:31 AM CEST
To: Informatie Rijksoverheid
Subject: Structuurvisie Buisleidingen

10.2e

Referring website: <https://www.rijksoverheid.nl/>

Aard van uw vraag: Beroepsmatig
Aanspreekvorm: Mevrouw
Naam:

10.2e

Telefoonnummer:

E-mailadres: [@helmond.nl](#)

10.2e

Organisatie: Gemeente Helmond

Onderwerp: Structuurvisie Buisleidingen

Vraag:

Wat is de planning voor het ter inzage leggen van de vaststelling van de indicatieve tracés.
Op welke data zijn de besprekingen hierover met de ministerraad, eerste kamer en tweede kamer?

Referentienummer:

From: [SMTP: @agentschapnl.nl]
 To: '[SMTP: @helmond.nl]
 To: - BSK[EX:/O=SSO - ICT/OU=EXCHANGE ADMINISTRATIVE
 GROUP (FYDIBOHF23SPDLT)/CN=RECIPIENTS/]
 To: [SMTP: @helmond.nl]
 To: SMTP: @helmond.nl]
 Cc: '@PPS-Pipelines.com' [SMTP: @PPS-Pipelines.com]
 Received-Date:20120525
 Received-Time:8:49:26
 Sent-Date:20120525
 Sent-Time:8:45:33
 Subject:FW: Variant west 2 Helmond U201201943
 TRIM-
 Embedded-Name="PPS_logo_mail.jpg",Extension="jpg",Size="4813",EncodedOffset="00000e27",EncodedSize="6636"
 TRIM-Embedded-Name="Varaint west 2
 Helmomd.pdf",Extension="pdf",Size="10360062",EncodedOffset="00002842",EncodedSize="14273864"

10.2e

Hoi ,

10.2e

Hierbij de / een uitwerking van de variant west 2 route.

Wij hebben ondertussen al gesproken met de buur gemeenten Nuenen () en Geldrop-Mierlo.

10.2e

Ik denk dat we snel moeten overgaan tot het plannen van een nieuwe overleg datum.

Ik had begrepen dat jullie dit qua vergaderruimte zouden willen faciliteren. Zouden jullie ook de regie willen nemen in het plannen van een afspraak?

mogelijk even contact

10.2e

groet

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: [mailto: @PPS-Pipelines.com]
 Verzonden: donderdag 24 mei 2012 14:29
 Aan:
 CC: ;
 Onderwerp: Variant west 2 Helmond U201201943
 ===Embedded=== PPS_logo_mail.jpg
 ===Embedded=== Varaint west 2 Helmomd.pdf

10.2e

Beste , zoals besproken de " Oplossingsrichting West 2"
Helmond uitgewerkt, met vriendelijke groet.

10.2e

Urban Planner - Operations & Third Party Affairs

Petrochemical Pipeline Services B.V.
P.O. Box 1163
6160 BD Geleen
Netherlands

T
F
E @PPS-Pipelines.com
www.pps-pipelines.com

10.2e

This e-mail and any attachments are for authorized use by the intended recipient(s) only. They may contain proprietary material or confidential information and/or be subject to legal privilege. They should not be copied, disclosed to, or used by any other party. If you have reason to believe that you are not one of the intended recipients of this e-mail, please notify the sender immediately by reply e-mail and immediately delete this e-mail and any of its attachments.

This e-mail and any attachments are for authorized use by the intended recipient(s) only. They may contain proprietary material or confidential information and/or be subject to legal privilege. They should not be copied, disclosed to, or used by any other party.

If you have reason to believe that you are not one of the intended recipients of this e-mail, please notify the sender immediately by reply e-mail and immediately delete this e-mail and any of its attachments. Thank you.

Disclaimer Agentschap NL

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

Bij bezoek aan locaties van de rijksoverheid is identificatie verplicht.

From: [SMTP: @laarbeek.nl]
To: - BSK[EX:/O=SSO - ICT/OU=EXCHANGE ADMINISTRATIVE
GROUP (FYDIBOHF23SPDLT)/CN=RECIPIENTS/]
Cc: [SMTP: @milieudienst.sre.nl]
Cc: [SMTP: @laarbeek.nl]
Cc: SMTP: @laarbeek.nl
Cc: [SMTP: @laarbeek.nl]
Cc: [SMTP: @laarbeek.nl]
Cc: [SMTP: @laarbeek.nl]
Received-Date:20120503
Received-Time:9:55:43
Sent-Date:20120503
Sent-Time:9:56:05
Subject:Gemeente Laarbeek

10.2e

Beste ,

10.2e

We hebben samen een inventarisatie gemaakt tav de mogelijke knelpunten in de gemeente Laarbeek. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat we beschikten over een beperkte informatie in de vorm van een kleine onoverzichtelijke tekening die gebruikt is als ondergrond.

Er zijn blijkbaar twee mogelijkheden om aan te sluiten.

Het westelijke tracé dat van u ontvangen is, is beoordeeld en geeft meer knelpunten dat het alternatieve oostelijk gelegen tracé.

Bij het oostelijk tracé zijn we uitgegaan van het tracé dat reeds aanwezig was, bestaande uit een ondergrondse hoge druk aardgasleiding van 66 bar. Een digitale versie van dit tracé is niet aan ons ter beschikking gesteld. Dit was voor een juiste en correcte inventarisatie beter geweest.

Bij dit oostelijk tracé zijn de volgende knelpunten signaleerd:
Dit zijn de volgende adressen

1. adres Knapersven 36/38;
2. gebouw kadastraal bekend in de gemeente met nr. 1116 (tegenover Knapersven nr. 13);
3. adres broeksteeg nr. 7;
4. adres Den Houw nr.1;
5. adres Sonseweg nr. 13;
6. adres Sonseweg nr. 1

Het merendeel van bovenstaande knelpunten zij o.i door een lichte verschuiving/ verlegging van het tracé op te lossen.

Bij het westelijk tracé zijn de volgende knelpunten opgemerkt.

Dit zijn de volgende adressen:

1. adres Stekkermortel nr. 6;
2. adres Stekkermortel nr. 4;
3. adres Stekkermortel nr. 3a;
4. adres Stekkermortel nr. 3;
5. adres Stekkermortel nr. 1;
6. adres Broek nr.10;
7. adres Broek nr. 9;
8. adres Broek nr. 6
9. gebouw Broek nr. 4a;
10. adres Sonseweg nr. 11a
11. adres Sonseweg nr. 11
12. adres Sonseweg nr. 9
13. adres Sonseweg nr. 7;
14. adres Sonseweg nr. 5;

Bij het deel van het tracé waarbij de twee buisleidingen samenkomen, nabij het Wilhelmina,kanaal, het volgende:

1. deel van de bebouwing Deense hoek nr. 8

Uit bovenstaande inventarisatie moge duidelijk zijn dat onze voorkeur uitgaat naar dat tracé dat de minste knelpunten genereert en dat is de oostelijke variant.

Algemeen:

In het concept MER- structuurvisie-buisleidingen van 20-03-2012 wordt vermeld dat het knelpunt "Boringsvrije zone" niet oplosbaar is.

Wat de gevolgen hiervan zijn is ons niet duidelijk en wordt ook niet verder uitgewerkt.

Wij gaan er dan ook vanuit dat de provincie Noord-Brabant voor dit deel wordt betrokken in het geheel.

Gelet op de beperkte informatie en de snelheid waarin ons wordt verzocht om gegevens aan te leveren, willen wij met nadruk opmerken dat mogelijke fouten niet uitgesloten kunnen worden. Mocht u over een digitale versie van de variant beschikken dan willen wij graag nog eens nader inventariseren.

Wij willen dan ook graag dat eventuele nieuwe en aanvullende informatie over de verdere voortgang direct aan ons wordt toegestuurd zodat wij tijdig kunnen reageren.

Met vriendelijke groet.

SRE: , tel:

Gemeente Laarbeek:

2 mei 2012

10.2e

met vriendelijke groet

De informatie in deze e-mail is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde, en heeft daarmee de status VERTROUWELIJK. Wanneer u niet de geadresseerde (of zijn gemachtigde) bent en u toch dit bericht leest, wijzen wij u erop dat u geen recht heeft (gehad) om kennis te nemen van dit bericht. Ook is het dan niet toegestaan dit bericht te kopiëren of te verstrekken aan andere personen dan de geadresseerde. Wanneer u dit e-mailbericht per abuis heeft ontvangen, verzoeken wij u dit bericht aan de afzender te retourneren, onder vermelding van: Vergissing. U wordt tevens verzocht het originele bericht te vernietigen. De gemeente Laarbeek is niet verantwoordelijk voor de inhoud van dit bericht en de juiste, volledige en tijdige verzending en ontvangst ervan. Zij wijst dan ook iedere aansprakelijkheid af voor alle mogelijke gevolgen en/of schade die voortvloeit uit dit elektronische berichtenverkeer. Dit bericht is gecontroleerd op virussen. Kijk ook op www.laarbeek.nl. Denk aan het milieu voordat u dit bericht print!

CONCEPT

Advies over de wijziging van de Structuurvisie Buisleidingen

HBJZ/WIR 25-02-2017

Inleiding

1. Op 29 oktober 2012 is de vastgestelde Structuurvisie Buisleidingen (hierna: Structuurvisie) door de minister IenM aan de Tweede Kamer aangeboden. In de Structuurvisie wordt een hoofdstructuur van verbindingen aangegeven waarlangs ruimte moet worden vrijgehouden om in de toekomst een ongehinderde doorgang van buistransport van nationaal belang mogelijk te maken.
2. Voor een aantal buisleidingenstroken bevat de Structuurvisie geen definitieve tracés, maar indicatieve tracés. Voor deze buisleidingenstroken was het in het najaar van 2012 niet mogelijk een definitief tracé aan te wijzen in de Structuurvisie:
 - Voor de buisleidingstroken (1) Laarbeek-Echt-Susteren en (2) Bernisse-Spijkenisse omdat deze tracés pas na de terinzagelegging van het ontwerp, naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen, zijn opgenomen in de Structuurvisie. In de ontwerp-Structuurvisie (2011) waren deze tracés nog niet opgenomen. Voor deze tracés heeft in januari 2013 alsnog een zienswijzenprocedure plaatsgevonden;
 - De buisleidingstroken (3) Terneuzen, (4) Enschede en (5) Wieringermeer waren in de ontwerp-Structuurvisie als definitieve tracés voorgesteld. Uit de zienswijzen is gebleken dat voor deze tracés nog nader onderzoek of nader overleg met betrokken partijen plaats dient te vinden, voordat de tracés definitief kunnen worden vastgesteld.

11.1

De zienswijzenprocedure en de nadere onderzoeken en overleggen zouden kunnen leiden tot wijzigingen van de indicatieve tracés.

3. Inmiddels, ruim 4 jaar na vaststelling, zijn de onderzoeken en overleggen afgerond en zijn de reacties n.a.v. inspraakprocedure verwerkt. Voor de 5 genoemde buisleidingenstroken kunnen de indicatieve tracés nu definitief worden gemaakt. Dat betekent een wijziging van de Structuurvisie. DGRW heeft aan HBJZ advies gevraagd over de procedure die daarvoor gevolgd dient te worden.

Procedurestappen voor de vaststelling van de Structuurvisie

4. De Structuurvisie is een structuurvisie in de zin van de Wet ruimtelijke ordening. In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet milieubeheer (Wm) worden eisen gesteld aan de voorbereiding en vaststelling van structuurvisies. Voor het wijzigen of aanvullen van een structuurvisie gelden deze eisen ook. Voor een structuurvisie waarvoor een milieueffectrapportage moet worden uitgevoerd gaat het –in hoofdlijnen– om de volgende stappen:
 - a. Voorafgaand aan de uitvoering van de mer vindt afstemming over de scope en detailniveau van de mer met wettelijke adviseurs plaats.
 - b. De TK wordt geïnformeerd over het voornemen om een structuurvisie op te stellen.
 - c. De mer wordt uitgevoerd en de ontwerpstructuurvisie wordt opgesteld.
 - d. De ontwerp-structuurvisie en het MER worden 6 weken ter inzage gelegd. Een ieder kan zienswijzen naar voren brengen.
 - e. Uiterlijk op het moment van ter inzage leggen dient het MER aan de Commissie mer te worden gezonden.
 - f. Zienswijzen en advies van de Cie mer worden verwerkt in de structuurvisie en het MER.
 - g. De structuurvisie wordt vastgesteld, aan de EK en TK aangeboden, en openbaar gemaakt.
 - h. (mogelijke) openbare beraadslaging over de structuurvisie in TK.

5. 11.1

6. Belangrijk is dat de minister de aanvulling van de Structuurvisie zorgvuldig voorbereidt. HBJZ 11.1

7. 11.1

8. Voor alle 5 tracés heeft een inspraakprocedure plaatsgevonden. 11.1

9. 11.1

11.1 De tijd tussen de inspraakprocedure en de vaststelling van de definitieve tracés is lang. Burgers, bedrijven en belangenorganisaties die gedurende de inspraakperiode in 2011 en 2013 geen (direct) belang hadden en om die reden geen inspraak hebben geleverd, kunnen dat nu wel hebben bijvoorbeeld door de aankoop van gronden. 11.

1

Advies HBJZ

11.1



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Minister

VERKEER
EN WATERSTAAT
DIRECTORAAT-GENERAAL
RUIMTE EN WATER
ALGEMEEN
PLESMANWEG 1-6
DEN HAAG
POSTBUS 20904
2500 EX DEN HAAG

REG.NR.

BSK-2012/66678

**Directoraat-Generaal
Ruimte en Water**
Algemeen
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
art. 10.2e
Beleidscoördinator

art. 10.2e

21 MEI 2012
Datum

Kenmerk
IENM/BSK-2012/66678

beslisnota

Structuurvisie buisleidingen

Inleiding

art. 11,1

art. 11,1
11.1

*hoge
aankomst*
10.2e
1

Beslistermijn

buiten reikwijdte wob

Argumentatie

11.1

paraaf
Bestuursondersteuning

Paraaf
DGBW-WB
10.2e
16/5

Paraaf
art. 10.2e
tel acc.
15/5

o buiten reikwijdte wob

- Met het Limburgse bedrijfsleven en enkele gemeenten in Brabant en Limburg overlegt IenM over het toevoegen van een kortere verbinding naar Limburg (Chemelot). Daarbij wordt aan deze partijen gevraagd om ook het belang van omwonenden en maatschappelijke buiten reikwijdte wob

- buiten reikwijdte wob

- buiten reikwijdte wob

Kader

- De Structuurvisie is de opvolger van het Structuurschema Buisleidingen (SBUI) van 1985. De minister van VROM heeft eind 2008 aan de Kamer gemeld dat, na het aflopen van het SBUI, het beleid ervan wordt voortgezet in afwachting van de Structuurvisie buisleidingen (dit geeft de minister de mogelijkheid eventueel een aanwijzing te geven).

Krachtenveld, afstemming, financiële en juridische implicaties, communicatie

- De voorbereiding van de Structuurvisie heeft niet geleid tot bestuurlijke problemen. Met de koepel van leidingexploitanten (Velin) en met VNG en IPO is overeenstemming bereikt.

- Grondeigenaren en hun organisaties (LTO, FPG) hebben bezwaren tegen het aanwijzen van stroken. Bij afzonderlijke gemeenten ligt dit genuanceerd. Ofschoon nu nog geen initiatieven bekend zijn, kan niet worden uitgesloten dat bijv. LTO of een enkele gemeente u of de Kamer gaat benaderen.
- buiten reikwijdte wob


DIRECTEUR-GENERAAL RUIMTE EN WATER,
10.2e

drs. C.B.F. Kuijpers /
10.2e

Toelichting

Doel Structuurvisie buisleidingen

- De Structuurvisie heeft als doel aan te geven waar in Nederland in de toekomst nog leidingen van nationaal belang voor gevaarlijke stoffen gelegd kunnen worden. Het gaat om het vrijhouden van stroken van max. 70 meter breed op een aantal hoofdverbindingen. Dat wordt geregeld via het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het leggen van leidingen is een private aangelegenheid. Het Rijk zegt in de Structuurvisie geen overheidsbijdrage toe ter realisering van de stroken.
- De Structuurvisie buisleidingen is onderdeel van en aangekondigd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).
- De Structuurvisie beperkt zich tot buisleidingen van nationaal belang en (provincie)grensoverschrijdend voor gevaarlijke stoffen: gas (faciliteren gasrotonde), olie(producten), chemische producten, CO2.

buiten
reikwijdte
wob



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

VERKEER
EN WATERSTAATDIRECTIE ALGEMEEN BELEIDSDOEL
STUKKENSTROOM EN
PARLEMENTAIRE ZAKEN

Minister

O INKOMEND
O UITGAANDO INKOMEND
O UITGAAND

REG.NR.

REG.NR.

003959 01.10.12 16:37 003958 01.10.12 16:37

BSK-2012/194261
199264
197067
197079**Directoraat-Generaal****Ruimte en Water**Water en Bodem
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag**Contactpersoon**10.2e
Beleidscoordinator

10.2e

beslisnota

Aanbieding Structuurvisie Buisleidingen aan
ministerraad**Datum**

20 september 2012

Kenmerk

IENM/BSK-2012/194261

Inleiding

11.1

Geadviseerd besluit

11.1

buiten
reikwijdte wob**Argumentatie**

Voor de inhoudelijke argumentatie verwijs ik u naar de toelichting aan het eind van deze nota.

Kader

- De Structuurvisie is de opvolger van het Structuurschema Buisleidingen (SBUI) van 1985.
- Het belang van goede buisleidingenverbindingen is opgenomen als nationaal

paraaf
Bestuursondersteuningparaaf
DGRV

10.2e

27/9

paraaf
DGRW

10.2e

19

Paraaf
HBJZ

daan 24/9

belang nr 3 in de SVIR. De Structuurvisie Buisleidingen is een nadere uitwerking van de SVIR.

- Voor sommige tracés is nog onderzoek nodig of moet deels de procedure nog worden doorgelopen. In de Structuurvisie worden hiervoor indicatieve tracés opgenomen. Na afloop van de onderzoeken zal de Structuurvisie op deze punten worden aangevuld met de definitieve voorkeurstracés. De vaststelling van/besluitvorming over de Structuurvisie vindt juridisch gezien dan in twee fasen plaats.
- buiten reikwijdte wob

Krachtenveld, afstemming, financiële en juridische implicaties, communicatie

Krachtenveld

- De voorbereiding van de Structuurvisie heeft niet geleid tot bestuurlijke problemen. IPO en VNG onderschrijven de doelstelling van de Structuurvisie. Afzonderlijke gemeenten erkennen ook het belang van goede buisleidingenverbindingen. Zij kunnen echter moeite hebben met de vrij te houden stroken omdat het hen beperkt in hun ruimtelijke ontwikkeling. Er is veel communicatie geweest met gemeenten die bezwaren hadden tegen het voorgestelde tracé; dit heeft in veel gevallen geleid tot aangepaste tracés.
- De sector (bedrijfsleven) verwelkomt de Structuurvisie.
- Grondeigenaren, met name LTO, hebben moeite met de buisleidingenstroken en vrezen schade en waardedaling van de grond. Dit betreft echter geen verantwoordelijkheid van het Rijk. Bij de aanleg van een concrete leiding zullen initiatiefnemer (leidinglegger) en grondeigenaar hierover afspraken moeten maken.
- Mogelijk zal bijv. LTO of een enkele gemeente u of de Kamer hierover benaderen.

buiten
buiten reikwijdte wob

ne ir

der
DIRECTEUR-GENERAAL RUIMTE EN WATER,
10.2e

dts. C.B.F. Kuijpers
10.2e

Toelichting

Doel Structuurvisie Buisleidingen

- De Structuurvisie heeft als doel aan te geven waar in Nederland in de toekomst nog leidingen van nationaal belang voor gevaarlijke stoffen gelegd kunnen worden. Het gaat om het vrijhouden van stroken van max. 70 meter breed op een aantal hoofdverbindingen. Juridische doorwerking van deze vrijwaring wordt geregeld via het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het leggen van leidingen is een private aangelegenheid. Het Rijk zegt in de Structuurvisie geen overheidsbijdrage toe ter realisering van de stroken.
- De Structuurvisie Buisleidingen is onderdeel van en aangekondigd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).
- De Structuurvisie beperkt zich tot buisleidingen van nationaal belang en (provincie)grensoverschrijdend voor gevaarlijke stoffen: gas (faciliteren gasrotonde), olie(producten), chemische producten, CO₂.

Argumentatie

- 11.1
-
-
- Op de kaart behorende bij de Structuurvisie worden buisleidingenstroken aangewezen. Alleen daarin zijn nieuwe buisleidingen van nationaal belang toegestaan.
- Naar aanleiding van de tegen de Ontwerp-Structuurvisie ingediende zienswijzen zijn nog twee tracés aan de Structuurvisie toegevoegd (tussen Laarbeek (N-Br) en Echt-Susteren (Lb); kortere verbinding Rotterdam – Chemelot Limburg) en langs de grens van Bernisse/Spijkenisse (ter ontsluiting van het Botlekgebied)). Hiervoor wordt nog een zienswijzeprocedure gevolgd. Over enkele andere tracés vindt vanwege lokale ruimtelijke knelpunten nog overleg plaats. De Structuurvisie zal met betrekking tot deze tracés later nog worden aangevuld (juridisch: besluitvorming over/vaststelling van de structuurvisie vindt dan in twee fases plaats). 11.1

Proces

- 11.1
- buiten reikwijdte wob

- 11.1

- 11.1

- - buiten reikwijdte wob
 -
 -
 -
 -
 -
 -
 -
 -
 -

VERKEER DIRECTIE ALGEMEEN BELEIDSADVIES
EN WATERSTAAT STUKKENSTROOM EN
PARLEMENTAIRE ZAKEN

☐ INKOMEND
☐ UITGAAND

REG.NR. 003960

003960 01.10.12 16:38

Afronding GIS-werk Structuurvisie buisleidingen*31 mei 2012*Wat moet er gebeuren

De Structuurvisie buisleidingen bevat een kaart waarop is aangegeven waar in Nederland ruimte is gereserveerd voor nieuwe leidingen van nationaal belang voor gevaarlijke stoffen (leidingstroken). De stroken zijn in principe gebundeld langs bestaande buisleidingen. Naar aanleiding van de zienswijzeprocedure van 2011 zijn veel voorstellen gekomen voor aanpassing van de leidingstroken. In een aantal gevallen is overleg gaande met betrokkenen (m.n. gemeente en leidingexploitanten). De kaart wordt gepubliceerd op ruimtelijkeplannen.nl.

Doel

Om de Structuurvisie uit te kunnen brengen moet de kaart geactualiseerd zijn op basis van de ontvangen zienswijzen en de daarbij gehanteerde criteria. De kaart wordt de basis voor een ministeriele regeling bij het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening op grond waarvan gemeenten bij het vaststellen van bestemmingsplannen rekening moeten houden met de stroken op de kaart. De gemeenten krijgen in het Barro wel de mogelijkheid het tracé van de strook enigszins aan te passen (optimaliseren).

Resultaat

Het eindproduct is een afgeronde kaart (visie) kaart bij de Structuurvisie buisleidingen op grond waarvan betrokkenen kunnen nagaan waar in de toekomst buisleidingen van nationaal belang te verwachten zijn en waar bijvoorbeeld geen nieuwe woningen gepland mogen worden.

buiten reikwijdte wob

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw **10.2e**
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Arcadis Nederland B.V.
Beaulieustraat 22
6814 DV Arnhem
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland
Tel +31 (0)88 4261 261
www.arcadis.com

Onderwerp: Offerte Actualisatie Plan-MER Structuurvisie Buisleidingen
Onze referentie: 079467543 A
Projectnummer: C05057.000137
Datum: 28-6-2017

Geachte mevrouw **10.2e** ,

Op 13 juni jongstleden hebben wij van u een offerteverzoek ontvangen met betrekking tot het verrichten van werkzaamheden in het kader van project 'Actualisatie plan-MER ten behoeve van indicatieve tracés van de Structuurvisie Buisleidingen'. In deze offerte geven wij inzicht in de uit te voeren werkzaamheden, de planning, het projectteam en de kosten en voorwaarden voor deze opdracht.

Werkzaamheden

In ons telefoongesprek d.d. 23 mei heeft u aangegeven voor een aantal tracés die nu slechts indicatief in de SV buisleidingen zijn vastgelegd een actualisatie van de milieuonderzoeken te willen laten uitvoeren. Het gaat om de volgende tracés:

- Agriport A7 (Middenmeer).
- Enschede inclusief een afwijking van ong. 350 m n.a.v. ingediende zienswijzen.
- Laarbeek-Echt-Susteren (LES).
- Terneuzen.
- Bernisse/Spijkenisse.

10.2g

10.2g

De tracés zijn in het planMER bij de SV buisleidingen, en voor LES in een aanvulling, onderzocht op de volgende milieuaspecten:

- Bodem & Water
 - Doorsnijding boringsvrije zone
 - Doorsnijding grondwaterbeschermingsgebied
- Natuur



- Doorsnijding Natura 2000
 - Doorsnijding NNN
- Archeologie
 - Doorsnijding zeer hoge waarde (monument)
- RO
 - Doorsnijding gebouwen
 - Doorsnijding toekomstige bebouwing (toen obv Nieuwe Kaart van Nederland, nu obv ruimtelijkeplannen.nl)
 - Doorsnijding glastuinbouw
- Externe Veiligheid
 - Verandering plaatsgebonden risico
 - Verandering groepsrisico

Voor de actualisatie voeren wij de volgende werkzaamheden uit:

- 10.2g

Berekeningen Externe Veiligheid

10.2g

10.2g

10.2g

buiten reikwijdte wob

Planning van de werkzaamheden

De planning van de werkzaamheden is globaal als volgt:

Tabel 1 planning van de werkzaamheden

Werkzaamheden	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
---------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----

10.1c

Investering en voorwaarden

10.1c

Tabel 2 uurtarieven

Werkzaamheden	10.2e	10.2e	10.2e	10.2e	Kosten
	10.	10.1c	10.1c	10.1c	

10.1c

Gestanddoeningstermijn

10.2g

Algemene voorwaarden

10.2g

Projectteam

De werkzaamheden worden uitgevoerd onder projectleiding van 10.2e

10.1c

10.2e

zijn specialisten

externe veiligheid die bij het project benaderd worden.

Wij vertrouwen erop u hiermee een passende aanbieding te hebben gedaan en zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Voor nadere informatie inzake deze offerte kunt u contact opnemen met
10.2e van Arcadis via de contactgegevens onderaan deze brief.

Met vriendelijke groet,
Arcadis Nederland B.V.

10.2e

drs. ing. 10.2e
Teamleider

Contactpersoon: 10.2e
E-mail: 10.2e @arcadis.com
Telefoon: 10.2e



Bodem+ Rijkswaterstaat Leefomgeving
De heer 10.2e
Postbus 93144
2509 AC DEN HAAG

ARCADIS NEDERLAND BV
Beaulieustraat 22
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Tel 026 3778 911
Fax 026 3515 235
www.arcadis.nl

Onderwerp:
Aanbieding Milieustudie Laarbeek Echt-Susteren

DIVISIE MILIEU & RUIMTE

Geachte 10.2e

Arnhem,
22 augustus 2013

Op basis van het overleg tussen u en mevrouw 10.2e en mevrouw 10.2e van ARCADIS, d.d. 29 juli jl., bieden wij u met veel genoegen onze adviesdiensten aan in het kader van de Structuurvisie Buisleidingen.

Contactpersoon:
10.2e

Aanleiding & doel

Vanuit enkele gemeenten zijn reacties ingediend op de Structuurvisie Buisleidingen. Op basis daarvan heeft u met deze gemeenten nader besproken of en welke alternatieve mogelijkheden voor het leidingtracé mogelijk zijn. Een van deze besproken tracédelen betreft de route Laarbeek-Echt-Susteren. U heeft ons verzocht om, voortbordurend op de gehanteerde thematiek in het MER dat wij hebben opgesteld, een milieustudie voor het traject Laarbeek-Echt-Susteren op te stellen. Daarbij wordt niet de m.e.r.-procedure doorlopen, maar wel een vergelijkbare systematiek gehanteerd. ARCADIS zal daarvoor de nieuwe voorgestelde route opnemen en beoordelen.

Telefoonnummer:
10.2e

E-mail:
10.2e
@arcadis.nl

Ons kenmerk:
077256671:0.1

Projectnummer:
B02047.000152.0100

Vanuit het ministerie van I&M/RWS wordt een inspraaknota opgesteld, waarin toegelicht wordt op welke wijze de zienswijzen meegewogen zijn in de besluitvorming en (gedeeltelijke) aanpassingen van de Structuurvisie. De Milieustudie Laarbeek-Echt-Susteren vormt een inhoudelijke onderbouwing bij de inspraaknota.

Een van de doelen van de Milieustudie is om met een inhoudelijke onderbouwing te bieden om een eerdere afwegingen omtrent het tracé opnieuw te beoordelen. Het betreffende tracé is namelijk in een eerder MER vanuit Gasunie onderzocht. Voor de Gasunie was dit MER de basis om dit tracé te laten vervallen, ten gunste van een alternatief tracé. In de Structuurvisie Buisleidingen zijn alsnog beide tracés opgenomen en dit verdient een gedegen onderbouwing.

Daarnaast dienen de milieueffecten van het uiteindelijk vastgestelde tracé in beeld gebracht te worden. Het tracé is op basis van overleg met betrokken gemeenten op een aantal plaatsen aangepast.

De aanpassingen betreffen vaak beperkte verschuivingen, toch kunnen deze verschuivingen al leiden tot andere milieueffecten.

10.2g

Aanpak

10.2g

10.2g

Uitgangspunten en planning

10.2g

10.2g

Kosten en voorwaarden
10.1c

10.2g

Voor eventuele vragen over onze aanbieding kunt u contact opnemen met
10.2e

Met vriendelijke groet,
10.2e ARCADIS Nederland BV

Hoofdadviesgroep Milieueffectenstudies

Bijlage 1 – Externe veiligheid buisleiding 12-14-DIII

Op basis van de ontvangen documenten is gekeken wat de beste werkwijze zou zijn, voor deze buisleiding op MER-niveau.

10.2g

10.2g

Uitgangspunten

10.2g

Werkzaamheden

10.2g

Kosten
10.1c

Planning
10.2g

Witteveen+Bos
 Van Twickelostraat 2
 Postbus 233
 7400 AE Deventer
 0570 69 79 11
 www.witteveenbos.nl

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
 Directoraat-Generaal Ruimte en Water
 t.a.v. mevrouw drs. 10.2e
 Postbus 20901

2500 EX DEN HAAG

datum 13 mei 2015
 uw referentie -
 referentie GV1220-1-P/15-008.122
 behandeld door mr. 10.2e
 telefoon / e-mail 10.2e / 10.2e @witteveenbos.com
 onderwerp offerte afronding Milieustudie Laarbeek-Echt-Susteren

Geachte mevrouw 10.2e

Onder dankzegging voor uw offerteaanvraag per e-mail van 4 mei 2015 doen wij u hierbij onze aanbieding toekomen voor de afronding van de Milieustudie Laarbeek-Echt-Susteren.

Projectbeschrijving

De ministers van Infrastructuur en Milieu en van Economische Zaken hebben op 12 oktober 2012 de Structuurvisie Buisleidingen vastgesteld. Deze Structuurvisie heeft ter inzage gelegen van 17 januari tot en met 27 februari 2013.

Naar aanleiding van zienswijzen over de Ontwerp-Structuurvisie zijn in de Structuurvisie Buisleidingen een aantal wijzigingen doorgevoerd. Eén van die wijzigingen betreft het tracé Noord-Brabant-Limburg. De Structuurvisie voorziet in een korter tracé dat een directe verbinding geeft tussen Laarbeek in Noord-Brabant en Echt-Susteren in Limburg. Omdat dit tracé niet in de Ontwerp-Structuurvisie was opgenomen, is het als indicatief tracé opgenomen in de Structuurvisie en is de mogelijkheid geboden tot het indienen van zienswijzen. Dit heeft geleid tot 47 zienswijzen die op dit indicatieve tracé betrekking hebben.

Naar aanleiding van de inhoud van de zienswijzen is in 2013 besloten voor een aantal thema's een nadere milieustudie uit te voeren, de Milieustudie Laarbeek-Echt-Susteren. Deze studie dient ter onderbouwing van de beantwoording van een deel van de zienswijzen. De milieustudie is uitgevoerd door ingenieursbureau Arcadis, de resultaten zijn te lezen in een rapport van 17 april 2015.

10.2g

Amsterdam
 Breda
 Den Haag
 Deventer
 Heerlen
 Rotterdam
 België
 Dubai
 Indonesië
 Kazachstan
 Letland
 Rusland
 Singapore
 Vietnam

referentie

GV1220-1-P/15-008.122

datum

13 mei 2015

De heer 10.2e is bij u bekend als medeopsteller van de concept-Nota van Antwoord Structuurvisie Buisleidingen waarin (onder andere) de 47 zienswijzen over het tracé Laarbeek-Echt-Susteren worden beantwoord.

Werkzaamheden

10.2g

10.2g

10.2g

Deskundigheid

10.2g

Tijdschema

10.2g

10.2g

referentie
GV1220-1-P/15-008.122

datum
13 mei 2015

Projectorganisatie
10.2g

Namens uw organisatie treedt mevrouw drs. 10.2e op als contactpersoon.

Overleg en informatieoverdracht
10.2g

Kwaliteit
10.2g

Rechtsverhouding
10.2g

Kosten
10.1c

10.2g

De kosten laten zich als volgt specificeren.

Tabel 1. Kostenspecificatie
10.1c

referentie

GV1220-1-P/15-008.122

datum

13 mei 2015

Betalingsschema

10.2g

Geldigheidstermijn

10.2g

Wij vertrouwen erop u hiermee een passende aanbieding te hebben gedaan en zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

10.2e

projectdirecteur

|10.2e

Van: MC BZK
Verzonden: woensdag 28 maart 2018 10:49
Aan: Postbus Burgerbrieven RO
Onderwerp: Overnemen beantwoorden brief |10.2e | Structuurvisie
Buisleidingen 2012 2035, Traject Laarbeek Echt Susteren
Bijlagen: |10.2e | Structuurvisie Buisleidingen 2012 2035, Traject
Laarbeek Echt Susteren.pdf

Beste collega's,

*Deze vraag is reeds bij ons geregistreerd. Kun jij deze vraag ter behandeling doorsturen naar de juiste persoon en doorgeven wie de behandelaar is?
Graag ook aan de behandelaar doorgeven dat hij een kopie van het antwoord of bcc aan ons door mailt naar |10.2e ninbzk.nl zodat wij de werkmap/het dossier hier kunnen completeren en afsluiten.*

Mijnheer heeft al eerder een brief gestuurd en die was bij jullie in behandeling bij |10.2e

Met vriendelijke groet,

|10.2e

Adviseur Maatschappelijke Correspondentie

.....
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
SG Cluster - Dienst Concern Ondersteuning - Staf en Ondersteuning
Zuidtoren 15e etage
Turfmarkt 147 | 2511 DP | Den Haag
Postbus 20011 | 2500 EA | Den Haag
telnr.: |10.2e

Aan de Minister van Binnenlandse Zaken
en Koninkrijksrelaties, Drs. K.H. Ollongren
Postbus 20011
2500 EA Den Haag

Datum 27 maart 2018
Betreft Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035; Traject Laarbeek-Echt-Susteren
Uw kenmerk 2018-0000100455

Hooggeachte mevrouw Ollongren,

7 februari heb ik u een brief geschreven waarvan de ontvangst 8 februari is bevestigd en geregistreerd onder nummer 2018-0000099567.

In uw schrijven spreekt u de verwachting uit met drie weken een antwoord te kunnen sturen. Vanwege de complexiteit, een melding waarbij de integriteit van het overheidshandelen in het geding is, had ik een behandlingsbericht verwacht.

Helaas heb ik, ruim na het verstrijken van de zes weken termijn, geen behandlingsbericht noch inhoudelijke reactie mogen ontvangen en verzoek ik u mijn brief te beantwoorden.

Tot slot een aanvullend verzoek; Tegenwoordig worden brieven digitaal ondertekend. Omdat het hier een melding betreft m.b.t. een gevoelig onderwerp, wil ik u vragen uw schriftelijke reactie handmatig te ondertekenen.

Met belangstelling kijk ik uit naar uw spoedige reactie.

Hoogachtend,

10.2e

10.2e

Planning GIS-activiteiten afronding Visiekaart Structuurvisie buisleidingen 27

juni 2012

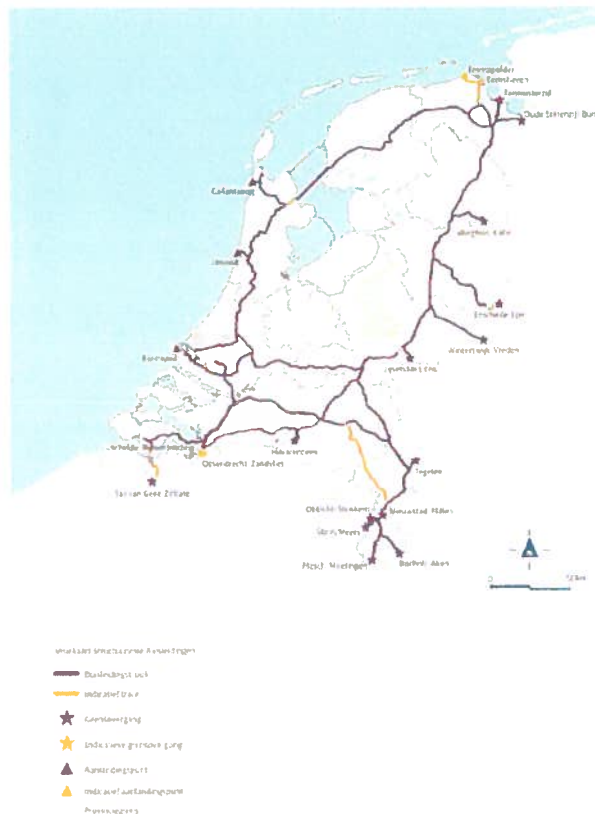
Datum	Actie	
29 juni	Brabant-Limburg (Lb, GM, So)	
2 juli	Brabant-Limburg (Lb, GM, So)	
6 juli	Brabant-Limburg (Nw, Mg)	
9 juli	Brabant-Limburg (Hm,Nu, GM)	
13 juli	Versmallingen aanbrengen (ca. 10 loc.)	
16 juli	Kaart aanpassen/opschonen	
20 juli	Kaart aanpassen/opschonen	
23 juli	Kaart aanpassen/opschonen	
27 juli	Kaart aanpassen/opschonen	
30 juli	Kaart aanpassen/opschonen	
3 aug	Kaart aanpassen/opschonen	
6 aug	Kaart aanpassen/opschonen	
10 aug	Wieringermeer; Duiven/Zevenaar (A15)	
13 aug	Bernisse/Spijkenisse	
17 aug	Tabellen visiekaart/SV-aanpassingen	
20 aug	Tabellen opschonen; nummers zw toevoegen	
24 aug	Aanbrengen/check strookbreedtes	
27 aug	Bufferen; toevoegen vlakbestanden	
31 aug	Reserveren last minute; afronding	

Kaart aanpassen/opschonen: Enschede; Anna Paulovna; Laarbeek; Beverwijk-Wijngaarden; Westerschelde; Borsele; Roosendaal/Nispen; Maassluis; Zevenaar; e.a.

Wijziging Structuurvisie Buisleidingen

Procedure & planning

30 mei 2017



Toelichting

In de Structuurvisie Buisleidingen (2012) wordt ruimte voor buisleidingen voor transport van (gevaarlijke) stoffen vrijgehouden. Zo kan de levering van energie, grondstoffen en chemische stoffen aan en tussen haven- en industrieclusters in binnen- en buitenland blijven plaatsvinden en kan Nederland haar belangrijke positie in het internationale transport van aardgas, olie(producten) en chemicaliën blijven vervullen. De voorkeurtracés van het Rijk zijn vastgelegd op de Visiekaart.

Indicatief tracé

Op de Visiekaart is een aantal tracés als 'Indicatief tracé' aangewezen. Voor deze tracés was ten tijde van de vaststelling van de Structuurvisie Buisleidingen nog nader onderzoek en overleg nodig om hiervoor de meest geschikte route te vinden. Verder moest in enkele gevallen nog een deel van de procedure worden doorlopen. Het gaat in totaal om negen tracés, o.a. het tracé **Laarbeek-Echt-Susteren**.

Stand van zaken

Inmiddels, ruim 4 jaar na vaststelling, zijn de onderzoeken en overleggen afgerond en zijn de reacties n.a.v. inspraakprocedure verwerkt. Voor het tracé **Laarbeek-Echt-Susteren** is Milieustudie gemaakt.

Voor de vijf buisleidingenstroken kunnen de indicatieve tracés nu definitief worden gemaakt. Dit zijn:

- buiten reikwijdte wob
- buiten reikwijdte wob
- buiten reikwijdte wob

- buisleidingenstrook ***Laarbeek-Echt-Susteren;***
- **buiten reikwijdte wob**

buiten reikwijdte wob

Procedure en Planning

11.1

Van: klantenservice@achmearechtsbijstand.nl
Verzonden: maandag 2 oktober 2017 13:33
Aan: - DGRW
Onderwerp: 10.2e
Bijlagen: SAR_10.2e _0103_E-Mail_IN_13-06-2017.pdf

10.2e

Opvolgingsvlag: Opvolgen
Vlagstatus: Met vlag

Beste ,

10.2e

Op 12 juni jl. zond u mij bijgevoegd e-mailbericht betreffende het tracé Laarbeek-Echt-Susteren. Wat is op dit moment de stand van zaken? Wanneer krijgen diegenen die eerder een zienswijze indienden bericht? U geeft in voornoemd bericht onder meer aan dat een ieder de gelegenheid krijgt opnieuw zienswijzen in te dienen. Is het al bekend wanneer dat gebeurt?

Uw reactie op dit bericht zie ik graag zo snel mogelijk tegemoet.

Met vriendelijke groet,

10.2e

Achmea | Stichting Achmea Rechtsbijstand |

Dr. Hub van Doorneweg 195 | Tilburg
Postbus 4116 | 7320 AC Apeldoorn
T | | F |
E-mail: klantenservice@achmearechtsbijstand.nl
www.achmearechtsbijstand.nl

10.2e

Afwezig op dinsdagen.

Van: - DGRW @minienm.nl>
Verzonden: maandag 12 juni 2017 18:49:33
Aan: @achmearechtsbijstand.nl' @achmearechtsbijstand.nl>
CC: BSK <BSK@minienm.nl>;
Onderwerp: RE: 10.2e

10.2e

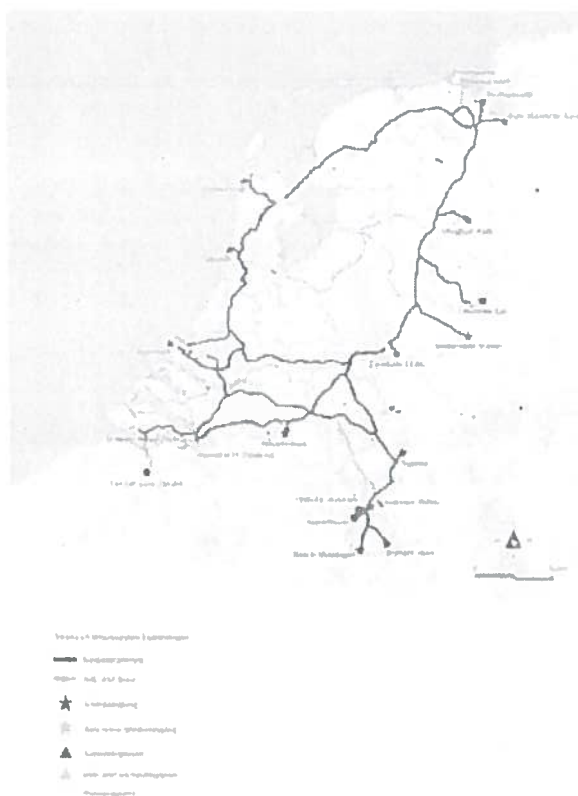
Beste

10.2e

Naar aanleiding van uw e-mail van 8 juni 2017 wil ik u informeren over onder de stand van zaken rondom indicatief tracé Laarbeek-Echt-Susteren.

Toelichting

In de Structuurvisie Buisleidingen (2012) wordt ruimte voor buisleidingen voor transport van (gevaarlijke) stoffen vrijgehouden. Zo kan de levering van energie, grondstoffen en chemische stoffen aan en tussen haven- en industrieclusters in binnen- en buitenland blijven plaatsvinden en kan Nederland haar belangrijke positie in het internationale transport van aardgas, olie(producten) en chemicaliën blijven vervullen. De voorkeurtracés van het Rijk zijn vastgelegd op de Visiekaart.



Indicatief tracé

Op de Visiekaart is een aantal tracés als 'Indicatief tracé' aangewezen. Voor deze tracés was ten tijde van de vaststelling van de Structuurvisie Buisleidingen nog nader onderzoek en overleg nodig om hiervoor de meest geschikte route te vinden. Verder moest in enkele gevallen nog een deel van de procedure worden doorlopen. Het gaat in totaal om negen tracés, o.a. het tracé Laarbeek-Echt-Susteren.

Tracé Laarbeek-Echt-Susteren

Voor het tracé Laarbeek-Echt-Susteren zijn verschillende overleggen geweest met de betrokken gemeenten. Na aanleiding van de zienswijzenprocedure zijn veiligheidsaspecten onderzocht in Milieustudie Laarbeek-Echt-Susteren.

Stand van zaken

Inmiddels, ruim 4 jaar na vaststelling, zijn de onderzoeken en overleggen afgerond en zijn de reacties n.a.v. inspraakprocedure verwerkt. Voor de vijf buisleidingenstroken is de procedure aan de gang om de indicatieve tracés definitief te maken kunnen / of gaan de indicatieve tracés definitief worden gemaakt. Dit zijn:

- verbetering van het tracé door gemeente Enschede richting de grens met Duitsland;
- tracé door het gebied van Agriport A7;
- tracé door gemeente Terneuzen;
- buisleidingenstrook Laarbeek-Echt-Susteren;
- buisleidingenstrook Bernisse/Spijkenisse.

De andere vier tracés blijven voorlopig indicatief. Deze krijgen de status van definitief voorkeurstracé, zodra al het benodigde onderzoek is uitgevoerd en overeenstemming is bereikt over de ligging van het tracé.

Procedure en Planning


1. *(Actualisatie) het plan-MER (juli - september 2017)*
Milieustudie Laarbeek-Echt-Susteren wordt getoetst aan de inhoudelijke eisen van de m.e.r.. Het plan-MER is in juli 2012 opgesteld. Als het niet meer actueel is wordt het plan-MER voor de andere tracés (en overige wijzigingen) geactualiseerd. Ook de andere indicatieve tracé worden gecontroleerd op wijzigingen
2. *Ter inzagenlegging ontwerp wijziging van de Structuurvisie en het (geactualiseerde) MER (oktober - december 2017)*
Een ieder krijgt de gelegenheid zienswijzen in te dienen over alle tracés die nu definitief worden. Het is wenselijk omdat eerdere inspraakprocedures jaren geleden hebben plaatsgevonden.
3. *Verzending naar Staten-Generaal en openbaar maken (januari 2018)*
De vastgestelde wijziging van de Structuurvisie wordt naar de EK en TK verzonden en openbaar gemaakt. De vertaling in het Rarro vindt plaats nadat desgewenst openbare beraadslaging heeft plaatsgevonden.

Ik hoop dat ik u voldoende heb geïnformeerd,

Met vriendelijke groet,

10.2e

Contactpersoon Structuurvisie Buisleidingen

Ministerie van Infrastructuur en Milieu / Directoraat-Generaal Ruimte en Water / Directie Water en Bodem / Plesmanweg 1-6 / Postbus 20901 / 2500 EX Den Haag /  /  @minienm.nl / Afwezig op woensdagen.

10.2e

Van: - BSK
Verzonden: donderdag 8 juni 2017 14:09
Aan: - DGRW
Onderwerp: FW: 10.2e

10.2e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: klantenservice@achm-rechtsbijstand.nl <klantenservice@achm-rechtsbijstand.nl>
Datum: donderdag 08 jun. 2017 9:34 AM
Aan: - BSK <@minienm.nl>
Kopie: - BSK <@minienm.nl>

10.2e

Onderwerp: 10.2e

10.2e

Beste

Ik probeerde u zojuist te bellen; dit naar aanleiding van bijgevoegde e-mail d.d. 17 mei jl. van
Helaas lukte dat niet, wel sprak ik uw voice mail in.

Ondanks toezegging en een schriftelijk rappel dezerzijds d.d. 29 mei jl. ontvang ik tot op heden nog steeds geen
reactie op de vraag wat de stand van zaken is betreffende de Structuurvisie buisleidingen tracé Laarbeek - Echt
Susteren?

In deze zaak diende ik op 20 februari 2013 (!) al een zienswijze in.

Uw reactie zie ik zo snel mogelijk tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Achmea I Stichting Achmea Rechtsbijstand

10.2e

Dr. Hub van Doorneweg 195 | Tilburg

Postbus 4116 | 7320 AC Apeldoorn

T | F

E-mail: klantenservice@achmearechtsbijstand.nl

www.achmearechtsbijstand.nl

10.2e

Afwézig op dinsdagen.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is
toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid
voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by
mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting
from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

From: 10.2e [SMTP:10.2e@echt-susteren.nl]
To: 10.2e - BSK[EX:/O=SSO - ICT/OU=EXCHANGE ADMINISTRATIVE
GROUP (FYDIBOHF23SPDLT)/CN=RECIPIENTS/CN=10.2e]
Cc: 10.2e [SMTP:10.2e@echt-susteren.nl]
Received-Date: 20120507
Received-Time: 9:17:49
Sent-Date: 20120507
Sent-Time: 9:15:19
Subject: RE: Buisleidingenstrook Laarbeek - Echt-Susteren

Gemeente Echt-Susteren

Beste 10. ,

Ten aanzien van de knelpunten hebben wij 1 opmerking bij knelpunt 7. Het soort knelpunt is niet alleen dat er sprake is van 'een bestaande weg in strook', maar ook het feit dat ter plaatse de camping Marisheem is gelegen. Marisheem is een kwetsbaar object. Op de luchtfoto lijkt het of de camping buiten de strook is gelegen, maar planologisch is ter plaatse sprake van een bestemming recreatieve doeleinden. De gronden worden ook als zodanig gebruikt. De bijbehorende verbeeldingzend ik je per wetransfer toe.

Door het feit dat ter plaatse een camping is gelegen, vragen wij ons af of het verplaatsen van de leidingenstrook in westelijke richting - als oplossing van knelpunt 7 - wel een oplossing is, want de strook komt hiermee nog meer over de camping te liggen.

Verder vroegen wij ons af wat de redenatie is geweest om een knik aan te brengen in het leidingentrace ten westen van het asielzoekerscentrum (Brugweg-Pepinusbrug). Thans loopt er namelijk ook een leidingentrace over het terrein van het asielzoekerscentrum.

Met vriendelijke groet,

10.2e

Gemeente Echt-Susteren

Email: 10.2e@echt-susteren.nl

Van: 10.2e - BSK [mailto:10.2e@minienm.nl]
Verzonden: donderdag 19 april 2012 12:33
Aan: 10.2e@helmond.nl'; 10.2e@somereren.nl';
10.2e@laarbeek.nl'; 10.2e@leudal.nl';
10.2e@nederweert.nl'; 10.2e@gemeentemaasgouw.nl'; 10.2e
; 10.2e@milieudienst.sre.nl'; 10.2e@venlo.nl';
10.2e@prvlimburg.nl'; 10.2e; 10.2e@pps-
pipelines.com'; 10.2e@geldrop-mierlo.nl'; 10.2e
CC: 10.2e 10.2e@brabant.nl'; 10.2e
BSK
Onderwerp: Buisleidingenstrook Laarbeek - Echt-Susteren

Aan de deelnemers aan het overleg van 18 april jl over de
buisleidingenstrook Laarbeek - Echt-Susteren

Beste mensen,

Bedankt voor jullie inbreng in het overleg van gisteren. Inmiddels
is/wordt met Helmond en Maasgouw een vervolgafspraak gemaakt.

Een korte weergave van de conclusies en afspraken stuur ik jullie nog
toe.

Zoals we afgesproken hebben ontvang ik graag uiterlijk 12 mei jullie
opmerkingen en voorstellen voor versmallingen of (grote) verschuivingen
van de strook.

Voor dat doel voeg ik het GIS-bestand nog een keer bij.

De strook is ook zichtbaar op Google Maps via de volgende link:
<http://g.co/maps/rdy7z>.

Met vr.gr.

10.2e

Ministerie Infrastructuur en Milieu

Directie Water en Bodem

Plesmanweg 1-6

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

tel. 10.2e ; intern: 1212

Kamer E02.28

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit e-mailbericht is alleen bestemd voor de geadresseerde(n). Gebruik door anderen is niet toegestaan. Indien u niet de geadresseerde(n) bent, wordt u verzocht de verzender hiervan op de hoogte te stellen en het bericht te verwijderen. Door elektronische verzending kunnen aan de inhoud van dit bericht geen rechten worden ontleend.

From: [SMTP: @geldrop-mierlo.nl]
To: - BSK[EX:/O=SSO - ICT/OU=EXCHANGE ADMINISTRATIVE
GROUP (FYDIBOHF23SPDLT)/CN=RECIPIENTS/]
Received-Date:20120502
Received-Time:14:25:30
Sent-Date:20120502
Sent-Time:14:25:05
Subject:RE: Buisleidingenstrook Laarbeek - Echt-Susteren

10.2e

Beste

10.2e

Aan de hand van de bestemmingsplankaart en ons gis programma heb ik onderzoek gedaan naar de knelpunten in onze gemeente.

Hieronder het overzicht voor de gemeente Geldrop-Mierlo

Arkweg 42 bestemming: Wonen

Goorsedijk 47 bestemming: Wonen

Goorsedijk 45 bestemming: Wonen

Goorsedijk 41 bestemming: Wonen

Goorsedijk 39 bestemming: Wonen de ruimte tussen de
percelen Goorsedijk

Goorsedijk 50 bestemming: Wonen 39 en 50 bedraagt ca. 22
meter.

Goorsedijk 52 bestemming: Wonen

Sint Sebastiaanweg 14 agrarisch bouwvlak

Eendenpoel 8 agrarisch bouwvlak

Bekelaar 54 agrarisch bouwvlak

Door het tracé, daar waar het de Goorsedijk kruist, ca. 80 meter in oostelijke richting te verplaatsen en daar waar het de Eendenpoel kruist ca. 35 meter in westelijke richting te verplaatsen en daarbij de kruising met de eendenpoel ongeveer haaks te maken worden de knelpunten voor een groot deel opgelost.

Denk en archeologie en de EHS.

Met vriendelijke groet,

10.2e

Gemeentehuis Geldrop-Mierlo, Hofstraat 4, Geldrop

|

Postbus 10101, 5660 GA Geldrop

|

Tel.

|

gemeente@geldrop-mierlo.nl

|

www.geldrop-mierlo.nl

10.2e

Van: - BSK [mailto: @minienm.nl]

Verzonden: donderdag 19 april 2012 12:39

Aan:

Onderwerp: FW: Buisleidingenstrook Laarbeek - Echt-Susteren

10.2e

,

Ik heb zojuist onderstaand bericht verstuurd, maar ontving een foutmelding.

Ik begrijp daaruit dat de bij mijn eerste bericht gevoegde zip-file (shapefiles) niet wordt vertrouwd.

Ik heb hem daarom bij dit bericht weggelaten.

Misschien kun je uit de voeten met de link naar Google maps.

Vr.gr.

10.2e

Van: - BSK

Verzonden: donderdag 19 april 2012 12:33

10.2e

Aan: ' @helmond.nl'; ' @somerens.nl';
' @laarbeek.nl'; ' @leudal.nl';
' @nederweert.nl'; ' @gemeentemaasgouw.nl';
' @echt-susteren.nl'; ' @milieudienst.sre.nl';
' @venlo.nl'; ' @prvlimburg.nl'; '
' @pps-pipelines.com'; ' @geldrop-mierlo.nl';
' @echt-susteren.nl'
CC: ' ; ' @brabant.nl';
BSK
Onderwerp: Buisleidingenstrook Laarbeek - Echt-Susteren

10.2e

Aan de deelnemers aan het overleg van 18 april jl over de
buisleidingenstrook Laarbeek - Echt-Susteren

Beste mensen,

Bedankt voor jullie inbreng in het overleg van gisteren. Inmiddels
is/wordt met Helmond en Maasgouw een vervolgafspraak gemaakt.

Een korte weergave van de conclusies en afspraken stuur ik jullie nog
toe.

Zoals we afgesproken hebben ontvang ik graag uiterlijk 12 mei jullie
opmerkingen en voorstellen voor versmallingen of (grote) verschuivingen
van de strook.

Voor dat doel voeg ik het GIS-bestand nog een keer bij.

De strook is ook zichtbaar op Google Maps via de volgende link:
<http://g.co/maps/rdy7z>.

Met vr.gr.

10.2e

Ministerie Infrastructuur en Milieu

Directie Water en Bodem

Plesmanweg 1-6

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

tel.

Kamer E02.28

10.2e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n).

Indien het bericht onvolledig is of onjuist geadresseerd, wordt u verzocht om de afzender hiervan op de hoogte te stellen.

Aan de inhoud van dit bericht kunnen geen rechten worden ontleend.

Denk aan het milieu voor u besluit deze e-mail te printen.

Deze e-mail is gescand met mailmarshal, sophos and mcafee.

From: 10.2e [SMTP:10.2e @Somerens.nl]
10.2e - BSK[EX:/O=SSO - ICT/OU=EXCHANGE ADMINISTRATIVE
GROUP (FYDIBOHF23SPDLT)/CN=RECIPIENTS/CN=10.2e]
Cc: 10.2e @milieudienst.sre.nl [SMTP:10.2e @milieudienst.sre.nl]
Received-Date: 20120509
Received-Time: 11:47:55
Sent-Date: 20120509
Sent-Time: 11:47:47
Subject: RE: Conclusies en afspraken overleg Buisleidingenstrook Laarbeek -
Echt-Susteren 18 april 2012
TRIM-
Embedded: Name="image001.jpg", Extension="jpg", Size="7486", EncodedOffset="00
001152", EncodedSize="10318"
TRIM-Embedded: Name="bijlagen recreatiegebied de
Heihorsten.pdf", Extension="pdf", Size="327504", EncodedOffset="000039df", Enc
odedSize="451228"
TRIM-Embedded: Name="20120509-pm-inventarisatie knelpunten Someren mei
2012.pdf", Extension="pdf", Size="115147", EncodedOffset="00071cca", EncodedSi
ze="158650"

Beste 10. ,

Naar aanleiding van het overleg van 18 april 2012 ontvang je hierbij de
gegevens van gemeente Someren.

Graag verneem ik je reactie hierover, aangezien wij tot beduidend meer
knelpunten komen dan in het document van Arcadis wordt gesteld.

Zijn er vragen of onduidelijkheden over de situatie in gemeente Someren,
dan hoor ik dat graag.

Met vriendelijke groet,

10.2e

Beleidsmedewerker milieu

Afdeling Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu

Postadres Postbus 290, 5710 AG Someren Bezoekadres Wilhelminaplein 1,
5711 EK Someren Tel 0493-494888 Fax 0493-494850 E-
mail gemeente@somerens.nl Website www.somerens.nl

-

D I S C L A I M E R

Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Verstrekking aan en gebruik door anderen is niet toegestaan. Indien het bericht onvolledig is of onjuist geadresseerd, wordt u verzocht om de afzender hiervan op de hoogte te stellen. Aan de inhoud van dit bericht kunnen geen rechten worden ontleend. De gemeente Someren is rechtens slechts gebonden door een brief of besluit ondertekend door of namens het gemeentebestuur

-

E - M A I L G E D R A G S L I J N

De gemeente Someren hanteert ter ondersteuning van een klantgerichte e-mailbehandeling een e-mailgedraglijn. Deze is tevens te raadplegen op onze internetsite www.someren.nl

Van: 10.2e - BSK [mailto:10.2e@minienm.nl]
Verzonden: dinsdag 24 april 2012 8:41
Aan: 10.2e @helmond.nl'; 10.2e @someren.nl';
10.2e @laarbeek.nl'; 10.2e @leudal.nl';
10.2e @nederweert.nl'; 10.2e @gemeentemaasgouw.nl';
10.2e @echt-susteren.nl'; 10.2e @milieudienst.sre.nl';
10.2e @venlo.nl'; 10.2e @prvlimburg.nl'; 10.2e ';

10.2e @pps-pipelines.com'; 10.2e @geldrop-mierlo.nl';
10.2e @echt-susteren.nl'
CC: 10.2e ' ; 10.2e @brabant.nl'; 10.2e (Carla) -
BSK
Onderwerp: Conclusies en afspraken overleg Buisleidingenstrook Laarbeek -
Echt-Susteren 18 april 2012
====Embedded==== image001.jpg

Aan de deelnemers aan het overleg van 18 april jl over de
buisleidingenstrook Laarbeek - Echt-Susteren

Beste mensen,

Zie bijgaand de conclusies en afspraken van het overleg van 18 april jl.

Graag ontvang ik voor 12 mei informatie over situaties langs het tracé
waar gewenst is dat de strook versmald wordt vanwege aanwezige ruimtelijke
belemmeringen of langs een ander tracé gelegd moet worden.

Met vr.gr.

10.2e

Ministerie Infrastructuur en Milieu

Directie Water en Bodem

Plesmanweg 1-6

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

tel. 10.2e ; intern: 1212

Kamer E02.28

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

From: @nederweert.nl
To: - BSK[EX:/O=SSO - ICT/OU=EXCHANGE ADMINISTRATIVE GROUP (FYDIBOHF23SPDLT)/CN=RECIPIENTS/
Cc: [SMTP: @nederweert.nl]
Cc: SMTP: @nederweert.nl
Cc: SMTP: @nederweert.nl
Received-Date: 20120511
Received-Time: 9:08:12
Sent-Date: 20120511
Sent-Time: 9:07:41
Subject: RE: Conclusies en afspraken overleg Buisleidingenstrook Laarbeek -
Echt-Susteren 18 april 2012
TRIM-Embedded: Name="Reactie aanvulling structuurvisie
buisleidingen.doc", Extension="doc", Size="3464704", EncodedOffset="00000d6a"
, EncodedSize="4773596"
Beste ,

art. 10.2e

Bijgaand de ambtelijke opmerkingen over het opnemen van een extra tracé in de structuurvisie Buisleidingen die ook door de gemeente Nederweert loopt. Ter hoogte van het bedrijventerrein Pannenweg-west en de Stadspoort voorzien wij ernstige problemen, wellicht dat hierover overleg nodig is. Voor een gedetailleerde toelichting verwijs ik naar de bijlage.

Met vriendelijke groet,

Beleidsmedewerkster RO
Gemeente Nederweert | Afdeling Samenleving en Ruimte | Postbus 2728 | 6030
AA Nederweert
T 0 | I www.nederweert.nl
art. 10.2e

Van: - BSK [mailto: @minienm.nl]
Verzonden: dinsdag 24 april 2012 8:41
Aan: ' @helmond.nl'; ' @someren.nl';
' @laarbeek.nl'; ' @leudal.nl';
' @gemeentemaasgouw.nl'; ' @echt-susteren.nl';
' @milieudienst.sre.nl'; ' @venlo.nl';

art. 10,2e

Van: Postbus Burgerbrieven RO
Verzonden: dinsdag 10 april 2018 14:10
Aan: art. 10,2e .nl
Onderwerp: Reactie op uw brief over structuurvisie buisleidingen
Bijlagen: Reactie aan dhr. art. pdf

Geachte heer art. 10.2e ,

Hierbij ontvangt reactie op uw brief van 7 februari 2018 over de structuurvisie buisleidingen.

Deze reactie is ook via de reguliere post naar u toegezonden.

Met vriendelijke groet,
Directie Ruimtelijke Ordening.



Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties

> Retouradres Postadres Postcode Plaats

art. 10.2e

Aan de heer F art.

art. 10.2e

10.2e Helmond

Dienst

Directie Ruimtelijke
Ordening

Postbus 20011
2500 EA Den Haag
Land
www.rijksoverheid.nl

Kenmerk

IENW/BSK-2018/77694

Uw kenmerk

Uw brief 7 februari 2018

Datum 10 APR. 2018

Betreft Structuurvisie buisleidingen van nationaal belang (SVB);

Geachte heer art.

Hartelijk dank voor uw brief van 7 februari 2018 aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over het indicatief tracé Laarbeek-Echt-Susteren van de Structuurvisie Buisleidingen van nationaal belang (SVB). Hierbij gaat een reactie.

In uw brief schrijft u over onregelmatigheden in de procedures rondom het Indicatief tracé Laarbeek-Echt-Susteren. U schrijft onder andere dat de overheid laat zich beïnvloeden door het bedrijfsleven, met name door PPS en SABIC. U vraagt concreet om intrekking van het indicatieve tracé via Helmond. Hieronder wordt nader ingegaan op uw punten, de stand van zaken en het vervolg van de procedure kort weergegeven.

Onafhankelijkheid van overheid

De tracés van de Structuurvisie Buisleidingen zijn zodanig gekozen dat het aantal ruimtelijke of externe-veiligheidsknelpunten beperkt blijft. Er is hierbij rekening gehouden met eventuele samenloop met de bestaande of andere infrastructuur. In een aantal situaties was voor het vinden van het juiste (indicatieve) tracé een nader analyse en overleg met betrokken partijen nodig. PPS is een belangrijke speler van het leggen van leidingen, waar (petro)chemische producten door getransporteerd worden, en beschikt over veel kennis op dat gebied. Bij het reserveren van de buisleidingenstroken is het ook belangrijk om te weten of de leidingen überhaupt gelegd kunnen worden en op welke wijze. Vandaar de betrokkenheid van het bedrijfsleven bij de overleggen met de gemeenten.

Naast het overleg met de gemeenten en het bedrijfsleven is er ook gehoor gegeven aan de oproep van de burgers met betrekking tot milieu- en veiligheidsaspecten. Naar aanleiding van de zienswijzen van 2013 is er een aanvullende milieustudie voor het tracé Laarbeek-Echt-Susteren gedaan (2015). Daarin is, mede op basis van de nadruk op dit aspect in de zienswijzen, in detail gekeken naar effecten op externe veiligheid voor het alternatief westelijk om Brandevoort.

U geeft aan dat u van mening bent dat de onderzoeken van Arcadis niet onafhankelijk zijn, gezien dat Arcadis ook opdrachten neemt van het bedrijfsleven. Het ministerie maakt voor onderzoek gebruik van onafhankelijke en objectieve marktpartijen. Voor het inkopen van producten en diensten gelden duidelijke regels. De onderzoeksbureaus die in opdracht van het ministerie onderzoeken doen mogen ook onderzoek doen voor de andere partijen, bijv. bedrijfsleven. De beleidsmedewerkers bemoeien zich niet met de uitkomsten van het onderzoek; ongeacht van de conclusies van het onderzoek.

Indicatief tracé Laarbeek-Echt-Susteren

Van 1 juni tot 12 juli 2011 heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu de Ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen ter inzage gelegd samen met het MER Structuurvisie Buisleidingen (2011). Gebaseerd op het MER Structuurvisie Buisleidingen (2011) is het tracé Laarbeek-Echt-Susteren afgevalen in de Ontwerp-Structuurvisie ten gunste van het tracé via Venlo. Het tracé Laarbeek-Echt-Susteren bleek niet geschikt te zijn voor de aanleg van een nieuwe aardgastransportleiding.

Na de terinzagelegging van de Ontwerp-Structuurvisie en het MER Structuurvisie Buisleidingen (2011) zijn ruim 400 zienswijzen naar voren gebracht. Voor de verbinding van Rotterdam naar Zuid-Limburg is vanuit het bedrijfsleven een aantal zienswijzen ingediend waarin gevraagd wordt om een kortere verbinding voor de aanleg van de leidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen met uitzondering van de aardgasleidingen. In overleg met het betrokken bedrijfsleven is besloten het tracé alsnog nader te onderzoeken, waarbij ook met de betrokken gemeenten, waaronder Helmond en Geldrop-Mierlo, is overlegd.

Het oorspronkelijke MER Structuurvisie Buisleidingen (2011) is vervolgens aangevuld met onder andere een knelpuntanalyse voor dit tracé. Een groot aantal knelpunten leek volgens het aanvullende MER Structuurvisie Buisleidingen (2012) oplosbaar, bijvoorbeeld door aanpassing van het tracé.

De conclusies wat betreft de knelpunten bij Helmond en Mierlo in het aanvullende MER Structuurvisie Buisleidingen (2012) zijn:

1. Knelpunt Brandevoort, gemeente Helmond
Hiervoor is een omleiding nodig die westelijk om de functievlakken *wonen en bedrijventerrein* gaat. Hier bevinden zich geen archeologische waarden en grondwaterbeschermingsgebieden. De bestaande bebouwing ligt verspreid. Wanneer de omleiding voldoende rekening houdt met het verspreid liggende bos in de EHS dan lijkt omleiding op dit detailniveau inpasbaar.

2. Knelpunt Mierlo

Oostelijk van Mierlo bevinden zich knelpunten met bebouwing die met een kleine verschuiving vermeden kunnen worden. Dit kan gerealiseerd worden zonder bebouwing en milieuaspecten te raken. Hierbij dient de verschuiving dusdanig ingepast te worden dat deze geen bos in EHS doorsnijdt.

Deze en andere knelpunten zijn in 2012 met de betrokken overheden en PPS Pipelines besproken.

Op 12 oktober 2012 heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu de Structuurvisie Buisleidingen vastgesteld. In deze definitieve Structuurvisie Buisleidingen (2012) is de buisleidingenstrook Laarbeek-Echt-Susteren toegevoegd, en als indicatief aangegeven. De reden hiervoor is dat het tracé haalbaar lijkt volgens het aanvullende MER Structuurvisie Buisleidingen (2012).

Zienswijzen indicatief tracé Laarbeek-Echt-Susteren

Omdat over dit tracé geen zienswijzen konden worden ingediend in het kader van de Ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen (het tracé was daarin niet opgenomen), is besloten van 17 januari 2013 tot en met 27 februari 2013 alsnog de mogelijkheid te bieden een zienswijze in te dienen over onder andere het indicatieve tracé Laarbeek-Echt-Susteren, zoals dat was opgenomen in de definitieve Structuurvisie Buisleidingen (2012). Er zijn 41 zienswijzen met betrekking tot dit indicatieve tracé. Zes zienswijzen zijn ingediend door gemeenten, waaronder de gemeente Helmond. Het was de bedoeling om na beantwoording van de zienswijzen te beslissen of het tracé definitief in de Structuurvisie Buisleidingen kon worden opgenomen. Uit de zienswijzen bleek echter dat er een aanvullende milieustudie voor het tracé Laarbeek-Echt-Susteren nodig was, gezien de vele vragen over milieu- en veiligheidsaspecten. Dit is de Milieustudie Laarbeek-Echt-Susteren uit 2015. Daarin is, mede op basis van de nadruk op dit aspect in de zienswijzen, in detail gekeken naar effecten op externe veiligheid voor het alternatief westelijk om Brandevoort.

Procedure en Planning

Inmiddels, zijn de onderzoeken en overleggen ook voor andere indicatieve tracés van de Structuurvisie buisleidingen afgerond. De zienswijzen uit 2013 kunnen worden beantwoord. Het MER Structuurvisie Buisleidingen (2012) wordt aangevuld met de Milieustudie uit 2018 voor de vijf indicatieve tracés (o.a. Laarbeek-Echt-Susteren).

Vanzelfsprekend heb ik begrip voor het feit dat de toch wel lang durende onzekerheid voor bewoners en andere belanghebbenden bijzonder ongewenst is. Zo gauw als alles definitief is worden alle stukken, waaronder de Milieustudie Laarbeek-Echt-Susteren (2015), Milieustudie voor vijf indicatieve tracés (2018), ter inzage gelegd. Eenieder krijgt de gelegenheid daarover zienswijzen naar voren te brengen. Dat is wenselijk, omdat de eerdere Inspraakprocedure al enige jaren geleden (2013) heeft plaatsgevonden en omdat nadien de Milieustudie Laarbeek-Echt-Susteren (2015) is opgesteld.

Dat is het moment waarop uw verzoek om intrekking van het indicatieve tracé via Helmond aan de orde kan zijn, door middel van het inbrengen van uw zienswijze in de geschetste procedure.

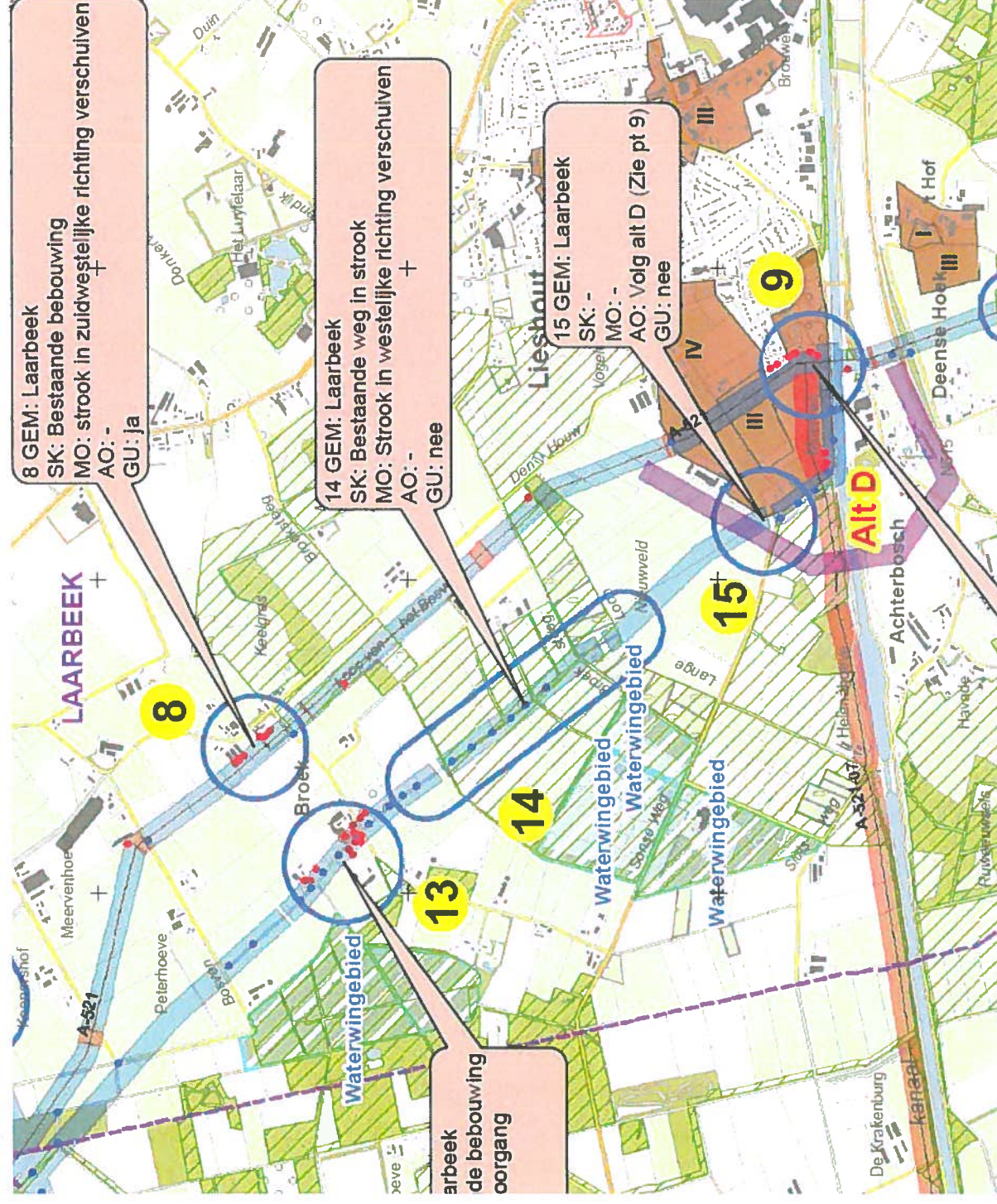
Met inachtneming van de ingediende zienswijzen en nut en noodzaak afwegende, besluit de Minister of de indicatieve tracés al dan niet definitief worden opgenomen in de Structuurvisie Buisleidingen.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
De Directeur ~~Ruimtelijke Ordening~~
10.2e

Drs. D.J. Tijl







Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Structuurvisie Buisleidingen

Art. 10.2e

23 november 2018

Structuurvisie Buisleidingen (SVB) oktober 2012

- Uitwerking van Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)
- Reserveren ruimte voor toekomstige leidingen van nationaal belang
- Ondergrondse netwerk voor transport van aardgas, olieproducten en chemicaliën



buiten reikwijdte wob

Barro & Rarro

23 november 2018

Ministerie van
Infrastructuur en
Milieu

Indicatief tracé

- Nader analyse en overleg nodig
- Andere tracé keuze?
- Wijziging Structuurvisie Buisleidingen



Wat speelt er bij discussies / indicatief tracé

- buiten reikwijdte wob

Belangrijke partijen

- I&M en de ILT
- VELIN – Vereniging van Leidingeigenaren In Nederland – 24 leden (waaronder: LSNed, Gasunie, NAM, Shell en VOPAK)
- Gasunie
- [buiten reikwijdte wob](#)
- PPS – Petrochemical Pipeline Services B.V. (SABIC) – Antwerpen – Chemelot terrein-aanleg en beheer en transport
- Gemeenten (soms provincies)
- Burgers
- LNV (Flora en Fauna Wet)
- LTO – vergoedingen systematiek (Gasunie/LTO Ned.)

buiten reikwijdte wob

buiten reikwijdte wob

buiten reikwijdte wob



Laarbeek-Echt Susteren



Laarbeek – Echt - Susteren

- Op de ontwerpstructuur visie zijn zienswijzen ingediend – Betreft hier het bedrijfsleven; o.a. de haven van Rotterdam en PPS – verzoek om een directe verbinding.
- Route is circa 30 km korter dan de gereserveerde route via Limburg betreft circa 1 miljoen euro per gemiddelde kilometer, er zijn vier gepland. Ongeveer 5 overleggen gevoerd met de gemeente Helmond deels in combinatie met de gemeente Geldrop/Mierlo en Nuenen (speelt – de eventuele komst van een Landgoed Gulbergen / recreatie gebied).
- Nu 47 zienswijzen binnengekomen. Lastig is dat het een toegevoegd tracé is – maakt het lastig om te motiveren – in eerste instantie afgevalen op basis van een MER studie gebaseerd op Gasunie.

Laarbeek – Echt Susteren – wat zijn de knelpunten

- Wijk Bradenvoort Helmond /grens gemeente Mierlo – nieuwbouwplannen voor in totaal ca. 6000 woningen. O.a. de Veste – ontwerp van een oud vestiging stadje – stevige discussie rondom de hoogspanningsleidingen – o.a. 150 kv en 380 kv masten, discussie speelt vanaf 2004.
- Risico contouren voor GR worden niet gehaald zonder aanvullende maatregelen voor de stoffen Ethyleenoxide en Vinylchloride.
- Boringvrije zones
- Bebouwing en een EHS gebied rondom Stiphout
- Kruising Maas / Maasbracht

Knelpunt bij Helmond



Overleggen / onderhandelen – hoe te komen tot succes?

- Op locatie bezoek bij de gemeenten
- Detailkaarten van de Gasunie
- Gezamenlijk zoeken naar alternatieven op basis van feiten

• Art. 10.2e



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Structuurvisie buisleidingen

Art. 10.2e

WenBreed 3 sept 2012

23 november 2018

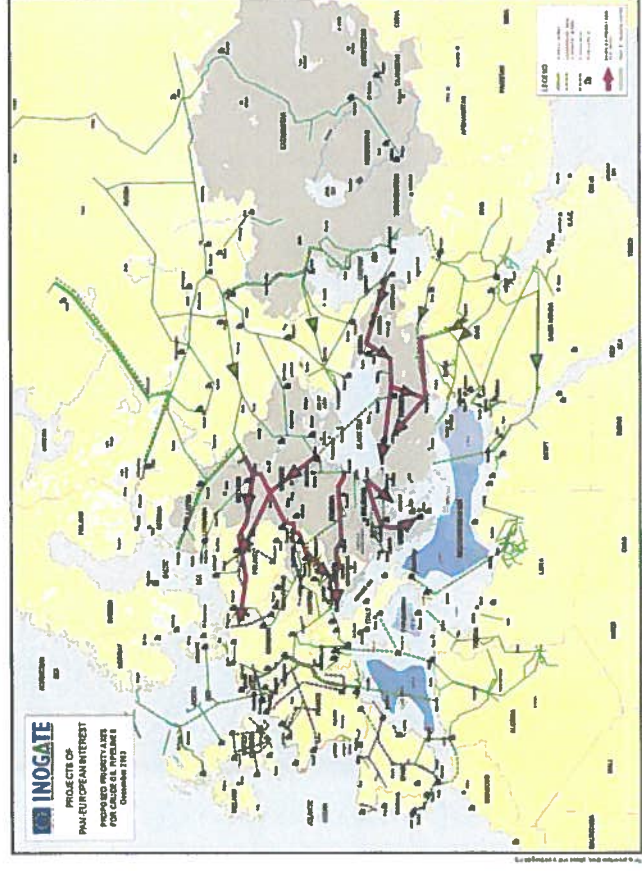
Structuurvisie buisleidingen



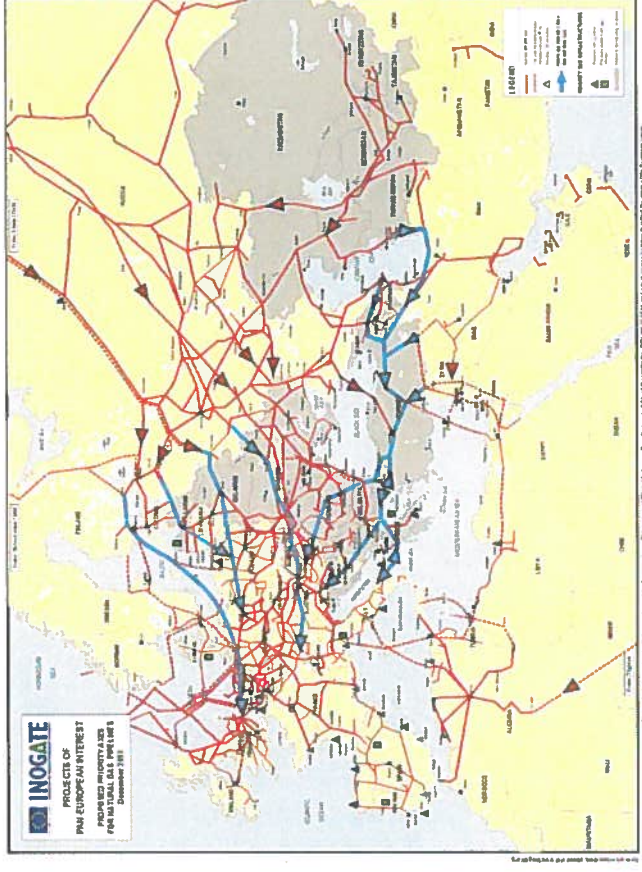


Aansluiting op internationale netwerken

olie

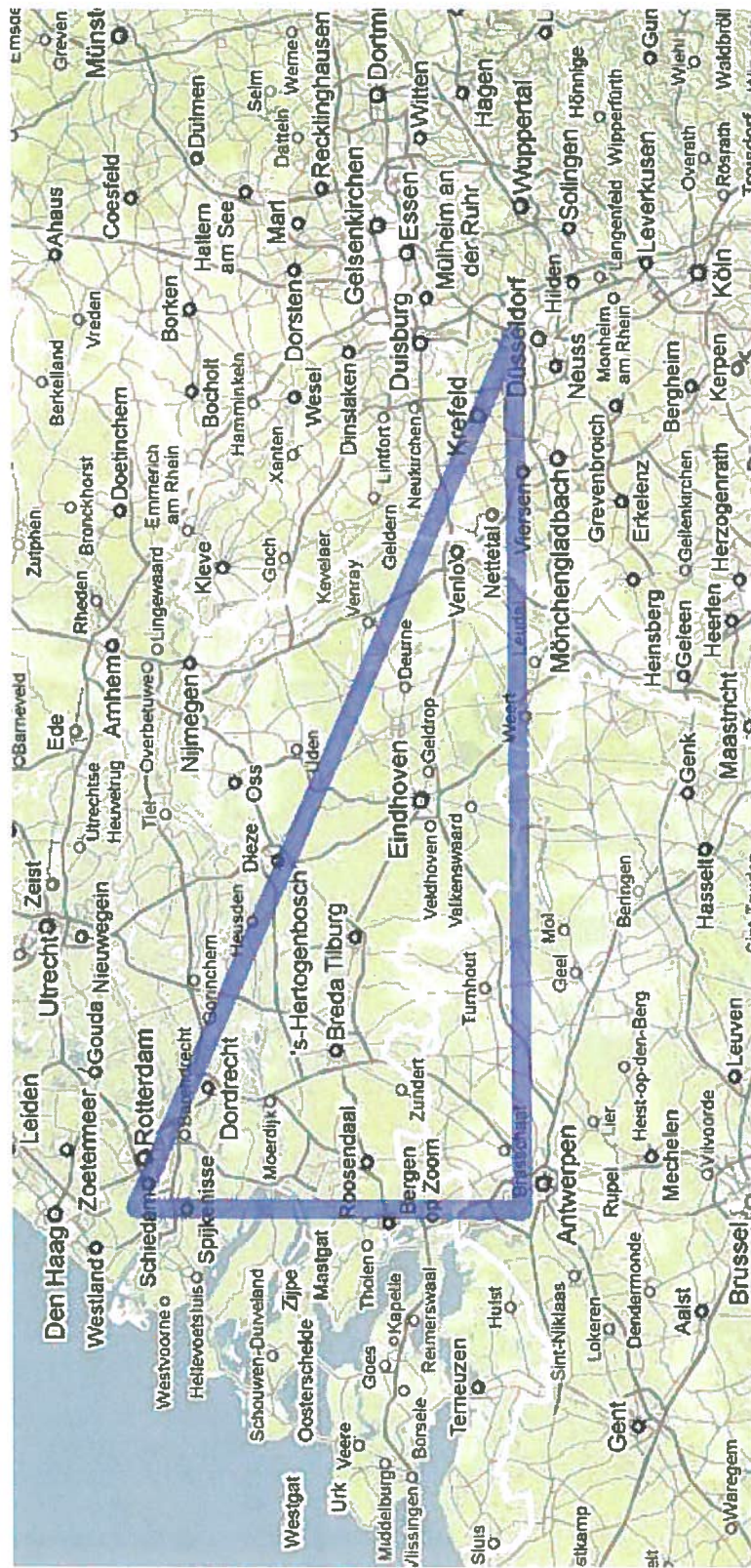


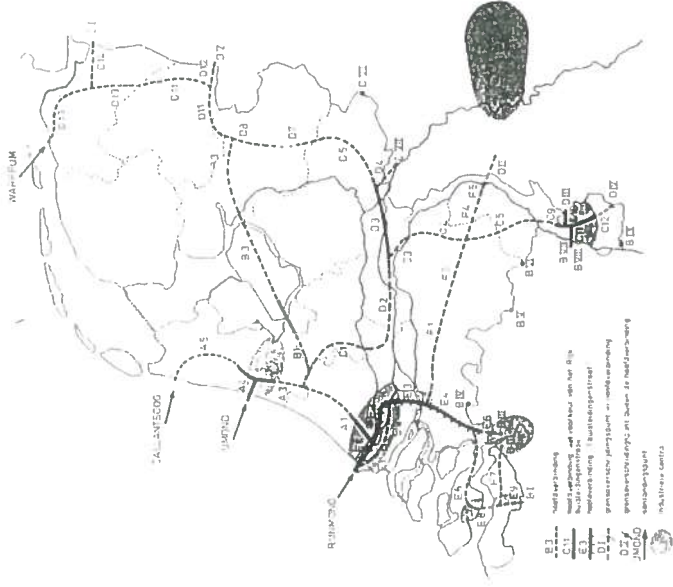
aardgas





Noordwest-Europees belang





Busleistungstroken in streekplannen

Legende:

- Buslijn (rood)
- Buslijn (oranje)
- Buslijn (geel)
- Buslijn (groen)
- Buslijn (blauw)
- Buslijn (paars)
- Buslijn (bruin)
- Buslijn (grijs)
- Buslijn (wit)

Schaal: 1:50.000

Gebundelde busleidingen

Legende:

- Buslijn (blauw)
- Buslijn (oranje)
- Buslijn (geel)
- Buslijn (groen)
- Buslijn (paars)
- Buslijn (bruin)
- Buslijn (grijs)
- Buslijn (wit)

Schaal: 1:50.000

Leidingnet 2008



Doel Structuurvisie buisleidingen (SVIR NB4)

Reserveren ruimte
voor toekomstige leidingen
van nationaal belang

- Ondersteunen economische ontwikkeling haven- en industriegebieden NL en NW-Europa
- Voorkomt transport over weg (congestie) en spoor
- Bijdrage nationaal ruimtelijk beleid: verbetering basiskwaliteit hoofdinfrastructuur (voorkomen ruimtelijke versnippering)

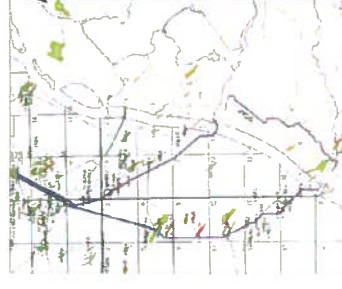
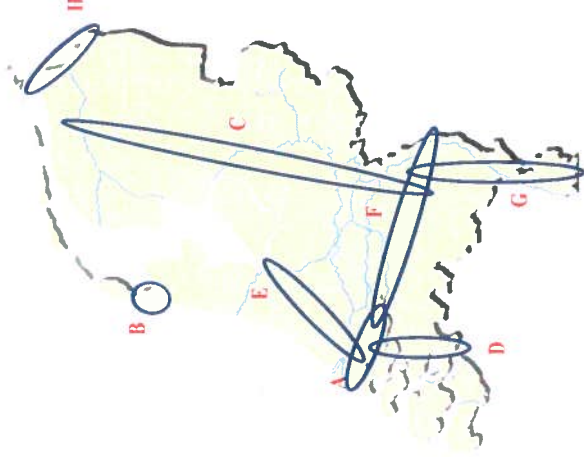
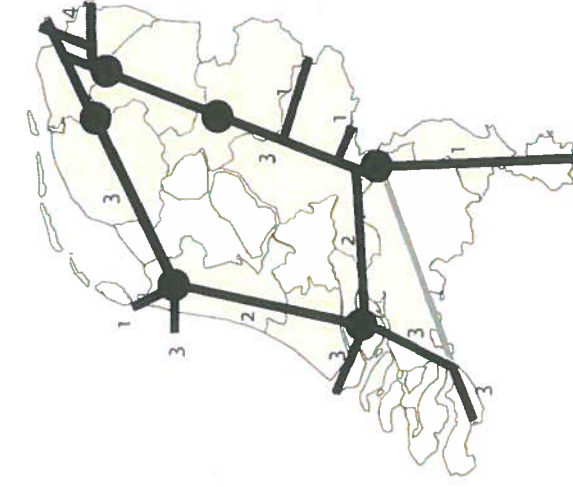


Uitgangspunten

1. Creëren van optimale randvoorwaarden buisinfrastructuur
2. Zuinig gebruik van de ruimte
3. Voorkomen van negatieve gevolgen voor de omgeving
4. Alleen leidingen van (inter)nationaal belang
5. Alleen leidingen voor gevaarlijke stoffen
6. Alleen aanleg in aangegeven stroken
7. Gebruik bestaande verbindingen met het buitenland
8. Geen aankoop van gronden
9. Geen aanleg van buisleidingen door het Rijk
10. Aangewezen buisleidingstroken borgen in bestemmingsplannen



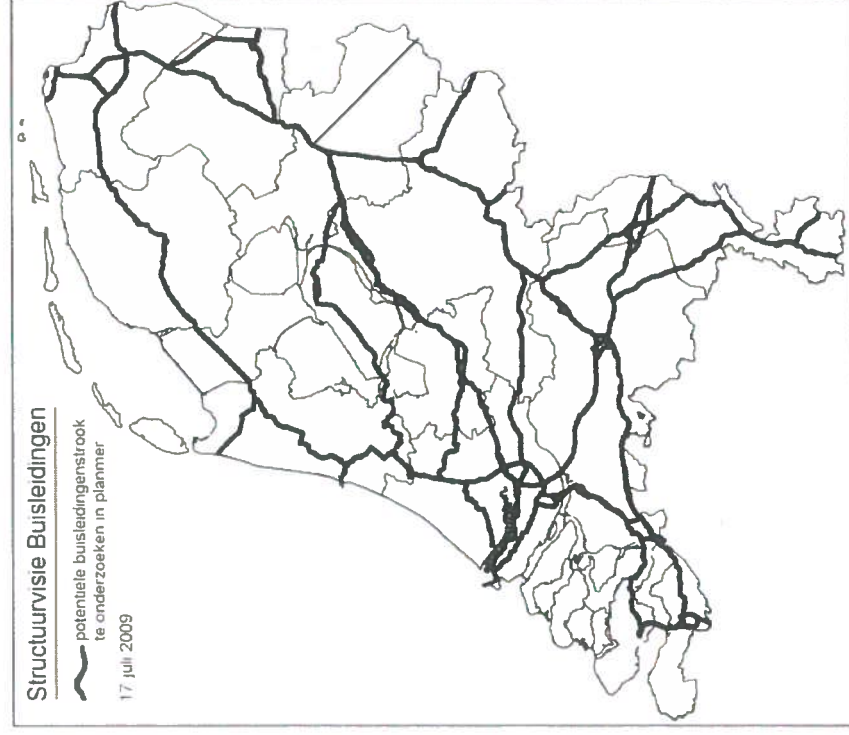
Toekomstige vraag naar buisleidingstransport



aardgas (GU)	olie, chemie (VNO/NCW)	CO2 (Gasunie/EBN)
Long Term Development View 2021 Gasunie (2009)	Relatie Rijnmond- Antwerpen- Ruhrgebied	Noordzee
Na 2021 verdere vraagverwachting	etheen, propaan, H2, N2, CO, olie/nafta	



Onderzoek naar stroken; PlanMER



Concept visiekaart Structuurvisie Buisleidingen





Ontwerp-Structuurvisie (2011)

- 355 zienswijzen uit NL
- 4 zienswijzen uit België/Vlaanderen
- 20 zienswijzen uit Dld
- Ca. 100 zienswijzen van gemeenten (stroken gaan door 170 gemeenten)
- Ca. 140 zienswijzen van particulieren, m.n. boeren
- Veel vragen over bestemmingsplannen en planschade, externe veiligheid
- Veel voorstellen voor verleggen van de strook
- Twee voorstellen voor extra strook



Structuurvisie buisleidingen





Instrumentering via Barro

buiten reikwijdte
wob



Vervolg

buiten reikwijdte wob





Aan de leden van
klankbordgroep planmer structuurvisie buisleidingen

**Directoraat-Generaal
Milieu**

Directie Risicobeleid

Rijnstraat 8
Postbus 30945
2500 GX Den Haag
Interne postcode 645
www.vrom.nl

Contactpersoon

Art. 10.2e

verslag

Kort verslag overleg 5-11-2009

Datum

23 november 2009

Vergaderdatum en -tijd 5-11-2009 13.30-15.30 uur
Vergaderplaats Oranjestad
Kopie aan

Aanwezig

- Art. 10.2e** – Externe veiligheid, Provincie Groningen
- Art.** – Externe veiligheid, milieudienst Midden Holland
- Art.** – Gemeentelijk Platform Kabels en Leidingen (GPKL)
- Art. 10.2e** – VNG
- Art.** – DCMR
- Art. 10.2e** – Gasunie
- Art. 10.2e** – VELIN, externe veiligheid
- Art. 10.2e** – Provincie Zeeland
- Art. 10.2e** – team Structuurvisie buisleidingen VROM, projecttrekker planMER
- Art. 10.2e** – projectleider Structuurvisie buisleidingen VROM
- Art. 10.2e** – ARCADIS, planMER STBUI

1 Opening

Art. opent de vergadering om 13.30 uur.

2 Mededelingen

Er zijn afmeldingen ontvangen voor het overleg van de Unie van Waterschappen en EZ.

3 Verslag vorige overleg 2 juli 2009

Het verslag wordt besproken en vastgesteld.

4 Voortgang project Structuurvisie buisleidingen

Bas geeft een toelichting op de voortgang van het gehele project. Er is veelvuldig overleg met provincies en gemeenten geweest over de visiekaart buisleidingen. Er is een brief naar alle gemeenten verstuurd met GIS-informatie en met het

verzoek om alle grote knelpunten (die mogelijk een probleem gaan vormen voor een doorgaande verbinding) eind november aan VROM te melden. VROM gaat vervolgens bekijken hoe zij dit verwerkt in de hoofdstructuur.

Daarnaast is Arcadis samen met VROM ook druk bezig met het opstellen van een MKBA.

Ook is 19-11 een workshop gepland met de buisleidingensector over het beheer van leidingstroken.

**Directoraat-Generaal
Milieu**
Directie Risicobeleid

Datum
23 november 2009

5 Voortgang PlanMER structuurvisie buisleidingen

Sinds het overleg op 2 juli is er veel gedaan: officiële bekendmaking van het voornemen tot het planMER structuurvisie buisleidingen in de Staatscourant (22 juli 2009). Vervolgens zijn de bestuursorganen geraadpleegd over de notitie reikwijdte en detailniveau (notitie RD); deadline was 25 september 2009. Daarop zijn ca. 30 reacties ontvangen, deze zijn in een tabel overzichtelijk weergegeven. Aan deze tabel zal een laatste kolom toegevoegd worden waarin wordt aangegeven wat er met de opmerkingen is gedaan. Deze tabel wordt als bijlage opgenomen in het planMER. Verder is overleg met de Commissie m.e.r. gevoerd over de notitie reikwijdte en detailniveau en heeft de Commissie op 15-10 een advies hierover uitgebracht. De kern van dit advies is dat met name nut en noodzaak goed onderbouwd moeten worden, dat bepaalde knel-/aandachtspunten diepgaander (soms op bestemmingsplanniveau) onderzocht moeten worden om zeker te zijn of een doorgaande verbinding mogelijk is en tenslotte dient er uitgebreider naar het aspect externe veiligheid gekeken te worden.

Er komt ook nog een overleg met de buurlanden over de planm.e.r. omdat de buisleidingen bij bepaalde grensovergangspunten naar België en Duitsland lopen. Ook aan de andere kant van de grens moet er wel ruimte zijn voor nieuwe buisleidingen.

Door Arcadis is hard gewerkt aan de uitvoering van de milieu-effecttoets en is een eerste concept planMER opgesteld dat vandaag wordt besproken.

Art. 10.2e meldt dat het proces met de gemeenten rommelig verloopt: gemeenten moeten zowel reageren op de notitie RD als op de leidingtracés in de visiekaart. Dit werkt verwarrend.

Art. legt uit dat een aantal zaken inderdaad parallel lopen en verwarrend kunnen zijn, maar dat hier ook uit het oogpunt van een vlot proces hiervoor gekozen is in plaats van een volgtijdelijke aanpak.

6 Toelichting 1e concept planMER door Arcadis

Art. geeft aan dat in dit 1^e concept voor de meeste aspecten de effecten in beeld zijn gebracht. Een aanvulling op het aspect natuur (beoordeling EHS) en externe veiligheid volgen. De rest is grotendeels compleet.

In hoofdstuk 2 komt een nieuwe tekst met een betere onderbouwing van nut en noodzaak. Het beoordelingskader in hoofdstuk 3 wijkt af van hetgeen in de notitie RD is beschreven. Dit heeft te maken met het in deze planfase benodigde en mogelijke detailniveau en de beschikbaarheid van informatie.

Hoofdstuk 4 wordt ingevuld op basis van de resultaten uit hoofdstuk 5. Het advies van de Commissie m.e.r., met name voor wat betreft het aanvullen van hoofdstuk 2 (nut en noodzaak), het verder uitdiepen van externe veiligheid en het nader onderzoeken van knelpunten zal bovendien ook verder worden uitgewerkt.

7 Bespreken 1e concept planMER

Het 1^e concept van het planMER is paginagewijs doorgelopen en besproken.

Hieronder volgen kort de opmerkingen:

- hst 1: ondergrondse opslag en stikstof niet genoemd
- hst 5: tabellen in de tekst introduceren met oog op leesbaarheid
- wat is beter: kiezen voor 1 alternatief per verbinding of voor twee; hangt af van waar de verbinding naar toe gaat
- doorsnijding grote wateren is technisch geen probleem; er is wel een kwaliteitsaspect mbt dijklichamen (wat vindt RWS?) (NB: met RWS moet nog overleg worden gepleegd, zij hebben niet gereageerd op de notitie RD)
- zettingsgevoelige gebieden zijn op zich geen probleem; wel de overgangen tussen verschillende typen.
- **Art. 10.2e** meldt een probleem met toenemende ontgroningen in Hollandse watergangen waardoor ondergrondse leidingen vrij komen te liggen met kans op breuk
- De wijze van aanpak van de beoordeling van het aspect natuur (o.a. Natura 2000 gebied) is in de lijn van het advies van de Commissie m.e.r.
- Vele archeologische monumenten liggen in reeds geroerde grond.
- Onderzoek naar munitie en explosieven maakt geen onderdeel uit van het planMER.
- Externe veiligheid valt ook onder RO, hanteer daarom specifiek de term 'ruimtebeslag'
- check per aspect effecten aanleg en onderhoud/beheer
- check tekst over financiële compensatie (p.99)
- tabel 5.29 wordt aangevuld met de aanvullende beoordeling natuur (EHS) en EV
- Wat is het verschil tussen verbinding en aftakking?

8 Reacties ontvangen op notitie RD

Er zijn 30 reacties ontvangen op de notitie RD, van gemeenten, provincies, milieudiensten, Unie van waterschappen etc. Deze zijn in een tabel weergegeven. Aan deze tabel wordt nog een kolom toegevoegd waarin is opgenomen wat er met de opmerkingen is gedaan.

9 Afspraken

De opmerkingen ten aanzien van het 1^e concept planMER zullen zoveel mogelijk worden meegenomen. Als men verder nog opmerkingen wil doorgeven, dan graag voor eind november aan **Art.** mailen.

Een volgende KBG-overleg zal naar verwachting pas ergens in januari 2010 plaatsvinden.

De brief voor de gemeenten met de GIS-info zal ook naar de KBG-leden worden gestuurd.

Door VNO/NCW is een brief opgesteld waarin zij aangeven hoeveel leidingen zij in de toekomst verwachten nog aangelegd te worden in Nederland voor olie en chemicaliën. Dit stuk zal ook naar de KBG-leden verzonden worden.

10 Rondvraag en sluiting

- Wanneer vindt de definitieve tracékeuze plaats in de AMvB Ruimte? Dit zal pas in 2010/2011 gebeuren.

- Arcadis brengt een beoordelingskader in beeld en toetst de milieu-effecten, maar maakt geen keuze voor uiteindelijke tracés. Dit doet VROM in de Structuurvisie op basis van het planMER, het MKBA en op basis van nut en noodzaak.

- **Art. 10.2e** verzoekt het kaartmateriaal tevens digitaal te verstrekken. Gezien de grootte van de kaarten, zal dit middels een link plaatsvinden.

**Directoraat-Generaal
Milieu**
Directie Risicobeleid

Datum
23 november 2009



Gemeentehuis

Raadhuisplein 1, Nederweert

Postbus 2728
6030 AA Nederweert
Telefoon (0495) 677 111
Fax (0495) 633 245
E-mail: info@nederweert.nl
Internet: www.nederweert.nl
Bank: BNG 28.50.05.804

10.2e

Ministerie I&M
Directie Water en Bodem, ipc 360
De heer
Postbus 30940
2500 GX DEN HAAG

VROM	
zaak	doss
Datum 22 DEC 2011	
Kenmerk 2011/176480	
Toeschikking d'nr	
1e	
2e	
3e	
4e	
Na behandeling retour archief	
Deponeren dd	

beh. door :
doorkiesnr. :
e-mail : @nederweert.nl
bijlage(n) : -

uw brief :
datum : 20 december 2011
verzonden : 21 DEC. 2011
kenmerk :

10.2e

onderwerp : Onderzoek buisleidingenstrook Laarbeek-Echt-Susteren.

Geachte heer ,

10.2e

Op 29 november jl. heeft u ons een mail gezonden waarin u aangeeft dat er tijdens de termijn van inzage van de ontwerp-Structuurvisie buisleidingen en milieueffectrapportage vanuit het bedrijfsleven zienswijzen zijn ingediend welke er voor pleiten de leidingstrook Laarbeek-Echt-Susteren, welke in de ontwerp-Structuurvisie was vervallen, toch weer op te nemen. U kondigt aan dat het tracé weer in studie genomen wordt. Hierbij heeft u aangegeven dat het tracé aangepast kan worden afhankelijk van de lokale situatie. U heeft ons uitgenodigd hier een reactie op te geven.

Zoals wij in onze zienswijze van juni 2011 hebben aangegeven zouden wij het wenselijk vinden dat de buisleidingenstrook over ons grondgebied zou komen te vervallen. Dit omdat dit immers minder belemmeringen oplevert voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen onze gemeente. Dit is met name relevant in het kader van de voorgenomen doortrekking van een randweg binnen onze gemeente en de ontwikkeling van de noord-oostelijke oksel van de kruising van de verkeersaders A2 en Randweg zuid.

Gezien het nationale belang van de leidingenstrook zien wij het belang van de leidingenstrook uiteraard ook in. Graag zouden wij wel een strook zien welke de minste belemmeringen met zich meebrengt. Dit door de reserveringsstrook te laten aansluiten bij de bestaande hoofdgasttransportleidingen en de strook over de volledige lengte van ons grondgebied zo beperkt mogelijk te houden qua breedte.

Wij vertrouwen er op u middels dit schrijven voldoende te hebben geïnformeerd. Voor eventuele vragen kunt u contact opnemen met mevrouw . Zij is regulier op maandag, dinsdag, donderdag en vrijdagmorgen bereikbaar op telefoonnummer

10.2e

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Nederweert,
namens dezen,
het hoofd van de Afdeling Samenleving en Ruimte,

10.2e

Buisleidingen als transportmodaliteit, een ruimtelijk-economische visie
(ambtelijke discussienotitie, februari 2008)



Inhoud:

1. Samenvatting en conclusies
2. Aanleiding, vraagstelling, afbakening en wijze van totstandkoming
3. Belang van buisleidingtransport
4. Behoefte van het bedrijfsleven aan nieuwe buisleidingen
5. Rol van de overheid, in het bijzonder de omgang met ruimteclaims
6. Nieuwe Wro en huidige ruimtelijke situatie bij buisleidingen
7. Hoe nu verder?

1. Samenvatting en conclusies

Buisleidingstransport – in het bijzonder het vervoer van olie, gas en (petro-)chemische stoffen via pijpleidingen - levert een belangrijke bijdrage aan de energievoorziening en de economische ontwikkeling van ons land. Buisleidingvervoer heeft bovendien vaak externe veiligheidsvoordelen boven het vervoer via andere modaliteiten. De ambitie is daarom om in de toekomst aan de toenemende vraag naar buisleidingstransport te kunnen blijven voldoen. Vanuit die ambitie heeft het vorige kabinet in de Nota Mobiliteit een visie op buisleidingen als transportmodaliteit aangekondigd. Deze ambtelijke discussienotitie bevat de beloofde visie en is op zijn beurt een belangrijke bouwsteen voor de Structuurvisie Buisleidingen die eind 2008 het huidige Structuurschema Buisleidingen (SBUI) vervangt.

De volgende vragen worden in deze notitie beantwoord:

- Wat is de behoefte van het bedrijfsleven aan nieuwe buisleidingen voor conventioneel buisleidingstransport? Waar zijn naar verwachting nieuwe buisleidingen nodig?
- Hoe moet de overheid omgaan met ruimteclaims van bedrijven voor nieuwe buisleidingen?
- Welke nieuwe ontwikkelingen doen zich voor op gebied van buisleidingstransport?

Ten behoeve van deze vragen is onderzoek uitgezet.¹ De belangrijkste stakeholders zijn bij dit onderzoek betrokken via interviews, klankbordgroepen en presentaties van (tussentijdse) resultaten.

In de context van dit onderzoek heeft het COB Kennisplatform Kabels en Leidingen bovendien teksten aangeleverd over relevante ontwikkelingen op het gebied van kabels en leidingen in de ondergrond. Deze teksten zijn in dit rapport opgenomen in aparte tekstblokjes.

Dit zijn de belangrijkste bevindingen van het onderzoek:

A. Behoeft van het bedrijfsleven aan nieuwe buisleidingen (op basis van PRC-onderzoek):

¹ Policy Research Corporation (PRC): Vraagraning buisleidingtransport, 2007; Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM): Publieke belangen bij buisleidingen, 2007.

- Nederland kan op het gebied van aardgas een knooppuntfunctie vervullen binnen Europa. De hiervoor benodigde uitbreiding van het hoofdtransportnet van de Gasunie kan grotendeels binnen de reeds gereserveerde stroken plaatsvinden (met uitzondering van een knelpunt in de stadsregio Arnhem-Nijmegen, zie hieronder);
- door Zuid- en Midden-Nederland lopen belangrijke buisleidingencorridors voor het transport van aardolie(producten) en chemische stoffen. Hierdoor worden binnen- en buitenlandse chemische clusters met elkaar verbonden. De chemische industrie opereert in een dusdanig internationaal speelveld dat Noord-West Europa voor deze bedrijfstak feitelijk één groot chemisch cluster is. De grensoverschrijdende buisleidingen die voor dit cluster nodig zijn, vergen nauwe samenwerking tussen Nederland, Duitsland en België;
- voor de mainport Rotterdam kan een directe buisleidingverbinding voor olieproducten en/of chemische stoffen tussen Rotterdam en het Duitse Ruhrgebied van strategisch belang worden;
- het chemische cluster in Zuid-Limburg vraagt in de toekomst mogelijk om aanvullende ontsluiting via pijpleidingen. Mogelijkheden zijn: een aftakking van bovengenoemde oost-west corridor, benutting van de bestaande route door België of aanvoer vanuit Duitsland;
- op een beperkt aantal plaatsen doen zich thans knelpunten voor: in de haven van Rotterdam is de grens van de capaciteit bereikt voor wat betreft het transport van olieproducten en chemische stoffen; bij Arnhem en Nijmegen ondervindt de Gasunie problemen bij het kruisen van de grote rivieren;
- afzonderlijke industriële bedrijven geven nu niet het signaal dat ze behoefte hebben aan nieuwe buisleidingen, maar hierbij moet opgemerkt worden dat hun zichttermijnen vrij kort zijn;
- CO₂-transport vraagt in de toekomst mogelijk om nieuwe buisleidingen. Hiernaar dient nader onderzoek te worden gedaan, waarbij cruciaal is op welke locaties straks CO₂ opgeslagen wordt.

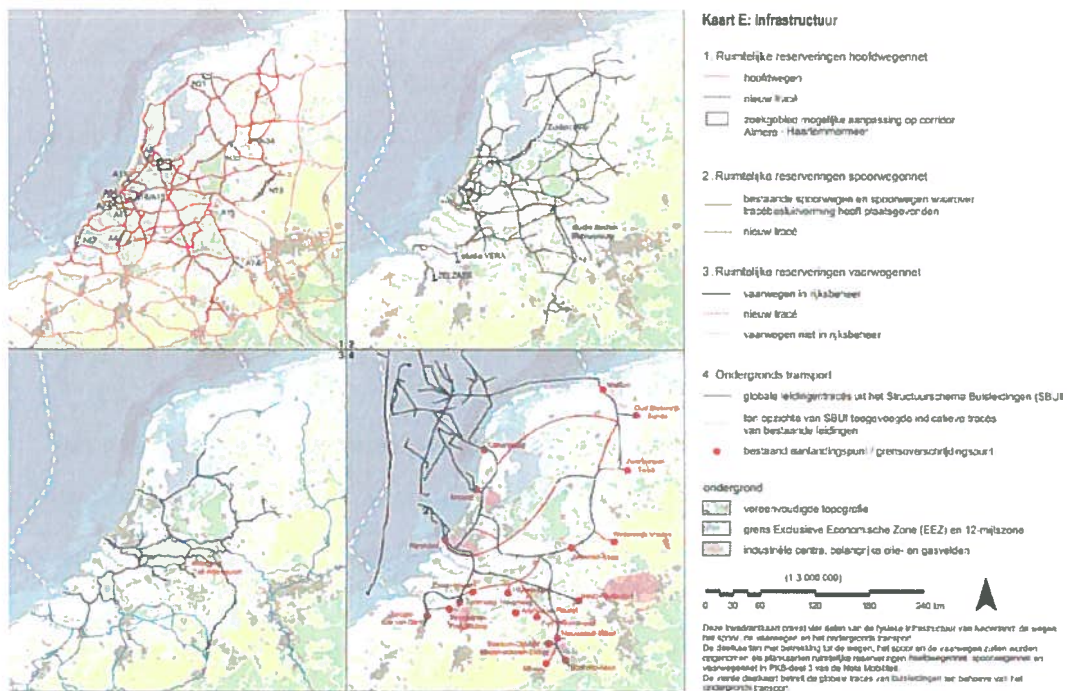
De belangrijkste Nederlandse chemische clusters – met de bijbehorende bedrijven - zijn:

- Rotterdam/Moerdijk: Lyondell, Exxon Mobil, Air Liquide, Air Products, Chevron, Kuwait Petroleum, Vopak Chemicals
- Arnhem: BASF/Shell, Akzo Nobel
- Zuid-Limburg: DSM, SABIC, BASF/Shell, Celanese, Akzo Nobel, Sigma, Solvay

- Eemshaven, Delfzijl: Akzo Nobel, PPG
- Terneuzen: Dow Chemical

In onderstaande kwadrantkaart uit de Nota Ruimte zijn op de kaart rechtsonder de belangrijkste, bestaande buisleidingtracés aangegeven. De kaart laat ook zien waar deze tracés aantakken op het Europese netwerk en waar de gasleidingen van het continentale plat aan land komen.

Kwadrantkaart Infrastructuur (Nota Ruimte, 2004, p. 75)



B. Rol van de overheid, in het bijzonder de omgang met ruimteclaims (op basis van KiM-onderzoek)

Het (literatuur)onderzoek van het KiM naar de marktordening en de publieke belangen bij buisleidingen wijst het volgende uit:

- in zijn algemeenheid is de aanleg van buisleidingen een private aangelegenheid, omdat de baten van buisleidingstransport ook privaat zijn (tenzij er grote externe veiligheidsvoordelen zijn die alleen bij overheidsbetrokkenheid gerealiseerd worden)²;
- wanneer marktmacht niet speelt, zijn met buisleidingen hoofdzakelijk twee publieke belangen gemoeid, dat van externe veiligheid en dat van verdeling van schaarse ruimte. Deze twee hangen met elkaar samen, zie hieronder;
- het ruimtebeslag van buisleidingen wordt vooral bepaald door de veiligheidszones die aangehouden moeten worden. Het ruimtebeslag is minder geworden, omdat (zie het kader van het COB Platform Kabels en Leidingen) door de ontwikkeling van nieuwe graaf- en boortechnieken het dieper aanleggen van leidingen goedkoper is geworden, waardoor minder brede zones nodig zijn. Soms zijn die zones helemaal niet meer nodig, maar is het nog wel wenselijk een beperkte operationele zone in stand te houden ten behoeve van de toegang tot de leidingen;
- het lijkt op het eerste gezicht aantrekkelijk om zoveel mogelijk ruimte te reserveren voor toekomstige leidingen, toch is dit niet efficiënt. In economische zin is het nut van ruimtelijke reserveringen dat hiermee grootschalige kapitaalvernietiging kan worden voorkomen (sloop van bebouwing op plaatsen waar leidingen moeten komen). Ruimte is echter niet gratis. Een leiding waarvoor gedurende tien jaar ruimte moet worden gereserveerd, zal in een kosten-batenanalyse – met een discontovoet van 4% - snel het onderspit delven wanneer er aanwendingsmogelijkheden zijn die eerder renderen en mogelijk ook hogere baten genereren (zoals woningbouw).
- hierbij komt dat de daadwerkelijke aanleg van een leiding een private beslissing is. De overheid reserveert de ruimte, maar heeft geen zekerheid dat de reservering gebruikt gaat worden.

² Economen en bestuurskundigen verschillen van inzicht over de marktordening bij nutsleidingen. Volgens economen kunnen de meeste nutsleidingen geprivatiseerd worden mits de overheid een aantal randvoorwaarden goed vastlegt. Bestuurskundigen redeneren eerder dat de leveringszekerheid het beste gediend is met overheidseigendom van de leidingen en soms ook met overheidsexploitatie. Voor de defensieleidingen geldt in het verlengde hiervan: defensie als zodanig is een collectief goed en om strategische redenen ligt het voor de hand zowel het eigendom als de exploitatie van defensieleidingen bij de overheid te laten.

- vanuit economische optiek verdient het daarom aanbeveling om de kosten van ruimtelijke reserveringen zoveel mogelijk in rekening te brengen bij de bedrijven die van deze reservering gebruik zullen maken.

Kader: Kostprijsverlaging door nieuwe boor- en graaftechnieken

Sleufloze technieken zoals Horizontal Directional Drilling (HDD) en in mindere mate Microtunneling worden in Nederland op grote schaal toegepast voor kruisingen van buisleidingen met wegen, waterkeringen en natuurgebieden. Dit vanwege evidente voordelen: minimale hinder voor het verkeer (zowel op de weg als op het water) en milieu (geen verstoring van het landschap, geen grondwateronttrekking) en de mogelijkheid om, daar waar de ondergrond al "vol" is, op grotere diepte toch een oplossing te vinden. Minder bekend is dat deze technieken (in het bijzonder de HDD techniek) ook al worden toegepast om over grotere lengtes buisleidingen ondergronds aan te leggen door een aantal lange boringen (1000-2000 meter per boring ligt binnen de technische mogelijkheden) 'aan elkaar te knopen'.

De kosten voor een specifiek project blijven uiteraard sterk afhankelijk van lokale factoren, zoals de grondgesteldheid, maar globaal zijn de kosten voor de HDD techniek in de periode 2000-2008 met ca 35 a 40 % gedaald. Hierdoor wordt het eerder mogelijk om een leiding in kritische situaties op grotere diepte te leggen en daarmee het bovengronds ruimtebeslag uit oogpunt van externe veiligheid te beperken.

De traceerbaarheid van kabels en leidingen op grote diepte is een belangrijk punt van aandacht. Gezamenlijk zullen de desbetreffende kennisnetwerken hierover kennis moeten ontwikkelen.

COB platform kabels en leidingen

C. Hoe nu verder?

Op basis van het voorgaande kunnen de volgende uitgangspunten worden geformuleerd voor de omgang met ruimteclaims:

- gelet op de verminderde ruimtebehoefte is het vereenvoudigen van procedures voor de aanleg van leidingen – zoals voorzien in de AMvB Buisleidingen – minstens zo belangrijk als het reserveren van ruimte (= conclusie PRC-onderzoek);
- de overheid moet alleen tot harde ruimtelijke reserveringen (leidend tot aanpassing van bestemmingsplannen) overgaan, wanneer er een behoorlijke mate van zekerheid is dat een leiding ook wordt aangelegd;

- de beste manier om die zekerheid te verkrijgen, is door de (toekomstige) leidingeigenaar - die de kansen en risico's van wel/niet reserveren het beste kan overzien - de kosten van een ruimtelijke reservering (zijnde de planschade) te laten dragen. In de praktijk zou dit neerkomen op het in de tijd naar voren halen van de planschadevergoedingen, zodat die niet pas betaald worden op het moment dat een leiding wordt aangelegd, maar vanaf het moment dat er een wettelijk plicht ontstaat om bestemmingsplannen aan te passen (het moment dat functieverlies optreedt). Het is niet nodig hierbij onderscheid te maken tussen private en andere leidingen, omdat ook bij andere leidingen planschadevergoeding moet worden betaald;
- wanneer bovenbeschreven "verzakelijking" van de omgang met ruimtelijke claims niet te realiseren is, moet de overheid langs andere weg proberen om het risico zoveel mogelijk bij die partijen te leggen die het kunnen beïnvloeden.

De rijksoverheid kan verantwoordelijk worden gehouden voor een juiste omgang met claims waarmee nationale economische belangen zijn gemoeid. Het reserveren van de benodigde ruimte kan door het rijk via een AMvB of een (rijks)projectbesluit geschieden. Het is dan ook aan het rijk om te beslissen welke mate van zekerheid de bedrijven moeten bieden dat ze van de reservering gebruik gaan maken en of – en zo ja in welk stadium – voor eventuele planschadeclaims moet worden betaald. Bij knelpunten waarmee geen nationale economische belangen zijn gemoeid, is het aan de provincies om hierover te beslissen. Zo ontstaat het volgende beeld: de Structuurvisie Buisleidingen bevat straks, net als het huidige SBUI zones of stroken voor buisleidingen. Dit zijn conform de nieuwe Wro geen harde ruimtelijke reserveringen, maar "aanduidingen" van de belangrijkste buisleidingcorridors in ons land. Deze zones of stroken dienen aan te sluiten op de internationale netwerken. Het gaat hier b.v. om de Buisleidingstraat, het hoofdtransportnet van Gasunie, de belangrijkste oost-west verbindingen voor olieproducten en chemische stoffen en idem het tracé tussen Rotterdam en Amsterdam voor olieproducten. De ruimtelijke reserveringen voor nieuwe zones of stroken van nationaal belang zullen vervolgens via een "AMvB ruimtelijke reserveringen buisleidingen" of één of meerdere rijksprojectbesluiten tot stand moeten komen.

Het aanleggen van buisleidingen buiten de ruimtelijke reserveringen – van een AMvB of van projectbesluiten - hoeft niet verboden te worden, maar de eigenaar/exploitant zal dan wel

zelf de betreffende overheden moeten benaderen om de bestemmingsplannen aangepast te krijgen.

Zonder ruimtelijke ordening geen buisleidingen, maar ooit was het omgekeerd....

Tot in de eerste helft van de 19^e eeuw werd "menschelijke beer" geloosd in sloten en grachten, tezamen met slachtafval van kleine aan-huis slachterijen, terwijl de gangbare winplaats voor drink-, was- en spoelwater datzelfde openbare water was. Ziekten als cholera, tyfus en moeraskoorts waren aan de orde van de dag. De gemiddelde levensduur bedroeg dan ook niet meer dan 30 jaar.

"Bacteriën" werden in de tweede helft van de 19^e eeuw ontdekt. Toen ontstonden geleidelijk riolering- en drinkwaternetwerken. Voor de aanleg van die netwerken – en voor andere infrastructuur ten behoeve van handel en nijverheid - was het echter nodig de scheidslijnen tussen openbare en private gronden vast te leggen. De eerste aanzet daartoe kwam van Napoleon's Code Civil, in Nederland ingevoerd door Koning Lodewijk Napoleon. Zo ontstond in 1832 het kadaster. Daarmee werd een eerste aanzet gegeven tot ordening van de openbare ruimte waarin genoemde "hygiënische stelsels" konden worden ondergebracht.

COB Platform Kabels en Leidingen

2. Aanleiding, vraagstelling, afbakening en wijze van totstandkoming

Aanleiding

Sinds 1985 is het Structuurschema Buisleidingen van kracht. Het Structuurschema bevat een lange-termijnvisie op buisleidingtransport, het biedt een procedureel kader voor de tracékeuze en aanleg van buisleidingen en het bevat een toetsingskader voor de ruimtelijke consequenties van buisleidingtracés. De ruimtelijke consequenties van het Structuurschema zijn uitgewerkt in een landelijk net van hoofdverbindingen voor transportleidingen voor gevaarlijke stoffen.

Het Structuurschema is sinds 1985 vier keer verlengd zonder dat daarbij een inhoudelijke aanpassing heeft plaatsgevonden. De laatste verlenging dateert van november 2003 (Tweede Kamer, 2003-2004, 28743, nr. 2) waarin de planperiode is verlengd tot uiterlijk 30 december 2008.

Dat betekent dat eind volgend jaar het Structuurschema afloopt. Verlenging van het Structuurschema met een nieuwe periode van 5 jaar is niet opportuun; na ruim 20 jaar is er behoefte aan een herijking of vernieuwing van de ruimtelijk-economische visie op buisleidingen.

Deze behoefte is mede ingegeven door het advies "Samen voor de buis" dat de heer M.E.E. Enthoven eind 2004 heeft uitgebracht. Hierin constateert hij onder meer dat het ontbreken van een visie op buisleidingen heeft geleid tot een impasse in het beleid. Hij stelt dat nieuwe beleidsvisies van het Kabinet de laatste jaren geen verwijzing bevatten naar de functies van buisleidingen en het te voeren beleid. Hierdoor wordt tekort gedaan aan de vitale functie van buisleidingen voor de Nederlandse economie, de energievoorziening en het transport van gevaarlijke stoffen. Daardoor wordt het benutten van kansen op deze terreinen bemoeilijkt. Enthoven adviseert dan ook dat de betrokken ministeries gezamenlijk een strategische visie ontwikkelen voor buisleidingen en buisleidingvervoer.

Naar aanleiding van het advies van dhr. Enthoven heeft het Kabinet in 2005 besloten de verantwoordelijkheid voor het dossier neer te leggen bij de minister van VROM en deze de opdracht te geven het dossier op orde te brengen onder leiding van een interdepartementale Task Force (Tweede Kamer, 2004-2005, 26018, nr. 4). In deze Task Force participeren VROM, BZK, Defensie, Economische Zaken en Verkeer en Waterstaat. Tevens is toen besloten dat de minister van V&W zorg draagt voor het ontwikkelen van een visie op buisleidingen als transportmodaliteit.

Vraagstelling:

De volgende vragen worden in deze notitie beantwoord:

- Wat is de behoefte van het bedrijfsleven aan nieuwe buisleidingen voor conventioneel buisleidingtransport?
- Waar zijn naar verwachting nieuwe leidingen nodig?
- Hoe moet de overheid omgaan met ruimteclaims van bedrijven voor nieuwe leidingen?
- Welke nieuwe ontwikkelingen doen zich voor op het gebied van buisleidingtransport?

Totstandkoming

De basis voor deze notitie wordt gevormd door een onderzoek naar de toekomstige behoefte aan nieuwe buisleidingen, uitgevoerd door Policy Research Corporation, en een studie van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid naar de borging van publieke belangen bij buisleidingen, het gebruik van kostenbatenanalyses en de rol van de overheid, met name bij ruimteclaims van bedrijven.³ De relevante stakeholders van overheid en bedrijfsleven zijn bij dit onderzoek betrokken via interviews, klankbordgroepen en presentaties van de (tussentijdse) resultaten. Parallel aan dit traject heeft het COB Platform Kabels en Leidingen zich gebogen over nieuwe ontwikkelingen op het gebied van buisleidingtransport. Deze zijn in deze notitie opgenomen in de vorm van kaders.

Afbakening

Deze notitie heeft net als het SBUI betrekking op hoofdtransportverbindingen voor conventioneel buisleidingtransport, dat wil zeggen op het transport van gasvormige en vloeibare stoffen door pijpleidingen die van landelijk belang zijn. In het verleden is veel aandacht besteed aan de mogelijkheden van ondergronds stukgoedtransport, mede naar aanleiding van de motie Van Heemst (TK25003, 96-97). Naar aanleiding van die motie is veel - interdepartementaal - onderzoek gedaan naar de wenselijkheid en haalbaarheid van ondergrondse netwerken voor stukgoedtransport. Gedacht werd dat dit zowel congestieproblemen als de uitstoot van schadelijke stoffen zou kunnen verminderen. De conclusie van deze onderzoeken – waarover de TK op 22 augustus 2000 is geïnformeerd (kamerstuknummer 26018 nr. 3) - was dat de bijdrage aan de beleidsdoelen gering was in

³ PRC: Vraagaming buisleidingtransport, 2007; KiM: Publieke belangen bij buisleidingen, 2007.

verhouding tot de benodigde investeringen en dat ondergronds stukgoedtransport moeilijk rendabel te maken was, vooral vanwege de benodigde extra overslagpunten.

Aangezien er geen redenen zijn om aan te nemen dat de uitkomst nu heel anders zou zijn, heeft deze notitie alleen betrekking op hoofdtransportleidingen voor conventioneel buisleidingtransport. Dit neemt niet weg dat er op lokaal niveau zeer wel niches kunnen zijn waar ondergronds stukgoedtransport wel rendabel is en ook maatschappelijke voordelen heeft. Het betreft dan echter geen hoofdtransportleidingen. In de bijdragen van het COB Platform Kabels en Leidingen wordt o.a. ingegaan op de kansen voor buisleidingtransport op lokaal niveau.

Niches voor ondergronds stukgoed transport

In specifieke gevallen kan het interessant worden om ook stukgoedtransport via buisleidingen te verzorgen. Het gaat om die gevallen waar intensief en langdurig transport (grote volumes) over vaste trajecten plaats vinden. Hierbij valt te denken aan de logistieke behoefte die op termijn in en tussen havengebieden zou kunnen ontstaan. Verladers zouden daar op termijn in geïnteresseerd kunnen raken.

Tot op heden hebben studies naar ondergronds stukgoedtransport nog niet tot realisatie geleid. Zo zijn in Antwerpen recent initiatieven ontplooid voor onderzoek, inclusief investeringsramingen, van een lokaal ondergronds logistiek systeem voor containers tussen de verschillende dokhavens. Ook kan vermeld worden een studie uit 2005 naar het logistiek concept, de uitvoering en de investering voor een Ondergronds Logistiek Systeem in het tracé van de Buisleidingenstraat voor het transport van kleinere modules tussen Rotterdam en de Belgische grens. Verder zijn gedetailleerde studies gemaakt voor bloementransport tussen Aalsmeer en Schiphol en voor stukgoedistributie in het centrum van Tilburg.

Ondanks het feit dat realisatie tot op heden niet heeft plaatsgevonden ligt het in de lijn der verwachting dat in de nabije toekomst vaker studies op dit vlak zullen worden uitgevoerd.

COB platform kabels en leidingen

3. Belang van buisleidingtransport

Buisleidingtransport is naast wegvervoer, spoorvervoer, binnenvaart en kustvaart een belangrijke modaliteit binnen het goederenvervoer. De grootste binnenlandse vervoerstroom (in tonnen) loopt via pijpleidingen (denk aan riolen, water- en gasleidingen). Deze binnenlandse vervoerstroom per pijpleiding wordt echter niet door het CBS geregistreerd, daarom is de precieze omvang ervan niet bekend. Het aandeel van het pijpleidingvervoer in het totaal aantal ladingtonkilometers op Nederlands grondgebied – ook weer exclusief deze binnenlandse stroom – was in 2005 13% (vgl. wegvervoer 46%, binnenvaart 36%, railvervoer 5%).⁴ Het gaat bij het pijpleidingvervoer met name om ruwe aardolie. Daarvan komt jaarlijks circa 145 mln ton per schip in Rotterdam aan waarvan circa 60 mln ton bestemd is voor de raffinaderijen en circa 85 mln ton weer wordt geëxporteerd via short sea en pijpleidingen. Ruwe olie is – aldus het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid – de motor waarop de Rotterdamse haven draait. Bijna de helft van de Rotterdamse overslag (in tonnen) betreft ruwe olie.

In totaal ligt er in Nederland voor ongeveer 18000 km aan (hoofd)transportleidingen voor gevaarlijke stoffen in de bodem. Hierbij gaat het om circa 12000 km aan hoge druk aardgastransportleidingen, circa 1600 km leidingen op land ten behoeve van de gaswinning, circa 2500 km aan transportleidingen voor olie en olie-producten en circa 2000 km leidingen voor overige gassen zoals CO₂, ethyleen, chloor etc. Daarnaast liggen er onder de Nederlandse bodem circa 100.000 km aardgasleidingen voor lokale distributie, circa 100.000 km lokale waterleidingen en zo'n 75.000 km rioleringen. Die vallen echter buiten het bereik van deze notitie.

Evenals de overige transportmodaliteiten kent buisleidingtransport voor- en nadelen en bestaan er kansen en bedreigingen in de transportmarkt. Pijpleidingen zijn alleen rendabel bij zeer grote volumes van de te transporteren stoffen. Wanneer dat het geval is, heeft pijpleidingtransport verschillende voordelen. Op het gebied van snelheid, punctualiteit, transportkosten, capaciteit, betrouwbaarheid en beschadiging van goederen scoren pijpleidingen goed in vergelijking met de overige transportmodi. Duidelijk is verder dat de pijpleiding in veel gevallen in een "captive market" opereert: bij transport over land is er voor veel stoffen geen alternatief (zoals water, gas en ruwe aardolie). Voor andere stoffen

⁴ Het gaat bij ladingtonkilometers op Nederlands grondgebied om binnenlands goederenvervoer (exclusief pijpleiding) en om goederenvervoer van en naar Nederland voorzover landzijdig. Bron: Mobiliteitsbalans 2007, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

zijn er wel alternatieven (binnenvaart en spoor voor chemische basisstoffen en vloeibare brandstoffen) en dan geldt dat de te transporteren hoeveelheid groot moet zijn om buisleidingtransport rendabel te maken.

De geografische beperktheid van het net en de beperkte flexibiliteit qua te vervoeren stoffen zijn thans de voornaamste nadelige karakteristieken. Aardolieleidingen laten eens geïnstalleerd weinig flexibiliteit toe op het gebied van af te leggen traject of het te vervoeren product. De meeste leidingen voor de petrochemie daarentegen kunnen in principe verschillende producten vervoeren en zijn dus heel wat flexibeler. De omzetting naar een ander producttype brengt echter extra kosten met zich mee. Gasleidingen vertonen op dit gebied weinig of geen beperkingen.

Stedelijke ontwikkeling

Na satellietsteden en Vinexwijken staat nu stedelijke verdichting op de ruimtelijke ordeningsagenda. Ongeveer één derde van het toekomstige bouwvolume zal binnen het bestaande stedelijk gebied ontwikkeld worden. Als gevolg van het in verschillende scenario's genoemde bouwvolume voor de komende 20 jaar, zal in die tijd circa 100.000 km aan kabel- en leidingwerk de grond in gebracht worden ter uitbreiding van de bestaande data-, energie- en nutsvoorzieningen. Dit staat nog los van nieuwe buisleidingen voor duurzame energiesystemen als stadsverwarming, koude-warmteopslag en dergelijke.

Voorals in het stedelijk gebied ontstaat de komende 20 jaar plaatselijk een ruimtelijk conflict rond het inpassen van kabel- en leidingsystemen in de beschikbare ondergrondse ruimte. Bestaand en toekomstig kabels- en leidingtransport zal hiervan de nodige gevolgen ondervinden. Nieuwe technologieën en andere financieringsconstructies zouden een oplossing kunnen bieden door bijvoorbeeld doorgaand buisleidingtransport op grotere diepte aan te leggen.

Het creëren van dergelijke oplossingsrichtingen in het stedelijk gebied vraagt echter de nodige onderzoeksinspanningen. Het is een uitdaging die we daarom nu moeten aangaan.

COB Platform Kabels en Leidingen

4. Behoeft van het bedrijfsleven aan nieuwe buisleidingen

Begin 2007 heeft Policy Research Corporation (PRC) in opdracht van V&W onderzoek gedaan naar de behoefte van verschillende economische sectoren aan uitbreiding van hun buisleidingtransport tot circa 2015. Het onderzoek betrof het in kaart brengen van de betreffende markten, het inventariseren van de stoffen die per buisleiding getransporteerd worden, het vaststellen van de huidige vraag en het onderzoeken van de toekomstige vraag naar buisleidingtransport. Dit resulteerde in een vraagraming die naast de beschikbare

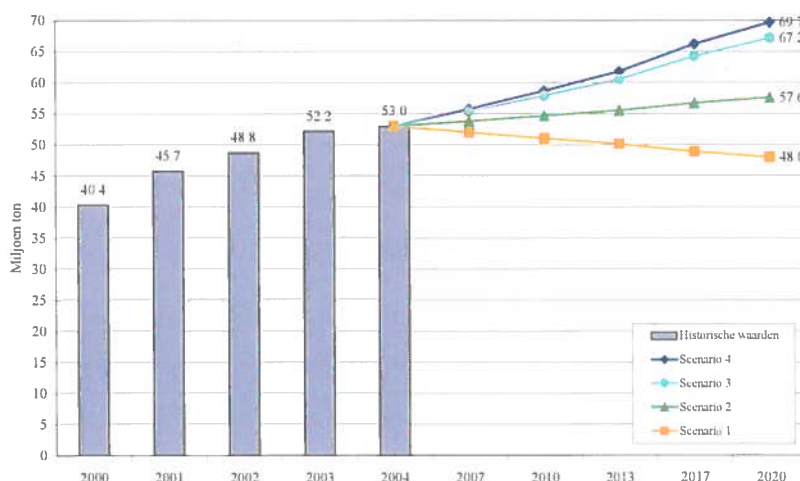
capaciteit is gelegd om zo tot een inschatting te komen van de behoefte aan nieuwe capaciteit, inclusief de locatie daarvan.

Aanpak

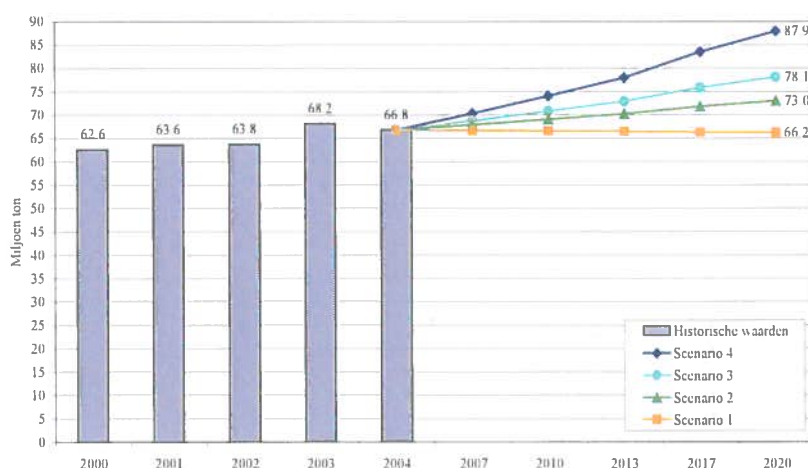
Om te beginnen is de buisleidingtransportmarkt opgedeeld in vijf segmenten: aardgas, aardolie, water, chemische stoffen en een restcategorie waaronder biomassa en slurry. Hieronder wordt dezelfde segmentering gehanteerd.

Aardgas wordt in Nederland vrijwel uitsluitend door buisleidingen getransporteerd. Voor import en export wordt ook wel gebruik gemaakt van gekoeld vloeibaar gas (Liquefied Natural Gas, LNG) dat minder plaats inneemt en daardoor efficiënt per schip vervoerd kan worden.

De markt voor aardgas groeit, er wordt rekening gehouden met een mogelijke groei van circa 35% tot 2020. De Nederlandse productie van aardgas zal ongeveer stabiel blijven en na 2030 waarschijnlijk dalen, maar import en export nemen naar verwachting toe, vooral van LNG. Bovendien zijn er plannen om de centrale locatie en goede infrastructuur van Nederland in te zetten in een poging om "gasrotonde" van Europa te worden, een draaischijf tussen productie (Noorwegen en Rusland) en markt (West-Europa). De Gasunie is momenteel bezig daartoe het buisleidingennet voor aardgas uit te breiden. Dit kan in principe geschieden in de bestaande voor gasleidingen gereserveerde stroken, met uitzondering van een knelpunt in de stadsregio Arnhem-Nijmegen.



Aardolie wordt in ruwe vorm per schip aangevoerd. Deze ruwe olie wordt vervolgens geraffineerd in Nederland of weer geëxporteerd, vooral naar België en Duitsland. Ongeveer de helft van het binnenlandse aardolietransport gaat via buisleidingen, o.a. van de Defensie Pijpleiding Organisatie (DPO). De ontwikkeling van de vraag naar aardolie is zeer afhankelijk van de prijs op de wereldmarkt. Bovendien hebben energiebesparende maatregelen invloed op de vraag, al compenseert de groeiende vraag uit de chemische industrie de afname van de vraag ten behoeve van primair energieverbruik. Een afname van de totale vraag lijkt dus niet waarschijnlijk, maar de verwachtingen voor de toename van de vraag vertonen aanzienlijke variatie. Bovendien opereren de raffinaderijen in een zeer internationaal speelveld en is het zeer wel mogelijk dat ze productiecapaciteit naar het buitenland verplaatsen (bijvoorbeeld naar het Midden-Oosten). Dit zorgt voor aanzienlijke onzekerheid bij het inschatten van de toekomstige behoefte aan extra buisleidingcapaciteit.



Water wordt vrijwel uitsluitend over kleine afstanden getransporteerd, omdat de transportkosten relatief hoog zijn in verhouding tot de lage economische waarde van water. De omvang van de stromen is groot, maar er wordt voor drink- en koelwater geen toenemende vraag verwacht. Wel brengt het ontkoppelingsbeleid (geen regenwater in het riool) met zich mee dat aparte leidingen moeten worden aangelegd voor de afvoer van regenwater, maar dit vergt geen landelijke ruimtelijke reserveringen.

Chemische stoffen. Slechts een relatief beperkt deel (13%) van de chemische stoffen wordt via buisleidingen getransporteerd. De grote verscheidenheid aan stoffen in relatief beperkte hoeveelheden is hiervoor verantwoordelijk: buisleidingen zijn alleen rendabel bij grote

volumes. Wanneer het volume niet groot genoeg is, gaan de chemische stoffen voornamelijk via het spoor of de binnenvaart. Over korte afstanden zijn het wegvrachtverkeer en de binnenvaart belangrijk.

De omvangrijkste stromen via pijpleidingen betreffen de chemische basisproducten propeen en etheen. Dit transport vindt voornamelijk plaats tussen de chemische clusters in Rotterdam, Antwerpen, Limburg en Duitsland. De belangrijkste buisleidingen voor het transport van chemische stoffen liggen dan ook in het zuiden van NL. Een aanzienlijk deel van het transport tussen Rotterdam en Limburg gaat via België. Net als voor het aardoliesegment geldt ook hier dat veel afhangt van de productiebeslissingen van grote internationale ondernemingen. De concurrentiepositie van het Noord-West Europese chemische cluster (ten opzichte van chemische clusters in het Midden-Oosten en Azië) is bepalend voor de toekomst. Het kunnen beschikken over buisleidingen is hiervoor een belangrijke – maar geen afdoende – randvoorwaarde. De vraagramingen lopen dan ook uiteen van een krimp van tien procent tot een groei van zeventig procent. Hierbij is ingecalculeerd dat de roep om steeds veiliger transport zorgt voor een toenemende behoefte aan buisleidingtransport.



De Buisleidingenstraat tussen Rotterdam en Antwerpen beschikt nog over circa 75% van de beschikbare ruimte. Behoeftte aan extra capaciteit is er vooral in Rotterdam zelf. In de toekomst is mogelijk ook de vraag weer aan de orde of het chemische cluster van Zuid-Limburg het beste via België of via een rechtstreekse leiding vanuit Rotterdam kan worden ontsloten.

De toenemende aandacht voor de klimaatproblematiek en daarmee voor de afvang en opslag van CO₂ heeft tot gevolg dat CO₂ transport per buisleiding – dat in het onderzoek van PRC slechts zijdelings behandeld is - nader onderzoek behoeft. Het ministerie van

Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer heeft dit onderzoek op zich genomen.

Biomassa/Slurry. Biomassa/biodiesel omvat uit planten geproduceerde (vloeibare) stoffen die als energiedrager worden gebruikt in energiecentrales of voor transportdoeleinden worden ingezet. Slurry betreft een suspensie die gevormd is door een vaste stof fijn te malen en met een vloeistof te mengen. Een voorbeeld hiervan is zand, afkomstig van infrastructurele werken, gemengd met water om het over korte afstanden via een pijpleiding te kunnen verplaatsen. De omvang van deze stromen is beperkt en/of het betreft alleen zeer lokale stromen.

Wel zijn er ambitieuze plannen om het gebruik van biomassa en biodiesel te stimuleren. De EU streeft b.v. naar een aandeel van 10% in de transportsector. Het huidige kabinet wil dit zo mogelijk laten oplopen tot 20%, mits het duurzaam geproduceerd kan worden. De projectgroep Transitie Biomassa formuleerde in haar rapport van 2003⁵ een aandeel van biomassa van 30% in de totale energievoorziening en van 20-45% van de grondstoffen voor de chemische industrie. Ook hierbij is het de vraag of dergelijke potentiëlen op duurzame wijze gerealiseerd kunnen worden.

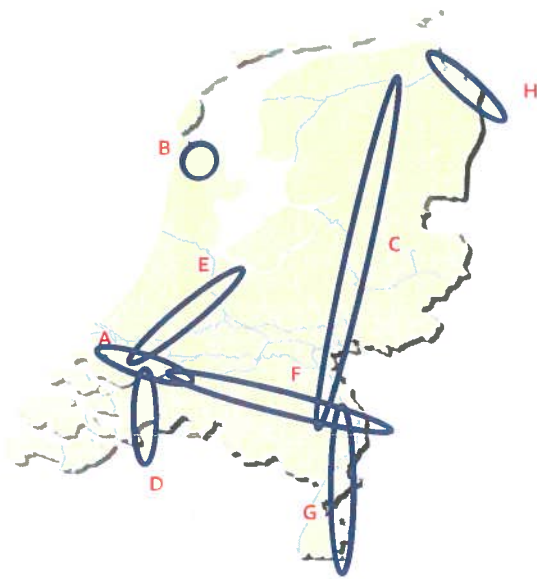
Voor het bijmengen van biodiesel zijn geen nieuwe buisleidingen nodig, omdat de brandstof samen met de gewone brandstof door bestaande leidingen getransporteerd wordt.

De niches waar binnen afzienbare termijn 100% biodiesel – of een andere CO₂-neutrale brandstof - kan worden toegepast, worden er tot dusver door gekenmerkt dat ze geen distributienetwerk vergen. Biomassa voor energiecentrales zal naar verwachting ook in de toekomst grotendeels via de binnenvaart aangevoerd worden.

Conclusies vraagruiming

Op basis van deze vraagruiming is bezien, in samenspraak met partijen, waar ruimtelijke knelpunten verwacht kunnen worden. De knelpunten zijn in twee categorieën ingedeeld. In de eerste plaats de knelpunten waarbij er concrete aanwijzingen zijn dat er nu al een probleem is. In de tweede plaats de knelpunten/aandachtsgebieden die nader onderzoek vergen om vast te stellen of zich een probleem kan gaan voordoen.

⁵ Projectgroep Transitie Biomassa: Biomassa: de groene motor van transitie, 2003.



1. Actuele knelpunten

- A. Ten zuiden van Rotterdam
- B. Aanlegpunt voor aardgas vanuit Noorwegen
- C. Noord-Zuid corridor

2. Aandachtsgebieden

- D. Tussen Rotterdam en Antwerpen
- E. Tussen Rotterdam en Amsterdam
- F. Tussen Rotterdam en Duitsland (langs Venlo)
- G. Tussen Rotterdam en Zuid-Limburg
- H. Tussen Eemshaven en Duitsland (langs Delfzijl)

Actuele knelpunten

A. De buisleidingen die over het terrein van de Rotterdamse haven lopen raken vol. Om de ontwikkeling in de Rijnmond niet af te remmen, zal de capaciteit van het buisleidingennet moeten worden uitgebreid, mede met het oog op de Tweede Maasvlakte. Een nieuwe buisleidingstrook is daarom nodig ten behoeve van lokaal transport tussen de bedrijven in de regio Rotterdam en de aansluiting van deze bedrijven op de Buisleidingstraat. De nieuwe buisleidingstrook zal ten zuiden van de haven moeten lopen.

B. Noorwegen wil een onderzeese leiding aanleggen voor gastransport naar West-Europa. Inmiddels is besloten dat het aanlandingspunt in België komt. Knelpunt B komt hiermee dus te vervallen.

C Van belang voor de gasrotonde-plannen is het knelpunt in de stadsregio Arnhem-Nijmegen. De gasrotonde vereist een goede verbinding van Groningen naar het Zuiden. Bij Arnhem-Nijmegen is een knelpunt geconstateerd. Verdere uitbreiding van het gastransportnet zou hierdoor bemoeilijkt kunnen worden. In het kader van de gasrotonde plannen is dit ongewenst.

Aandachtsgebieden

D De Buisleidingenstraat tussen Rotterdam en Antwerpen (zie kader) is van groot belang voor de Nederlandse chemische industrie. Voorlopig is er nog ruim voldoende capaciteit. Op dit moment is dus geen actie nodig.

E Hier gaat het om een verbinding tussen de havengebieden van Amsterdam en Rotterdam. Tussen Amsterdam en Rotterdam worden grote hoeveelheden (petro)chemische stoffen getransporteerd, met name via de binnenvaart. Deze stromen zijn van dusdanige omvang dat in de toekomst misschien een modal shift naar buisleidingtransport mogelijk is.

F Dit tracé legt een verbinding tussen Rotterdam en het Duitse industriegebied net over de Nederlandse grens. Het tracé biedt ook de mogelijkheid om te vertakken naar Zuid-Limburg en Arnhem – Nijmegen. Vanuit strategisch oogpunt is het belang van deze verbinding groot. Een directe verbinding zou de positie van het Noord-West Europese chemische cluster versterken en die van de haven van Rotterdam.

G Het chemiecluster in Zuid-Limburg wil de mogelijkheid van uitbreiding open houden. Daarvoor is aanvoer van LPG en nafta vereist. Dit kan langs verschillende routes geschieden, waarbij een aftakking van bovengenoemde oost-west corridor naar Limburg één van de mogelijkheden is.

H De verdere ontwikkeling van het chemische cluster bij Delfzijl vereist in de toekomst mogelijk verbindingen voor etheen, propaan en magnesiumchloride tussen dit gebied en chemische bedrijven in Noord-Duitsland (tracé langs Eemshaven).

Internet economie

De aanwezigheid van hoogwaardige elektronische dataverbindingen heeft ertoe geleid dat Nederland een van de grootste dataknooppunten ter wereld is geworden met de grootste dichtheid van snelle huisaansluitingen. De hoeveelheid data die verwerkt wordt groeit explosief: elke drie maanden is er sprake van een verdubbeling. Vanuit technisch perspectief lijkt de capaciteit voor datatransport bijna oneindig, zolang de benodigde infrastructuur en energie maar voorhanden zijn. Maatschappelijke en ruimtelijk vraagt het echter de nodige aandacht.

Maatschappelijk omdat de (economische) afhankelijkheid van de systemen, en dus ook van de kabelinfrastructuur, zeer groot wordt. Ruimtelijk omdat de kabelinfrastructuur van de vrije telecommunicatiemarkt veel ruimte vraagt en de datacenters grote hoeveelheden energie vergen, waarvoor ook weer kabelinfrastructuur nodig is.

Het maatschappelijk belang en het ruimtelijk conflict rechtvaardigen een verdere uitwerking van dit thema op visieniveau.

COB Platform Kabels en Leidingen

5. Rol van de overheid, in het bijzonder de omgang met ruimteclaims

Naast de vraag of ruimtelijke reserveringen noodzakelijk zijn, behandelt deze notitie ook de gewenste rol van de overheid. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat de overheid een rol heeft wanneer er een publiek belang in het geding is en/of er maatschappelijke baten zijn die zonder overheidsbetrokkenheid niet gerealiseerd zouden worden. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft daarom onderzoek gedaan naar de volgende vragen:

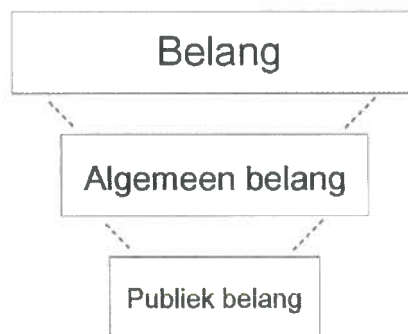
- Welke publieke belangen spelen bij buisleidingen en hoe kunnen die het beste worden geborgd?
- Wanneer is financiële betrokkenheid van de overheid bij de aanleg van buisleidingen vanuit economische optiek wel/niet gerechtvaardigd?
- Hoe om te gaan met ruimteclaims van bedrijven ten behoeve van de toekomstige aanleg van buisleidingen?

Dit zijn de belangrijkste bevindingen:

Publieke belangen

Er moet onderscheid worden gemaakt tussen belangen, algemene belangen en publieke belangen. Een *belang* is een zaak waaraan men aandacht schenkt omdat er voordeel mee gemoeid is. *Algemene belangen* zijn die belangen die de samenleving als geheel voordeel

opleveren. *Publieke belangen* tenslotte zijn die algemene belangen die overheidsbetrokkenheid vergen om gerealiseerd te worden. Zie hieronder de zogenaamde trechter van belangen:



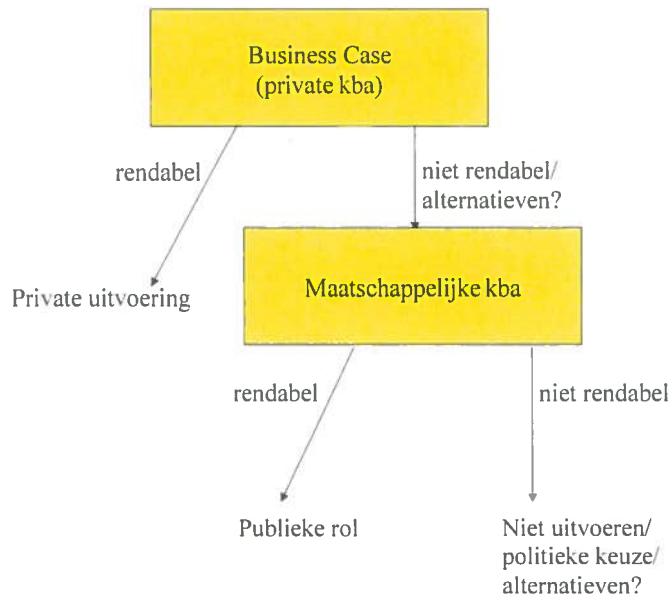
Bestuurskundigen zien eerder een rol voor de overheid dan economen. Economen gaan uit van de markt. Alleen wanneer de markt iets niet goed tot stand kan brengen, ligt er een rol voor de overheid. Bestuurskundigen redeneren dat de overheid een rol moet spelen zodra het publiek of de samenleving dat verwacht. Uiteindelijk is het dan de politiek die beslist wat een publiek belang is en wat niet.

Externe veiligheid is in beide benaderingen een publiek belang. Dit belang wordt geborgd via ruimtelijke zonering rond buisleidingen (een ruimtelijke ordeningszaak) en de wettelijke verankering van een systeem van zelfzorg.

Financiële betrokkenheid

Tenzij het om defensieleidingen gaat, is de aanleg van buisleidingen een private zaak omdat de baten van buisleidingstransport ook privaat zijn. Overheidsparticipatie kan gerechtvaardigd zijn in die situaties dat er baten of vermeden kosten zijn boven op de baten die via de markt aan de private eigenaar toevallen, bijvoorbeeld in de vorm van externe veiligheidsvoordelen.⁶ De vraag of overheidsparticipatie gerechtvaardigd is, wordt beantwoord met behulp van onderstaande beslisboom die zowel een private als een maatschappelijke kosten-batenanalyse omvat:

⁶ Vanuit welvaartsoptiek zou het belasten van die andere vervoerswijzen de optimale oplossing zijn, maar een kosten-batenanalyse neemt de huidige institutionele setting in de regel als gegeven.



Uit de figuur komt naar voren dat er mogelijk een rol voor de overheid ligt wanneer een project als niet rendabel uit de business case (de private KBA) naar voren komt, maar wel als rendabel uit de maatschappelijke KBA. Dat kan alleen indien er sprake is van baten (of vermeden kosten) boven op de baten die via de markt aan de private eigenaar toevallen. Er is dan sprake van marktfalen. Als de uitkomst van de maatschappelijke KBA negatief is, dan is stimulering negatief voor de welvaart en is het vervolgens een politieke keuze of de overheid al dan niet financieel participeert.

Omgang met ruimteclaims van bedrijven

Bij ruimtelijke reserveringen worden beperkingen opgelegd aan het gebruik van de grond vooruitlopend op de mogelijke aanleg van een buisleiding. Deze beperkingen zijn niet zonder kosten. De verminderde gebruiksmogelijkheden verlagen immers de waarde van de betreffende grond. Vanuit welvaartsoptiek kunnen ruimtelijke reserveringen verstandig zijn omdat daarmee voorkomen kan worden dat de aanleg van een buisleiding leidt tot sloop en daarmee tot kapitaalvernietiging. Daar staat echter tegenover dat een ruimtelijke reservering vooruitloopt op een private beslissing om al dan niet een buisleiding aan te leggen, een beslissing die - zoals hiervoor aangegeven – niet een publiek belang dient. Vanuit die optiek is er dus geen reden voor “gratis” ruimtelijke reserveringen.

Gratis ruimtelijke reserveringen zijn ook economisch niet efficiënt, want de kosten ervan worden afgewenteld op de grondeigenaren of de overheid (in geval van planschadeclaims) en niet meegewogen in de beslissing van het betreffende bedrijf om ruimte te claimen en vervolgens al dan niet een buisleiding aan te leggen. Ook het risico – bijvoorbeeld een

tegenvallende omzet waardoor de investering uit- of afgesteld wordt – wordt bij de grondeigenaar of de overheid gelegd in plaats van bij degene die de exploitatiebeslissing neemt.

Het instrument van de ruimtelijke reservering kan efficiënter worden gemaakt door de kosten ervan wel in rekening te brengen bij de toekomstige eigenaar of gebruiker van de leiding. Wanneer het betreffende bedrijf de kosten niet op vindt wegen tegen de mogelijke toekomstige baten, is er – aldus het KiM - geen reden waarom de overheid dat wel zou moeten doen.

Waterstofeconomie en leidingen

In de waterstofeconomie is waterstof de belangrijkste energiedrager. Waterstof is een energiedrager die eerst gemaakt moet worden met behulp van conventionele energiebronnen of op basis van duurzame bronnen. In het gebruik is waterstof een zeer efficiënte energiedrager, bij het verbranden blijft alleen energie en water over.

Waterstof kan op verschillende manieren getransporteerd worden. Over lange afstanden wordt waterstof gewoonlijk gekoeld vervoerd met bijvoorbeeld gastankers of ketelwagens. Over kortere afstanden (<300 km) is vervoer per vrachtwagen ook mogelijk. Momenteel wordt waterstof op beperkte schaal door leidingen getransporteerd, met name in industriegebieden waar producent en afnemer dicht bij elkaar gelegen zijn.

De distributie van waterstof - en de rol die pijpleidingen daarbij kunnen spelen - is één van de grote vraagstukken in de transitie naar een waterstofeconomie.

COB Platform Kabels en Leidingen

6. Nieuwe Wro en de huidige ruimtelijke situatie met betrekking tot buisleidingen

Nieuwe Wro

De nieuwe Wro kent “structuurvisies”, daarop gebaseerde AMvB’s en concrete “projectbesluiten”. Structuurvisies bevatten de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid en komen tot stand via bestuurlijk en maatschappelijk overleg. Belangrijk is dat een structuurvisie niet – zoals een PKB - bindend is voor andere overheden. Daarvoor is of een projectbesluit nodig - van het rijk voor grote projecten van nationaal belang of van provincies voor beperktere projecten van regionaal belang - of een AMvB waarin het rijk meerdere ruimtelijke reserveringen voor langere tijd vastlegt, bijvoorbeeld voor het gehele hoofdnetwerk. AMvB’s en projectbesluiten zijn wel bindend voor andere overheden en moeten dus doorwerking krijgen in streek- en bestemmingsplannen.

Nog niet duidelijk is of naast de Structuurvisie Buisleidingen een AMvB zoals bovengenoemd nodig zal zijn. Voor de bestaande leidingen is geen AMvB nodig, omdat die met het in werking treden van de nieuwe Wro in streek- en bestemmingsplannen worden

opgenomen. Een AMvB zou wel nut kunnen hebben voor nieuwe strategische reserveringen die niet of maar gedeeltelijk in bestaande stroken kunnen worden ingepast.

Huidige ruimtelijke situatie

De huidige ruimtelijke situatie met betrekking tot buisleidingen is als volgt: het SBUI bevat de stroken die voor buisleidingtransport gereserveerd zijn. In veel van die stroken liggen leidingen, maar niet alle reserveringen worden in de praktijk benut. Daarnaast zijn er leidingen die buiten de gereserveerde stroken liggen. Hoewel het SBUI PKB-status heeft, heeft het weinig doorwerking gekregen in bestemmings-plannen (met uitzondering van die in Zuid-Holland, Zeeland en Noord Brabant). VROM doet nog onderzoek naar de mate waarin de feitelijke situatie afwijkt van de reserveringen van het SBUI.

7. Hoe nu verder?

Op basis van het voorgaande kunnen de volgende uitgangspunten worden geformuleerd voor de omgang met ruimteclaims:

- gelet op de verminderde ruimtebehoefte is het vereenvoudigen van procedures voor de aanleg van buisleidingen – zoals voorzien in de AMvB Externe Veiligheid Buisleidingen – minstens zo belangrijk als het reserveren van ruimte;
- overheden zouden alleen tot harde ruimtelijke reserveringen (leidend tot aanpassing van bestemmingsplannen) moeten overgaan, wanneer er een behoorlijke mate van zekerheid is dat een leiding ook wordt aangelegd;
- de beste manier om die zekerheid te verkrijgen, is door de (toekomstige) leidingeigenaar - die de kansen en risico's van wel/niet reserveren het beste kan overzien - de kosten van een ruimtelijke reservering (zijnde de planschade) te laten dragen. Feitelijk komt dit neer op het in de tijd naar voren halen van de planschadevergoedingen. Nu betaalt men die wanneer een leiding wordt aangelegd, in de nieuw situatie zou men beginnen te betalen zodra er een wettelijke verplichting ontstaat om bestemmingsplannen aan te passen (het moment dat functieverlies optreedt). Het is niet nodig hierbij onderscheid te maken tussen private en andere leidingen, omdat ook bij andere leidingen planschadevergoeding moet worden betaald;

- Wanneer bovenbeschreven "verzakelijking" van de omgang met ruimtelijke claims niet te realiseren is, zou de overheid langs andere weg moeten proberen om het risico zoveel mogelijk bij die partijen te leggen die het kunnen beïnvloeden.

Hoe deze uitgangpunten toe te passen op de geïdentificeerde ruimteclaims?

We maken hierbij onderscheid tussen knelpunten waarmee nationale economische belangen gemoeid zijn – zoals bij een hoofdcorridor of een knelpunt in een hoofdcorridor – en claims waarvoor dat niet geldt, zoals de aantakking van één bedrijf op een bepaalde leiding.

Of met betere ontsluiting van een chemisch cluster een regionaal danwel een nationaal economisch belang is gemoeid, valt niet op voorhand te zeggen. Dat moet een kosten-batenanalyse uitwijzen. De beslisboom die het KiM heeft geschetst – bestaande uit een business case en vervolgens een maatschappelijke kosten-batenanalyse – kan hierbij behulpzaam zijn.

De rijksoverheid kan verantwoordelijk worden gehouden voor een juiste omgang met claims waarmee nationale economische belangen zijn gemoeid. Het rijk kan de provincies vragen om samen met de betreffende bedrijven na te gaan welke ruimtelijke mogelijkheden er zijn, maar het rijk blijft eindverantwoordelijkheid houden.

Het reserveren van de benodigde ruimte kan vervolgens door het rijk via een AMvB of een (rijks)projectbesluit geschieden. Het is dan ook aan het rijk om te beslissen welke mate van zekerheid de bedrijven moeten bieden dat ze van een reservering gebruik gaan maken en of – en zo ja in welk stadium – voor eventuele planschadeclaims moet worden betaald.

Bij knelpunten waarmee geen nationale belangen zijn gemoeid, is het aan de provincies om hierover te beslissen.

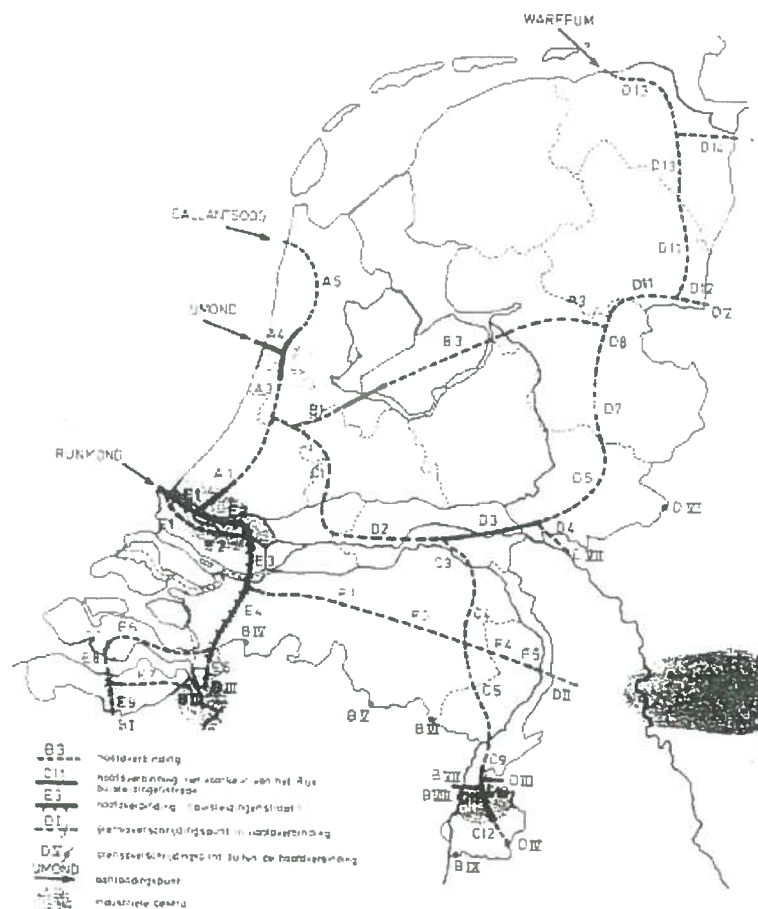
Zo ontstaat het volgende beeld: de Structuurvisie Buisleidingen bevat straks, net als het huidige SBUI zones of stroken voor buisleidingen. Dit zijn conform de nieuwe Wro geen harde ruimtelijke reserveringen, maar "aanduidingen" van de belangrijkste buisleidingcorridors in ons land. Deze zones of stroken dienen aan te sluiten op de internationale netwerken. Het gaat hier b.v. om de Buisleidingstraat, het hoofdtransportnet van Gasunie, de belangrijkste oost-west verbindingen voor olieproducten en chemische stoffen en idem het tracé tussen Rotterdam en Amsterdam voor olieproducten.

Deze zones/stroken in de Structuurvisie hebben zoals gezegd geen bindende werking voor andere overheden. Daarvoor is een "AMvB ruimtelijke reserveringen buisleidingen" nodig of één of meerdere rijksprojectbesluiten.

Bij ruimtelijke reserveringen voor projecten van nationaal economisch belang is de rijksoverheid bevoegd gezag en beslist de rijksoverheid over de benodigde zekerheid en de mate van "verzakelijking". Bij andere ruimtelijke reserveringen is dit de provincie.

Het aanleggen van buisleidingen buiten de ruimtelijke reserveringen – van AMvB of projectbesluiten - hoeft niet verboden te worden, maar de eigenaar/exploitant zal dan wel zelf de betreffende overheden moeten benaderen om de bestemmingsplannen aangepast te krijgen.

Figuur: landelijk net van hoofdverbindingen voor buisleidingen zoals in 1985 voorzien (bron: SBUI deel E, 1985).





Colofon

Voortgangsbericht Buisleidingen
 Redactie: 10.2e
 Directie Risicobeleid
 Programma Buisleidingen
 Postbus 30945, interne postcode 637
 2500 GX Den Haag
 tel. 10.2e
 e-mail: [@minvrom.nl](mailto: @minvrom.nl)
 tel. 10.2e
 e-mail: [@minvrom.nl](mailto: @minvrom.nl)

Jaargang 4, nr. 2, december 2009



Introductie

Voor u ligt het tweede exemplaar van het Voortgangsbericht Buisleidingen **2009**

Met dit bericht wil de groep Buisleidingen van de directie Risicobeleid voldoen aan de behoefte die is ontstaan om op de hoogte te willen blijven van de nieuwste ontwikkelingen. U wordt hierover per project in het Voortgangsbericht geïnformeerd. Mocht u nieuws hebben waarvan u denkt: dit moet/wil ik delen, dan is dit het middel daartoe. Berichten over de voortgang van uw project of anderszins relevant voor de buisleidingengroep kunt u sturen naar:

Met vriendelijke groet,
 en

Voortgangsberichten per project

Proj.nr.	Project	Projectleider	Tel.nr./emailadres
6.1	Vervolg inhoudelijke inventarisatie (consequentie-onderzoeken)	Directie Risicobeleid	@minvrom.nl 10.2e

Consequentieonderzoek **buiten** stoffen

Op 4 december jl. is er een tussenvergadering geweest voor de methodiek (o.a. exploitanten Shell, Akzo, Dow, Sabic, Air Liquide). **buiten reikwijdte wob**

De licentie voor de uitbreiding Safeti NL voor buisleidingen is in gang gezet.



Overige aardgas exploitanten

Het RIVM consequentieonderzoek is in concept gereed en bijna afgerond.

Verwacht wordt dat de resultaten nog in de maand december 2009 door het RIVM verzonden worden aan VROM.

K,K2,K3 brandbare vloeistof exploitanten

Het consequentieonderzoek is gereed.

Het RIVM is momenteel bezig met inventariseren en kwantificeren van maatregelen t.b.v. knelpunten.

Het conceptrapport ligt bij RIVM.

Verdere activiteiten en stand van zaken:

buiten reikwijdte wob

buiten reikwijdte wob

Proj.nr.	Project	Projectleider	Tel.nr./emailadres
6.2	AMvB externe veiligheid buisleidingen	Directie Risicobeleid	@minvrom.nl

10.2e

Op 19 augustus 2009 is het Ontwerpbesluit externe veiligheid buisleidingen door de minister van VROM aan de Kamer aangeboden. Tevens werd het ontwerpbesluit op 28 augustus 2009 in de Staatscourant gepubliceerd. Een ieder kon tot en met 25 september jl. schriftelijk een zienswijze over het ontwerp indienen. Daar is door ca. 25 partijen gebruik van gemaakt.

Inmiddels is het ontwerpbesluit op 10 november jl. in het Algemeen Overleg over externe veiligheid met de Vaste Commissie voor VROM van de Tweede Kamer besproken.

buiten reikwijdte wob

Proj.nr.	Project	Projectleider	Tel.nr./emailadres
6.3	Circulaires buisleidingen	Directie Risicobeleid	@minvrom.nl

10.2e

buiten reikwijdte wob



Proj.nr.	Project	Projectleider	Tel.nr./emailadres
6.4	Voorbereiding structuurvisie buisleidingen	<div></div> Directie Leefomgevingskwaliteit	<div></div> @minvrom.nl

10.2e

Structuurvisie buisleidingen

In januari 2008 heeft de minister van VROM de Kamer geïnformeerd dat VROM een structuurvisie buisleidingen voorbereidt. De Structuurvisie Buisleidingen gaat het Structuurschema buisleidingen (SBui) uit 1985 vervangen.

Voortgang onderzoek en overleg

Op 1 juli en 19 november hebben workshops plaatsgevonden met het bedrijfsleven over de vraag welke afspraken gemaakt moeten worden voor het leggen en liggen van leidingen in gereserveerde leidingstroken en welke instantie hiervoor een verantwoordelijkheid heeft. **buiten reikwijdte wob**

VNO/NCW heeft eind augustus een advies gestuurd aan de minister van VROM met als kern de noodzaak om het Noordwest-Europese haven- en chemiecluster onderling verbonden te hebben via alle vervoersmodaliteiten incl. buisleidingen. Op grond hiervan komt VNO/NCW tot een aantal adviezen. Het advies is opgesteld in overleg met Velin en VNCI. Naar aanleiding van het advies van VNO/NCW is op 6 november een werkbezoek gebracht aan Sabic in Sittard-Geleen.

Het advies van VNO/NCW is een aanvulling op de reeds eerder gepresenteerde lange-termijnverwachtingen van Gasunie.

Voor CO2 werken Gasunie en EBN nog aan een voorstel voor een opslag- en transportvisie.

Met provincies en nu ook met gemeenten vindt overleg plaats over de visiekaart en de daarin voorgestelde buisleidingstracés. Sommige provincies hebben zelf het initiatief genomen voor het coördineren van de gemeentelijke inbreng, in andere provincies heeft VROM zelf het voortouw. In 9 provincies hebben inmiddels bijeenkomsten met gemeenten plaatsgevonden. Met de gemeente Reimerswaal heeft een afzonderlijk gesprek plaatsgevonden. VROM heeft de GIS-informatie van de visiekaart en de daarop door Nieuwland uitgevoerde analyses aan de gemeenten ter beschikking gesteld om deze te kunnen vergelijken met de gemeentelijke plannen. In december zal er een inzicht zijn op welke locaties ruimtelijke knelpunten kunnen optreden.

In september heeft het Bestuurlijk Overleg Ruimte ingestemd met de voorgestelde aanpak om de ruimtelijke reserveringen die worden voorgesteld in de Structuurvisie te borgen in de bestemmingsplannen via de AMvB Ruimte.

Bureau Nieuwland heeft de aanvullende analyses van de visiekaart en alternatieve tracés vrijwel afgerond. De resultaten van de analyses zijn onderdeel van het planmer-onderzoek.

Bureau Arcadis voert het planmeronderzoek uit en heeft in juli de Notitie Reikwijdte en detailniveau afgerond. De notitie is gepubliceerd door middel van een officiële kennisgeving en toegestuurd aan bestuursorganen in Nederland en aan contactpersonen in België en Duitsland. Vanuit Nederland zijn ca 30 reacties binnengekomen die meegenomen worden in het planmeronderzoek en in het overleg met provincies en gemeenten.

Inmiddels is de Klankbordgroep bij de planmer twee maal bijeen geweest.

buiten reikwijdte wob



De Commissie MER heeft in september haar advies uitgebracht. Op 28 september heeft over het concept-advies overleg plaatsgevonden met de Commissie. Het advies geeft aanleiding om Arcadis aanvullend onderzoek te laten doen naar (alternatieven voor) eventuele knelpunten op de te reserveren leidingstroken.

In verband met het advies van de Commissie MER om kwantitatief inzicht te krijgen in de EV-aspecten van de leidingenstrook maakt het RIVM/CEV een risicoanalyse van de stroken.

Arcadis stelt ook de (globale) maatschappelijke kosten-batenanalyse op. In oktober heeft hierover overleg plaatsgevonden met de begeleidingscommissie. De begeleidingscommissie bespreekt 4 december het concept-rapport.

Op 2 oktober heeft VROM de plannen besproken met een aantal maatschappelijke organisaties: milieu- en natuurorganisaties, Staatsbosbeheer, LTO en Federatie Particulier Grondbezit.

Vervolgactie

buiten reikwijdte wob

- buiten reikwijdte wob

Organisatorisch

buiten reikwijdte wob

	Project	Projectleider	Tel.nr./e-mailadres	
6.5	Overige regelgeving	<div></div> Directie Risicobeleid <div></div> Ministerie EZ	<div></div> @minvrom.nl	10.2e

Grondroerdersregeling

buiten reikwijdte wob



Proj.nr.	Project	Projectleider	Tel.nr./e-mailadres
6.6	Registratie in Rrgs afstemming met andere registraties	[redacted] Directie Risicobeleid	[redacted] @minvrom.nl

10.2e

buiten reikwijdte wob

Proj.nr.	Project	Projectleider	Tel.nr./e-mailadres
6.7	Incidentenbehandeling en rampenbestrijding	Directie Risicobeleid	Vacature




Proj.nr.	Project	Projectleider	Tel.nr./e-mailadres
6.8	Communicatie	[redacted] Directie Risicobeleid	[redacted] @minvrom.nl

10.2e

buiten reikwijdte wob



Proj.nr.	Project	Projectleider	Tel.nr./e-mailadres
6.9	Kennismanagement	Directie Risicobeleid	Vacature

	Project	Projectleider	Tel.nr./e-mailadres	
	Toezichtarrangement VROM-Inspectie	 VROM-Inspectie	 @minvrom.nl  minvrom.nl	10.2e

Implementatieplan Toezicht buisleidingen
buiten reikwijdte wob

Toezicht op leidingexploitanten
buiten reikwijdte wob

Overige activiteiten
buiten reikwijdte wob

----- einde voortgangsbericht -----

10.2e

10.2e
info@10.2eHelmond | T. 10.2e
.nl | www.t.10.2e

.nl

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

T.a.v. 10.2e

Postbus 20011

2500 EA Den Haag

Datum 27 maart 2018

Betreft Actualisatie MER Structuurvisie Buisleidingen

Geachte heer 10.2e,

Mevrouw 10.2e heeft mij begin februari laten weten dat onderzoeksbureau Arcadis de actualisatie van het MER in verband met de Structuurvisie Buisleidingen (SVB) 2 februari heeft afgerond.

Wij, ondergetekende namens de elf particuliere eigenaren van woningen gelegen aan de 10.2e en 10.2e Helmond, verzoeken de volgende stukken openbaar te maken;

- het geactualiseerde MER-SVB uitgevoerd door Arcadis met datum van levering 2 februari 2018
- de opdrachtomschrijving aan Arcadis voor het uitvoeren van een second opinion
- zodra gereed, het eventueel gewijzigde MER-SVB

Indien nodig doe ik een beroep op de Wet Openbaarheid van Bestuur.

Met belangstelling kijk ik uit naar uw spoedige reactie.

Met vriendelijke groet,

10.2e

10.2e

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
 Directoraat-Generaal Ruimte en Water
 t.a.v. mevrouw drs. 10.2e
 Postbus 20901
 2500 EX DEN HAAG

Datum	30 september 2016		
Uw referentie	-		
Referentie	GV1220-1/16-016.402		
Behandeld door	mr. 10.2e		
Telefoon en e-mail	10.2e	@witteveenbos.com	
Onderwerp	Aanbieding aanvulling Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035		

Geachte mevrouw 10.2e ,

Onder dankzegging voor uw aanvraag per e-mail van 15 september 2016 doen wij u hierbij onze aanbieding toekomen voor het afronden van de aanvulling van de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035.

Projectbeschrijving

De Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035 is een visie van het Rijk waarmee het Rijk voor de komende 20 tot 30 jaar ruimte reserveert voor toekomstige buisleidingen van nationaal belang. Hierbij gaat het om ondergrondse buisleidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen. De Structuurvisie is vastgesteld in oktober 2012.

De Structuurvisie geeft aan dat in een aantal situaties nog onderzoek en overleg loopt om het meest geschikte tracé te vinden. De tracés waarbij zich dit voordoet zijn als indicatief voorkeurstracé aangegeven in de Structuurvisie. Sinds de vaststelling van de Structuurvisie in 2012 hebben verschillende overleggen plaatsgevonden met betrokken partijen en zijn de indicatieve voorkeurstracés nader onderzocht. Op basis hiervan is besloten om de Structuurvisie aan te vullen en in deze aanvulling een vijftal indicatieve voorkeurstracés uit de Structuurvisie te benoemen als definitieve voorkeurstracés.

Het ministerie heeft een opzet gemaakt voor deze aanvulling van de Structuurvisie en aan Witteveen+Bos gevraagd een aanbieding te doen voor het verder uitschrijven en afronden van deze aanvulling.

Werkzaamheden

De werkzaamheden zijn gericht op het verder uitschrijven en afronden van de aanvulling van de Structuurvisie Buisleidingen.

Datum
Referentie

30 september 2016
GV1220-1/16-016.402

10.2g

buiten reikwijdte wob

De werkzaamheden zijn op te delen in twee fasen.

Fase 1: inventariseren

10.2g

10.2g

10.2g

Datum 30 september 2016
Referentie GV1220-1/16-016.402

10.2g

10.2g

Tabel 1 Tijdschema
10.2g

10.2g

Uitgangspunten
10.2g

Projectorganisatie
10.2g

Datum 30 september 2016
Referentie GV1220-1/16-016.402

De verantwoordelijke projectdirecteur 10.2e
bindende afspraken te maken inzake dit project.

heeft de bevoegdheid om voor Witteveen+Bos

Namens uw organisatie treedt mevrouw drs. 10.2e

op als vertegenwoordiger.

Overleg en informatieoverdracht
10.2g

Kwaliteit
10.2g

Rechtsverhouding
10.2g

Kosten
10.1c

Deze kosten laten zich als volgt specificeren:

Tabel 2 Specificatie kosten
10.1c

Datum 30 september 2016
Referentie GV1220-1/16-016.402

10.2g

Betalingsschema
10.2g

Geldigheidsduur
10.2g

Wij vertrouwen erop u hiermee een passende aanbieding te hebben gedaan en zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

10.2g

Hoogachtend,
10.2e

Voor akkoord:

projectdirecteur
10.2e

Naam:
Datum:

Bijlage(n) Antwoordenvelop



Beheermaatschappij Gulbergen B.V.

Ministerie I&M
Directie Water en Bodem
10.2e
Postbus 20901
2500 EX 's-GRAVENHAGE

ons kenmerk	Gu.13.0003	contactpersoon	10.2e	
uw kenmerk		telefoon	10.2e	
datum	21 januari 2013	e-mail	10.2e	@attero.nl
onderwerp	Structuurvisie buisleidingen			

Geachte heer 10.2e ,

In ambtelijk overleg met de gemeenten Helmond, Geldrop-Mierlo en Nuenen c.a. is een alternatief traject in het kader van de "Structuurvisie buisleidingen" besproken.

Hierbij delen wij u namens Beheermaatschappij Gulbergen en Libéma mede dat wij geen principiële bezwaren hebben tegen de geplande buisleidingenstrook, zoals in het overleg besproken en zoals op de bijlage bij deze brief is aangegeven.

Alvast vooruitlopend op de ter inzage legging zien wij echter wel aanleiding de volgende zienswijze in te dienen.

Zienswijze

Tijdens het overleg is aangegeven dat de wijziging van de Structuurvisie buisleidingen verder geïmplementeerd zal worden via een aanpassing van het Barro. De inhoud van die regeling zal dan neerkomen op "wie het eerst komt, het eerst maalt". Is het bestemmingsplan eerder dan de concrete leiding, dan moet de leiding rekening houden met het bestemmingsplan. Is een leiding eerder dan een naastgelegen bestemmingsplanherziening, dan zal die laatste met de leiding rekening moeten houden. Een bestemmingsplantraject kan soms echter veel tijd in beslag nemen, inclusief vooronderzoek, vooroverleg en procedures. Daardoor kan een bestemmingsplanprocedure ver gevorderd zijn en plots worden doorkruist door de concrete aanleg van een pijpleiding en de daarmee samenhangende veiligheidszone.

In de gemeente Nuenen c.a. doet zich die dreiging concreet voor bij een nieuw bestemmingsplan voor "Landgoed Gulbergen" dat in ontwerp is. Dit plan beoogt onder andere de aanleg van terreinen voor intensieve recreatie (grootschalige evenementen) en de bouw van circa 300 recreatiewoningen in de nabijheid van het alternatieve tracé voor de buisleidingenstrook. Tijdens het overleg is ons verzekerd dat de concrete aanleg van pijpleidingen hier niet zal plaatsvinden voordat het bestemmingsplan gereed is. Het is geen probleem om bij het ontwerp in het kader van de planontwikkeling met de reserveringsstrook rekening te houden. Hierover heeft overleg plaatsgevonden met een geïnteresseerde ontwikkelaar. Er kan zich echter altijd een vertraging in de uiteindelijke bestemmingsplanprocedure voordoen en een pijpleiding kan juist eerder worden aangelegd dan nu wordt verwacht. Op dat moment kan de beoogde planontwikkeling geheel of gedeeltelijk worden gefrustreerd, ook al is die misschien al ver gevorderd. Op dat moment kan ook schade ontstaan. Denk bijvoorbeeld aan schade in verband met het niet naleven van contracten die de gemeente of regio met particuliere ontwikkelaars heeft gesloten.

VAMweg 18
5731 PW MIERLO

Telefoon: 10.2e
Telefax: 10.2e
E-mail: info@gulbergen.nl
Internet: www.gulbergen.nl

ING 65.46.66.296
IBAN NL60INGB0654 666296
BIC INGBNL2A
KvK: 17085720
BTW nr: NL803285772B01



In verband hiermee verzoeken wij u in het algemeen bij de nadere uitwerking in het Barro meer garanties te bieden of een voorziening te treffen voor bestemmingsplannen die al (ver) gevorderd zijn in de procedure.

In het bijzonder verzoeken wij wat betreft de planontwikkeling bij "Landgoed Gulbergen" te bevestigen dat deze ontwikkeling niet door de aanleg van buisleidingen zal worden gefrustreerd.

Tot slot verzoeken wij u bij de verdere besluitvorming hierover uitgebreid te communiceren met de betrokken eigenaren en anderszins gerechtigden.

Wij zullen hieraan in ieder geval medewerking verlenen door het plaatsen van een advertentie in een lokaal verspreid blad, maar dat lijkt ons in dit geval niet voldoende.

Als u nog vragen heeft, kunt u contact opnemen met mevrouw 10.2e , tel. Nr. 10.2e .

Met vriendelijke groet,
10.2e

10.2e

Bijlage: 1



Zienswijzen

van **College van Burgemeester en wethouders, gemeente Laarbeek**
 voor **gemeente Laarbeek**
 onderwerp **Structuurvisie buisleidingen**
 datum **11 juli 2011**

De gemeente Laarbeek heeft een ruimtelijk belang bij de vast te stellen Structuurvisie Buisleidingen. Wij hebben over de ter inzage gelegde stukken de volgende opmerkingen en vragen.

Algemeen

Basisveiligheidsniveau

Er wordt gesproken over het minimaal realiseren van het 'basisveiligheidsniveau' (SVB pag. 65). Ligt dat niveau boven de richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten?

PR10⁵ binnen de leidingstrook

(SVB pag 65) "Dit (*grenswaarde binnen leidingstrook*) betekent dat nieuwe kwetsbare bestemmingen direct buiten de strook in principe zijn toegestaan, behoudens aanwezige plaatsgebonden-risicocontouren..."

Zijn er nu wel of geen PR10⁶-contouren buiten de leidingstrook?

Gevaarlijkste leidingen in het midden

(SVB pag 66) "Buisleidingen met de grootste risicocontour zullen zoveel mogelijk in het centrum van de strook moeten worden gelegd en zover mogelijk van kwetsbare bestemmingen."

Door de leidingenstrook te 'vullen' van binnen naar buiten, wordt misschien niet altijd de gevaarlijkste leiding in het midden gelegd. Hoe vindt de verdeling van de leidingstrook over de verschillende exploitanten plaats?

Verantwoording groepsrisico

(SVB pag 67) "Daarom is het gewenst bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen het groepsrisico zodanig te beperken dat rekening wordt gehouden met de komst van meer dan één leiding..."

Het groepsrisico kan niet worden berekend, zonder prognose van aard van de vervoerde stoffen en leidingspecificaties. Voor het bevoegd gezag voor ruimtelijke ontwikkeling in het gebied aansluitend op

de leidingstrook is het daardoor niet mogelijk om het groepsrisico te verantwoorden. Ook het effect van ruimtelijke maatregelen op het groepsrisico is zonder scenarioanalyse niet mogelijk.

Cumulatie van risico's niet te berekenen

(SVB pag 67) Bij een inrichting met gevaarlijke stoffen dragen alle scenario's bij aan het risico (QRA). Is dat cumulatief en zo ja: waarom is dat voor een stelsel buisleidingen niet te berekenen?

Aanpassen bestemmingsplannen

Veel gemeenten hebben bestemmingsplannen vastgesteld rond de leidingstraten uit de visie. Nu de bebouwingsmogelijkheden beperkt worden, kan er planschade ontstaan. Zolang het referentiepunt voor het hart van de leiding niet is vastgelegd, kan de gemeente niet toetsen of er sprake is van bestaande of geprojecteerde bebouwing binnen de leidingstrook. Waar en hoe zal het referentiepunt voor het hart van de leidingstrook worden verankerd?

Zoekgebied (SVB pag 76)

Ondanks dat de structuurvisie tot stand is gekomen na een studie van bestaande en toekomstige knelpunten, met als resultaat de optimale ligging van de leidingstroken, suggereert een zoekgebied dat de gemeente alternatieven voor die voorkeursstracés kan aandragen. Het kan echter niet zo zijn, dat een deel van de verantwoordelijkheid voor de tracékeuze bij de gemeente wordt neergelegd, zo lang nog niet alle mogelijke belemmeringen die voortvloeien uit landelijk of Europees beleid in beeld zijn gebracht. De gemeente accepteert deze vrijheid dan ook niet, als het hier gaat om een constructie om het oplossen van knelpunten vooruit te schuiven. Deze zoekruimte dient alleen benut te worden op voorstel van de gemeente, als zij een ruimtelijk belang heeft bij een andere ligging van de leidingstrook. Niet omdat er knelpunten moeten worden opgelost.

Termijn voorstel ander voorkeurs tracé

(SVB pag 76) Er is nog geen termijn bekend waarbinnen de leidingstroken uit de SVB in bestemmingsplannen moeten worden vastgelegd. Totdat de leidingstroken in bestemmingsplannen zijn opgenomen is er geen sprake van planschade. Waarop is de indieningstermijn van vijf jaar gebaseerd?

Lokaal maatwerk

Welk lokaal maatwerk is mogelijk vóór het van kracht worden van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening? Wie initieert en beheert dat proces?

Aanleg nieuwe regionale of lokale leidingen

(SVB pag 76) "Buiten het zoekgebied is het niet toegestaan buisleidingen van nationaal belang te leggen, bestemmingsplannen vast te stellen die de aanleg van een buisleiding mogelijk maken of een omgevingsvergunning voor de aanleg van een buisleiding te verlenen waarbij van een bestemmingsplan wordt afgeweken."

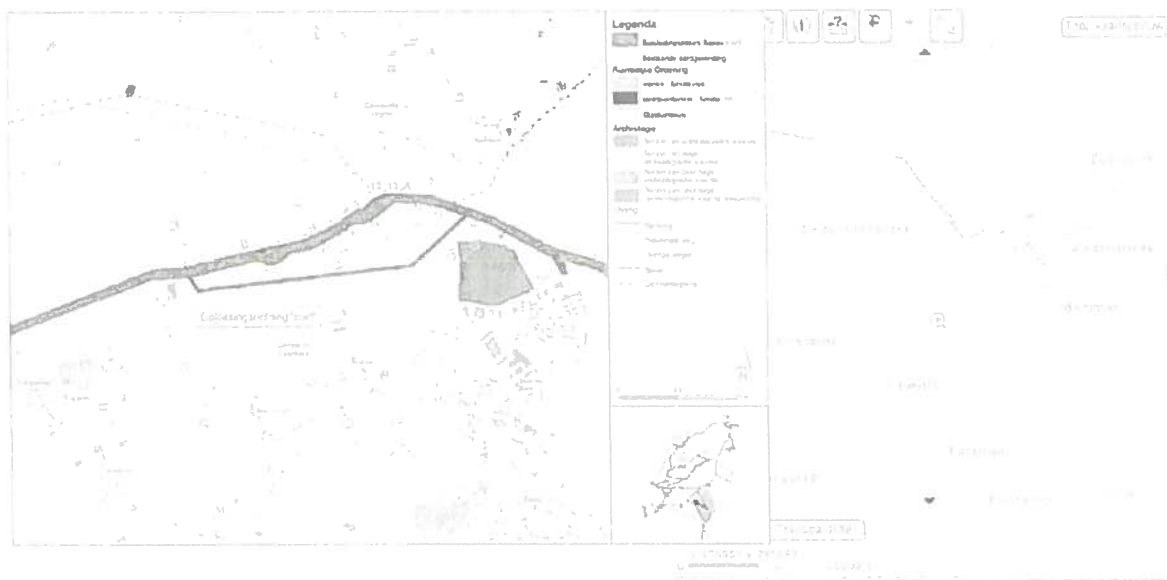
Dit klinkt in strijd met:

(SVB pag 77) "In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening wordt voor gemeenten de verplichting opgenomen dat in bestemmingsplannen leidingen van nationaal belang niet buiten de stroken mogen worden gelegd. Leidingen voor gevaarlijke stoffen van lokaal of regionaal belang kunnen daar wel worden gelegd."

Specifiek voor de gemeente Laarbeek

Voorkeurs tracé wijkt af van aanbeveling in de MER

Het voorkeurstracé in visiekaart komt niet overeen met oplossing die in de MER wordt aangedragen voor de PR-knelpunten. Zie onderstaande figuur. Waarom is niet de aanbeveling uit de MER overgenomen?



Bestaande bebouwing binnen leidingstroom

Op het deel van het tracé dat na de MER niet veranderd is, is sprake van (kwetsbare) objecten binnen de leidingstroom. Deze zijn op 19 januari 2010, via de provincie Noord-Brabant, kenbaar gemaakt aan het ministerie van VROM. Hier is in de MER geen aandacht aan besteed en het is niet duidelijk hoe deze knelpunten moeten worden opgelost. Op de kaart in de bijlage zijn de betreffende percelen omcirkeld.

Geprojecteerde bebouwing

Het kan voorkomen, dat agrarische bestemmingen in de toekomst wijzigen in bijvoorbeeld kwetsbare bestemmingen bij beëindiging van de bedrijfsactiviteiten. Bouwblokken met een agrarische bestemming die binnen de leidingstroom liggen kunnen dan knelpunten worden. In de gemeente Laarbeek is voor het buitengebied bijvoorbeeld sprake van een mogelijke bestemmingswijziging bij boerderijsplitsing. Hoe moet de gemeente daarmee omgaan?

BIJLAGE

Overzicht van bestaande bebouwing binnen de leidingstroom.

BIJLAGE STRUCTUURVISIE BUISLEIDINGEN

Aanwezige bebouwing / geplande bebouwing Laarbeek ter plaatse van cirkel:

1. Ter hoogte van, dan wel in de directe nabijheid van deze buisleidingestrook is Woning Torrenven 3 Mariahout gelegen;
2. Binnen deze strook zijn een drietal woningen gelegen, Veghelsedijk 4, 2a en 2b gelegen. Bovendien ligt in de directe omgeving van deze nieuwe strook de bebouwde kom van Mariahout met een groot aantal woningen (Tuinderweg, Mariastraat en Julianastraat). Op dit punt lijkt de nieuwe strook een buiging te maken richting bebouwde kom hetgeen als extra belemmering wordt beoordeeld;
4. Op dit punt gaat door de verbreding van de nieuwe strook, de strook gedeeltelijk over een nertsenfarm. De bewoning Grensweg 6 en 7 liggen op ong 95 m van het hart van de strook;
5. Op dit punt ligt binnen de leidingstrook woning De Hei 7. Op ongeveer 65 meter van het hart van de leidingstrook is woning Nieuwveldweg 1 gelegen. Verder is ter hoogte van dit gedeelte van de strook lintbebouwing aanwezig. (De woningen de Hei 25a, 27, 31, 33, 35, 37, 41, 43, 49, 51;
6. Ter hoogte van dit gedeelte van de strook ligt op geringe afstand van de strook de woning Middenweg 4. Eerder bij de overgang onder het kanaal zijn aan weerszijden van de strook 3 woningen Ptr. De Leeuwstraat 63a, 65 en 48 gesitueerd.
7. Direct naast deze strook is gebouw Boerdonkseweg 15 binnen de cirkel aangegeven. Dit gebouw betreft een champignonbedrijf.
In het gebied omgeven door Leekweg, Vonderweg/ Everbest en Broekdalerbaan is een nieuw bedrijventerrein geprojecteerd: Bemmer IV.
Op dit bedrijventerrein komen enkel bedrijven geen woningen;
8. Op dit punt ligt in de strook geen enkele woning. De strook raakt een varkensstal. Ten noorden van dit punt zijn een 2-tal (bedrijfs) woningen gesitueerd, horende bij een agrarische onderneming. Wel is aan de zuidzijde grenzend aan de Broekdalerbaan eveneens een nieuw bedrijventerrein V geprojecteerd. Wederom zonder bedrijfswoningen.
9. Op dit punt is een paardenhouderij gevestigd. De bedrijfswoning ligt net onder de buisleidingstrook. De overige gebouwen zijn stallen.
11. Ook nu zijn op dit punt in de leidingstrook geen kwetsbare objecten gelegen. Wel liggen ten oosten een drietal woningen: De Biezen 3, 4 en 4a.



Ontwerp Structuurvisie Buisleidingen

Genootschap Las bron



Inbreng gemeenten buisleidingenstrook Laarbeek Echt Susteren

Gemeente Laarbeek	10.2e			
Gemeente Helmond	10.2e			
Gemeente Geldrop Mierlo	10.2e			
Gemeente Someren	10.2e			
Gemeente Nederweert	10.2e			
Gemeente Weert	10.2e			
Gemeente Leudal	10.2e			
Gemeente Maasgouw	10.2e			
	10.2e			
Gemeente Echt-Susteren	10.2e			
	10.2e			

Milieu-effectrapport Structuurvisie Buisleidingen

Paragraaf 7.11.4 (pag. 239-244)

MER-Knelpuntanalyse buisleidingenstrook Laarbeek – Echt-Susteren

Deze notitie geeft een toelichting op paragraaf 7.11.4 uit het Milieu-effectrapport Structuurvisie Buisleidingen (paragraaf bijgevoegd).

Aanleiding

De buisleidingenstrook tussen Laarbeek en Echt-Susteren maakt deel uit van de verbinding tussen het Rotterdamse Havengebied en het industriegebied in Midden Limburg. In de analyse van milieu- en andere omgevingseffecten zijn ook andere verbindingen bekeken.

In de Ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen is de keuze gemaakt voor een verbinding door Noord-Brabant via Laarbeek en Limburg via Venlo en Echt-Susteren naar Midden-Limburg (Chemelotcomplex). De directe verbinding tussen Laarbeek en Echt-Susteren was niet in de Ontwerp-Structuurvisie opgenomen.

De reden om in de Ontwerp-Structuurvisie een keuze te maken voor een bepaalde verbinding heeft als achtergrond dat zuinig met ruimte dient te worden omgegaan en het daarom niet gewenst is om meer ruimte voor leidingenstroken vrij te houden dan nodig. Dat de keuze daarbij niet op de directe verbinding Laarbeek – Echt-Susteren is gevallen maar op de verbinding via Venlo heeft er mee te maken dat het laatste tracé ook wordt gebruikt voor andere verbindingen (naar Duitsland; noord-zuidtransport van aardgas door Limburg) en met het feit dat het milieuknelpunten via het tracé langs Venlo beter oplosbaar leken dan via het rechtstreekse tracé Laarbeek – Echt-Susteren.

Vanuit het bedrijfsleven (Chemelot en Haven Rotterdam) is in zienswijzen op de Structuurvisie gevraagd om de directe verbinding tussen Laarbeek en Echt-Susteren voor hun benodigde relevante leidingen alsnog in de Structuurvisie op te nemen, aangezien deze verbinding aanzienlijk korter is dan de verbinding via Venlo.

Aan Arcadis is opdracht gegeven om de verbinding Laarbeek – Echt-Susteren nader te onderzoeken op mogelijke algemene knelpunten. Bijgaand hoofdstuk uit het aangevulde MER geeft de bevindingen van Arcadis weer¹. De aangedragen algemene knelpunten zijn in overleg met betrokkenen besproken. De uitkomst daarvan staat hierna. Een groot aantal door Arcadis gesignaleerde milieuknelpunten bleek door een beperkte aanpassing van het tracé op te lossen.

Algemeen

Belangrijk is daar bij dat de leidingen die van belang zijn voor het transport van stoffen tussen Rotterdam en Chemelot hebben beperkte diameters (tot 30 cm, in een enkele geval

¹ De titel van het hoofdstuk is betrekking op het feit dat deze strook aanvankelijk (in de Ontwerp-Structuurvisie) afgevalen was. De getalcodes in de titel van het hoofdstuk verwijzen naar segmentnummers die Arcadis heeft gehanteerd.

mogelijk tot 60 cm). Aanleg van dit soort leidingen levert minder technische problemen op dan van aardgastransportleidingen met een diameter van soms tot 1,2 meter. Arcadis heeft voor een analyse van alternatieven gebruik gemaakt van een reeds bestaand onderzoek naar alternatieve routes voor aardgastransportleiding. In dat onderzoek ging het om een hoofdtransportleiding voor aardgas van 90 of 120 cm diameter.

Gasunie heeft laten weten dat mede gezien de lastige situatie bij Maasbracht zij geen plannen te hebben voor de aanleg van aardgastransportleidingen tussen Laarbeek en Echt-Susteren. De strook is niet geschikt en niet bedoeld voor het leggen van aardgastransportleidingen.

Knel- en aandachtspunten

De strook doorkruist boringsvrije zones. In deze zones gelden beperkingen aan het verticaal boren. In geval van het leggen van buisleidingen is het verticaal boren echter niet aan de orde en worden hiermee geen problemen verwacht.

In Laarbeek kruist de strook het EHS-Gebied Deense Hoek. Arcadis beveelt in bijlage 8 bij het MER (Overzicht EHS-gebieden) aan dat lokaal naar een oplossing moet worden gezocht; een omleiding is niet mogelijk. Bij een aanleg van een leiding door dit gebied dient aan de daarvoor geldende regels cf het Beleidskader EHS voldaan te worden. Dit kan betekenen dat door de initiatiefnemer technische maatregelen moeten worden ingezet.

In Helmond is gekozen voor een alternatief tracé, westelijk om Helmond heen. Door dit alternatief wordt doorkruising door nieuwe leidingen van de wijk Brandevoort voorkomen. Het voorgestelde alternatieve tracé is vastgesteld na overleg met betrokken gemeenten (Helmond, Nuenen c.a. en Geldrop-Mierlo).

In Nederweert volgt het tracé dat van de stroken zoals die in de bestemmingsplannen zijn opgenomen.

In Maasbracht, in de gemeente Maasgouw, doorkruist de strook de kern. Op dit tracé zijn wel ruimtelijk belemmeringen. Dat betekent dat bij de aanleg van een nieuwe buisleiding de initiatiefnemer met de gemeente als bevoegd gezag voor de ruimtelijke ordening en de eigenaar tot overeenstemming moet zien te komen over de aanpak.

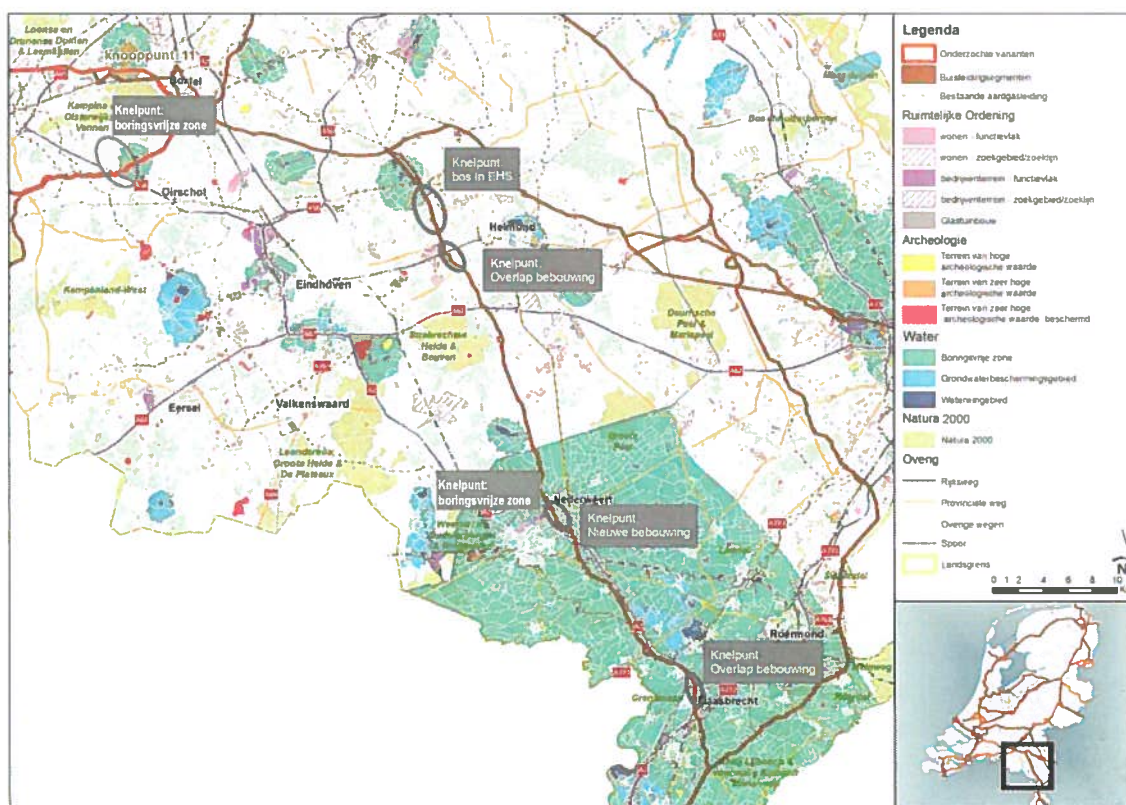
7.11.4 Knelpuntanalyse afgevalen tracé: 12-14-DIII

1. KENMERKEN VAN HET KNELPUNT

In de trechtering is segment 12-14-DIII, van Laarbeek via Weert naar de grensovergang bij Nieuwstad, afgevalen. De route van Noord-Brabant naar (zuid) Limburg gaat via route 11-13-DVIII/DIII. Op verzoek van het ministerie van I&M zijn voor dit segment alleen de potentiële knelpunten in kaart gebracht. Deze zijn echter niet nader onderzocht.

Volgens de Nieuwe Kaart van Nederland is er sprake van knelpunten door overlap met bebouwing, bos in EHS en overlap van nieuwe bebouwing, zie Afbeelding 7.168 **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden..**

Op verzoek van het bedrijfsleven zijn de knelpunten nader onderzocht. In Afbeelding 7.169 zijn de individuele knelpunten met bestaande bebouwing weergegeven. Hieruit blijkt dat er meer knelpunten zijn dan aanvankelijk gedacht.



Afbeelding 7.168 Milieuknelpunten op het segment 12-14-DIII



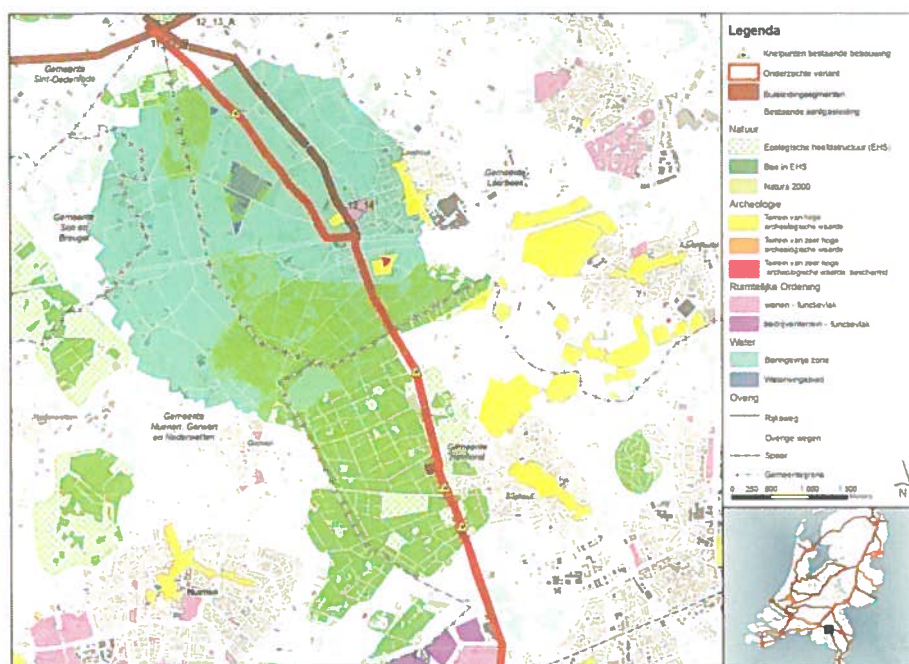
Afbeelding 7.169 Knelpunten bestaande bebouwing op het segment 12-14-DIII

2. ONDERZOCHE OPLOSSINGSRICHTINGEN EN HAALBAARHEID

Gezien het grote aantal kleine omleidingen dat nodig zal zijn om dit tracé in te passen worden de oplossingsrichtingen en de haalbaarheid ervan samen in deze paragraaf besproken. Dit in tegenstelling tot voorgaande segmenten waarbij eerst de oplossingsrichtingen besproken zijn en daarna de haalbaarheid.

Het milieuknelpunt met EHS wordt beschouwd in de separate bijlage 8 met de EHS beoordeling per provincie.

De milieuknelpunten boringsvrije zone zijn niet oplosbaar. Een omleiding om de boringsvrije zone binnen gemeente Laarbeek lijkt op dit detailniveau niet inpasbaar. In Afbeelding 7.170 is ingezoomd op dit knelpunt. De boringsvrije zone in Limburg strekt zich uit tussen de landsgrenzen met België en Duitsland. Hier zal overeenstemming met de provincie moeten komen omdat het gaat om leidingen met mogelijk transport van olie en chemicaliën.

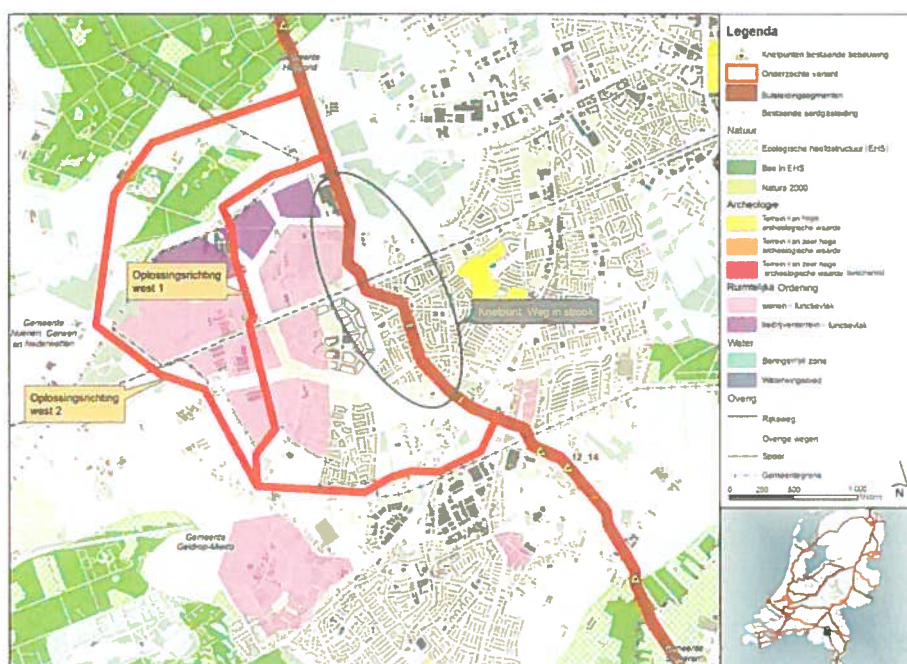


Afbeelding 7.170 Knelpunten milieuaspecten binnen gemeente Helmond

De knelpunten met bestaande en toekomstige bebouwing worden hier van noord naar zuid beschreven. Het eerste knelpunt met bebouwing kan vermeden worden door het parallelle tracé te kiezen. In dit tracé bevindt zich westelijk van Lieshout wel een gebied met archeologische waarde waarvoor een beperkte omleiding nodig is. Deze omleiding kan gerealiseerd worden zonder bebouwing en milieuaspecten te raken. Hierbij dient de omleiding dusdanig ingepast te worden dat deze geen bos in EHS doorsnijdt.

De eerste drie knelpunten met bebouwing binnen gemeente Helmond kunnen vermeden worden door het tracé westelijk te verschuiven. Hier bevindt zich echter bos in EHS. Een grotere oostelijke omleiding lijkt op dit detailniveau niet inpasbaar gezien de ligging van de kern van Stiphout, de archeologische waarden en bos in EHS welke zich oostelijk van Stiphout bevindt. Dit is weergegeven in Afbeelding 7.170.

Het volgende knelpunt binnen gemeente Helmond ligt in nieuwbouwwijk Brandevoort. Hiervoor is een omleiding nodig die westelijk om de functievakken wonen en bedrijventerrein gaat. Hier bevinden zich geen archeologische waarden en grondwaterbeschermingsgebieden en de bestaande bebouwing ligt verspreid. Wanneer de omleiding voldoende rekening houdt met de verspreid liggende bos in EHS, dan lijkt een omleiding op dit detailniveau inpasbaar. In Afbeelding 7.171 zijn twee mogelijke oplossingsrichtingen weergegeven.

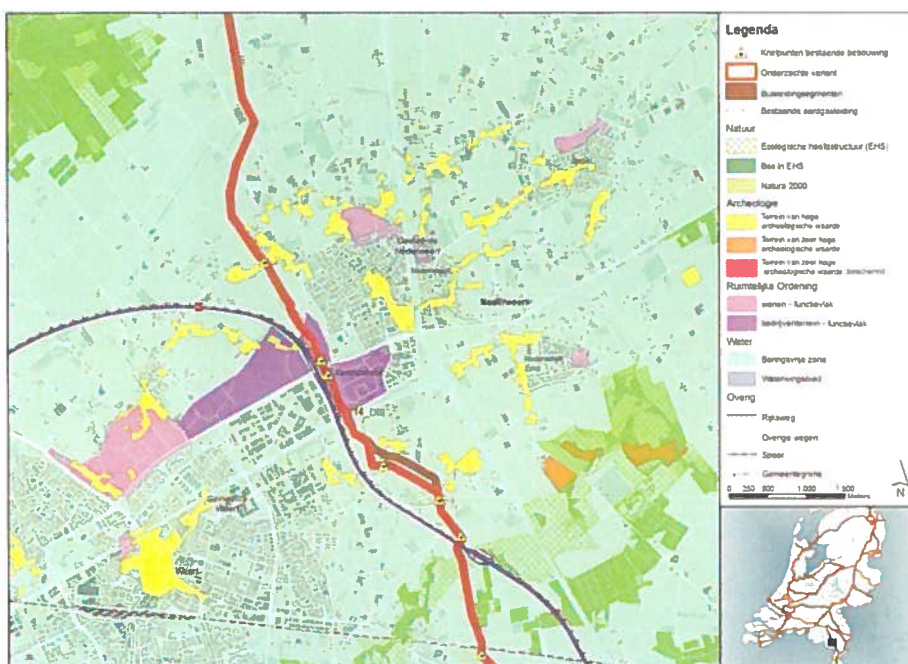


Afbeelding 7.171 Knelpunt Brandevoort en twee westelijke oplossingsrichtingen

Oostelijk van Mierlo bevinden zich knelpunten met bebouwing die met een kleine verschuiving vermeden kunnen worden. Dit kan gerealiseerd worden zonder bebouwing en milieuaspecten te raken. Hierbij dient de verschuiving dusdanig ingepast te worden dat deze geen bos in EHS doorsnijdt.

Zuidelijk van rijksweg A67 bevinden zich acht knelpunten binnen gemeente Someren. Deze knelpunten kunnen met kleine verschuivingen vermeden worden. Hierbij vindt niet meer doorsnijding van de archeologische waarden en bos in EHS plaats dan bij het basistracé. Net ten zuiden van rijksweg A67 bevindt zich een gebied van hoge archeologische waarde en bos in EHS. Deze twee gebieden kunnen vermeden worden door een westelijke omleiding door agrarisch gebied.

Binnen gemeente Nederweert bevinden zich negen knelpunten met bebouwing. Deze knelpunten kunnen, op één na, met kleine verschuivingen vermeden worden. Binnen de gemeente bevinden zich geen grondwaterbeschermingsgebieden of waterwingebieden en geen bos in EHS. Wel bevinden zich verspreid kleine terreinen van hoge archeologische waarde. Bij de inpassing van de verschuivingen dient hiermee rekening gehouden te worden. Het bedrijventerrein Kampershoek kan niet met een kleine verschuiving vermeden worden, zie Afbeelding 7.172. Hiervoor zou een omleiding geheel om Weert of Nederweert nodig zijn. Oostelijk van Nederweert strekt zich over grote lengte lintbebouwing uit. Westelijk van Weert bevindt zich een langgerekt bedrijventerrein. Een omleiding is daarmee moeilijk inpasbaar en een grote omweg.

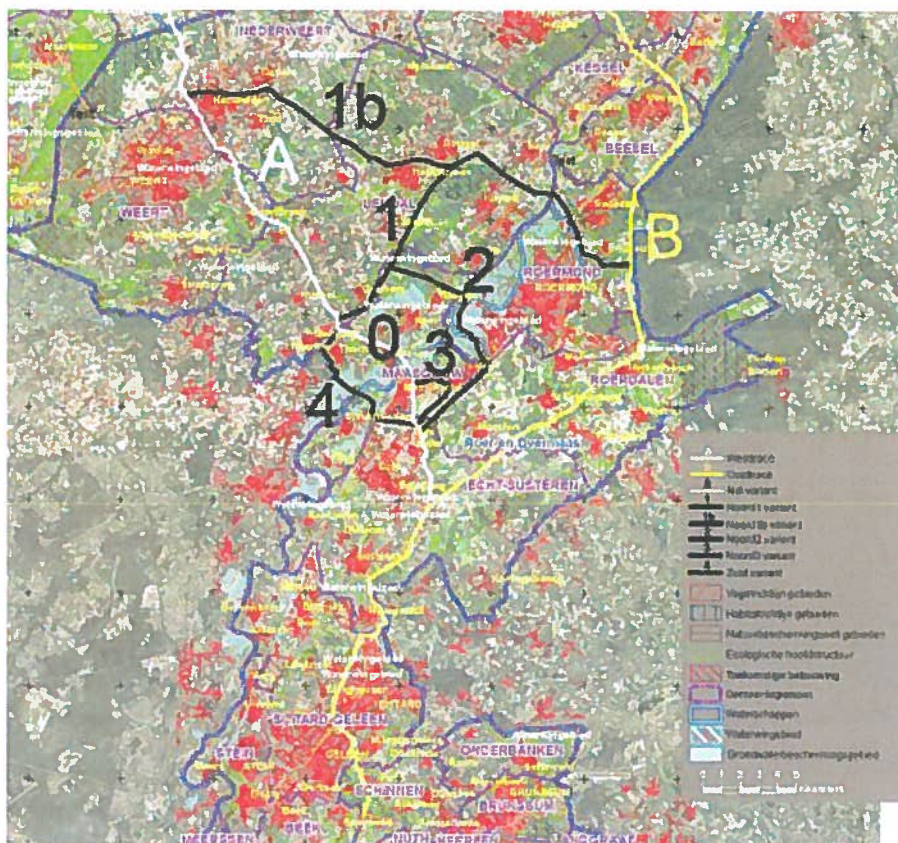


Afbeelding 7.172 Knelpunt Kampershoeck

In de gemeente Leuldal, parallel aan rijksweg A2, bevinden zich meerdere knelpunten met bebouwing. Deze knelpunten kunnen met kleine verschuivingen vermeden worden. Hierbij dient rekening gehouden te worden met het beschermde terrein van zeer hoge archeologische waarde en het grondwaterbeschermingsgebied. Op dit detailniveau lijkt een verschuiving inpasbaar.

In de gemeente Maasgouw aan beide zijden van de Maas is dusdanig veel bestaande bebouwing, industrieterrein en infrastructuur dat een doorgang niet mogelijk is. Alleen omleidingen van meerdere kilometers zijn zinvol om te onderzoeken. In de tracéafweging voor de aardgasleiding van Odiliapeel naar Schinnen heeft Gasunie² meerdere omleidingen onderzocht. In navolgende afbeelding zijn deze omleidingen weergegeven; tracé A komt overeen met segment 12-14-DIII. Alleen omleiding 1 en 1b werden als technisch haalbaar beoordeeld.

² Tracéafweging aardgastransport Odiliapeel-Schinnen, Gasunie, 2 maart 2009. Kenmerk: 110623/CE8/1B5/000623



Abbeelding 7.173 Omleidingen voor knelpunt Maasgouw zoals onderzocht door Gasunie. Bron: Tracéafweging aardgastransport Odiliapeel-Schinnen³

In de gemeente Echt-Susteren bevinden zich zes knelpunten met bebouwing voordat het segment aansluit op segment 13-DIII. Deze knelpunten kunnen met kleine verschuivingen vermeden worden. Hierbij dient rekening gehouden te worden met het terrein van hoge archeologische waarde. Als gevolg van de verschuivingen vindt niet meer doorsnijding van bos in EHS plaats dan bij het basistracé. Op dit detailniveau lijkt een verschuiving inpasbaar. Het EHS gebied ten oosten van Peij kan met een oostelijke omleiding vermeden worden, hier bevinden zich geen raakvlakken met milieuaspecten en geen bebouwing. Het tracé sluit dan noordelijker aan op het segment 13-DIII.

4. CONCLUSIE

De milieuknelpunten doorsnijding boringsvrije zone zijn niet te vermijden met een omleiding. De meeste knelpunten met bebouwing kunnen vermeden worden door een kleine verschuiving van het tracé, deze verschuivingen lijken op dit detailniveau inpasbaar. Voor het knelpunt bij Stiphout in gemeente Helmond geldt dat deze vanwege bos in EHS moeilijk inpasbaar is.

In gemeente Nederweert is het niet mogelijk om bedrijventerrein Kampershoek te vermijden met een kleine omleiding, een grote omleiding lijkt op dit detailniveau niet inpasbaar.

De kruising van de Maas in gemeente Maasgouw is niet inpasbaar, bovendien is alleen een zeer lange omleiding mogelijk.

³ Tracéafweging aardgastransport Odiliapeel-Schinnen, Gasunie, 2 maart 2009. Kenmerk: 110623/CE8/1B5/000623

Notitie overleg leidingestrook Laarbeek – Echt-Susteren

I&M, LOK, 24 augustus 2011

De strook loopt door de gemeenten Laarbeek, Helmond, Geldrop-Mierlo, Someren (Noord-Brabant), Nederweert, Weert, Leudal, Maasgouw, Echt-Susteren (Limburg).

In de strook liggen tussen Laarbeek en Leudal twee Gasunieleidingen. Tussen Leudal en Echt-Susteren liggen de Gasunieleidingen en de PRB-leiding van PPS in de strook.

De strook maakt onderdeel uit van de verbinding tussen (zuid)west-Nederland en Zuid-Limburg (Sittard-Geleen).

Voor deze verbinding zijn meerdere alternatieven beschikbaar.

De rechtstreekse verbinding Laarbeek-Echt-Susteren is op grond van de m.e.r. vervallen ten gunste van de verbinding via Venlo; deze laatste verbinding is 20 km langer.

Achtergronden van het vervallen van de strook Laarbeek-Echt-Susteren:

- De verbinding via Venlo dient ook voor transport tussen (zuid)west-Nederland en Duitsland via grensovergang Ruhrgebied.
- De verbinding via Venlo dient ook voor aardgastransport vanuit Gelderland via Ravestein naar Limburg en verder.
- Op het tracé tussen Laarbeek en Echt-Susteren doen zich ernstige knelpunten voor:
 - o Gemeente Maasgouw: kruising Maas en kruising dorpskern.
 - o Ruimtelijk knelpunt bij Helmond

Op de ontwerp-Structuurvisie zijn zienswijzen ingediend door:

- Gemeente Nederweert (5)
- Chemelot (75)
- Havenbedrijf Rotterdam (81)
- VNO-NCW (83)
- Petrochemical Pipeline Services (88)

Door de provincie Limburg en vanuit de gemeenten Laarbeek en Echt-Susteren is ook een aantal zienswijzen ingediend; deze hebben echter geen betrekking op de afgevalen leidingstrook.

Bevindingen Arcadis:

- Bebouwing Maasgouw
- Nieuwe bebouwing Nederweert
- Bebouwing Helmond
- EHS bos Laarbeek
- Natura2000 (?)

Deze effecten van de strook tussen Laarbeek en Echt-Susteren zijn door Arcadis niet nader onderzocht.

Informatie Provincie Limburg

- Gem. Maasgouw: ten noorden van Wessem leidingstrook in bestemmingsplan van 100 m breed.
- Gem. Nederweert: Leidingstrook van 60 m gedefinieerd in bestemmingsplan, maar komt niet overeen met strook Structuurvisie; sluit niet aan op strook Weert.
- Gem. Weert: Leidingstrook van 60 m in bestemmingsplan; sluit niet aan op strook in Nederweert.

Analyse Gasunie

- Maasbracht, gem. Maasgouw (58D): geen doorgang door kern vanwege bestaande bebouwing, wegen, kanaal, rivier en grondgesteldheid
- Wessen, gem. Maasgouw (58C, 14 en 17): geen doorgang vanwege bestaande bebouwing en industrie - Weert (57F, 6), ruimtelijke ontwikkelingen?
- Helmond (51H,1), strook doorkruist bebouwing?

Voor een beslissing over deze strook is nodig:

- Onderbouwing behoefte aan deze verbinding in termen van transport behoefte (om hoeveel leidingen gaat het naar verwachting)
- Voordelen in kosten vergeleken met het tracé langs Venlo
- Inzicht in de knelpunten op het tracé Laarbeek-Echt-Susteren
- Oplossingsrichtingen (ruimtelijk; technisch) en kosten
- Vergelijking met tracé langs Venlo en consequenties voor het tracé langs Venlo
- Juridische aspecten

Om deze elementen in kaart te brengen wordt een werkgroepje samengesteld van provincie Limburg, Chemelot en I&M.

Noord-Brabant neemt eventueel ook deel aan het overleg.

**Directoraat-Generaal
Ruimte**Directie
LeefomgevingskwaliteitRijnstraat 8
Postbus 30940
2500 GX Den Haag
Interne postcode 360
www.rijksoverheid.nl**Contactpersoon****Art.
10.2e**

verslag

Overleg leidingstrook Laarbeek - Echt-Susteren

Vergaderdatum en -tijd

25 augustus 2011, 15.00-16.45 uur

Vergaderplaats

Provinciehuis, Maastricht

Kopie aan

Datum

29 augustus 2011

Aanwezig

Art. 10.2e(Prov. Limburg), **Art. 10.2e**(PPS, namens Chemelotbedrijven), **Art. 10.2e** (Ministerie I&M)**1 Aanleiding en doel**

De buisleidingstrook van Laarbeek naar Echt-Susteren is in de Structuurvisie buisleidingen buiten de hoofdstructuur gevallen. Vanuit het bedrijfsleven in Zuid-Limburg zijn zienswijzen ingediend met het voorstel deze strook alsnog op te nemen.

Het overleg van heden heeft ten doel de vraagstelling in kaart te brengen en hierover afspraken te maken.

Het ministerie van I&M moet de uiteindelijke beslissing nemen over deze strook en zal zich daarbij baseren op nut en noodzaak en (milieu-)effecten.

De strook is in het milieu-effectenonderzoek naar de leidingstroken meegenomen maar in de afweging (trechtering) afgevalen ten gunste van een leidingstrook via Venlo. Ook was door de provincie Limburg indertijd al aangegeven dat de strook met name in de gemeente Maasgouw (kern Maasbracht) problemen zou kunnen opleveren.

2 Probleemstelling

Het bedrijfsleven voert aan dat het tracé via Venlo 25-30 km langer is dan het vervallen tracé. Als een leiding via de strook langs Venlo gelegd moet worden betekent dit aanzienlijke hogere kosten (ca. € 1 mln per km). Daarbij was de verbinding via de vervallen strook al langer dan het tracé van de bestaande naftaleiding van PPS van Midden Limburg naar Rotterdam. Het bedrijfsleven vreest dat bedrijfsbeslissingen niet meer ten gunste van buisleidingen zullen uitvallen, terwijl de Structuurvisie juist beoogt het leggen van buisleidingen aantrekkelijker te maken.

In het tracé liggen tweeaardgastransportleidingen van Gasunie en tussen Weert en Echt-Susteren een naftaleiding van PPS.

Voor de toekomst moet de strook geschikt zijn voor het leggen van meerdere leidingen. Op dit moment zijn er geen concrete initiatieven bekend.

**Directoraat-Generaal
Ruimte**
Directie
Leefomgevingskwaliteit

Datum
29 augustus 2011

Op grond van beschikbare informatie lijken zich op het traject Laarbeek – Echt-Susteren voornamelijk knelpunten voor te doen bij Maasbracht, Nederweert en Helmond (in Prov. Noord-Brabant).

Maasbracht (gem. Maasgouw)

Aan de hand van kaart- en fotomateriaal lijkt de problematiek toe te spitsen op de aanwezigheid van één bedrijf in de leidingstrook. Het is op grond van het kaartmateriaal niet bekend of er bouwbestemmingen rusten op de strook door Maasbracht. Op grond van de bestaande leidingen is al sprake van een risicozone waar niet gebouwd kan worden.

De strook loopt langs de A2; nagegaan moet worden wat de positie van RWS is. Provincie is van mening dat een strook door Maasbracht op zich niet ideaal is maar verwacht ook dat de belemmeringen beperkt zijn. Diverse gemeenten langs het tracé hebben een leidingstrook in het bestemmingsplan opgenomen (ook de gemeente Maasgouw bij Wessen).

Nederweert

De gemeente Nederweert heeft een leidingstrook opgenomen in een bestemmingsplan en hiermee naar verwachting bij het ontwikkelen van het bedrijventerrein Kampershoek rekening gehouden.

In een zienswijze vraagt de gemeente om het laten vallen van de reservering.

Helmond

Het mogelijke knelpunt in de gemeente Helmond betreft het doorkruisen van een woongebied. Dit moet met provincie Noord-Brabant besproken worden.

3 Afspraken

Art. 10.2e zal een aanvulling geven op de in de Chemelot zienswijze onderbouwde noodzaak voor de strook Laarbeek – Echt-Susteren.

- Provincie Limburg gaat na of er op de strook in Maasbracht belemmerende bestemmingen rusten en of de strook door Kampershoek in het bestemmingsplan is opgenomen.
- I&M informeert RWS en de provincie Noord-Brabant.
- I&M zal de effecten van de strook in beeld laten brengen.
- I&M gaat de juridische consequenties na van de contractuele afspraken met grondeigenaren over het leggen van een tweede leiding naast de bestaande naftaleiding.

4 Volgend overleg

28 september 2011, 14.00 uur bij PPS Pipelines in Urmond.

RWS en provincie Noord-Brabant zullen ook hiervoor uitgenodigd worden.



**Directoraat-Generaal
Ruimte**
Directie
Leefomgevingskwaliteit

Rijnstraat 8
Postbus 30940
2500 GX Den Haag
Interne postcode 360
www.rijksoverheid.nl

Contactpersoon
Drs.

Kamer C.06.56
T
F

Datum
17 oktober 2011

verslag

Overleg Leidingstrook Laarbeek - Echt-Susteren

Vergaderdatum en -tijd 28 september 2011, 14.00 - 15.30 uur
Vergaderplaats PPS, Urmond
Kopie aan

Aanwezig (PPS, namens bedrijven Chemelot), (Prov.
Limburg), (I&M)

1 Verslag overleg 25 augustus 2011

heeft het belang van de strook weergegeven in een korte notitie waarin wordt gewezen op het belang van goede verbindingen tussen Rotterdam en Chemelot voor het functioneren van dit chemisch complex. Het gaat om mogelijke leidingen voor een aantal stoffen, waaronder propaan en eventueel LPG en zuurstof, ofschoon nu niet kan aangegeven worden wanneer welke buisleidingen zullen worden aangelegd. De strook moet ruimte bieden voor 5-7 leidingen.

2 Bespreking Leidingstrook

heeft contact gehad met de gemeenten Maasgouw en Nederweert. De uitkomsten van dit overleg wordt meegenomen in de bespreking van het Limburgse deel van de leidingstrook. Hieronder worden de hoofdlijnen van de planologische situatie samengevat.

2.1 Maasgouw

Oorspronkelijk voorstel: leidingstrook oostelijk van A2

In Maasgouw gaat de strook door Maasbracht oostelijk langs de A2. Op dit tracé ligt een bestaande bestemming die het leggen van leidingen belemmert. De Provincie heeft geen andere, nog niet gerealiseerde bestemmingen aangetroffen.

De bestaande bestemming betreft een bedrijf met stallen en bevindt zich tussen Kloosterweg en Kruisweg die beide de A2 kruisen.

Eén stal is vrijwel tegen de A2 aangebouwd (minder dan 20 m), andere opstallen liggen op 25-30 m.

Dit betekent dat bij aanleg nieuwe leiding het bedrijf uitgekocht zal moeten worden.

Relatie met A2

De A2 ligt op een verhoogd dijklichaam. Langs A2 is een vrijwaringszone van 34 meter voorzien (wordt wettelijk vastgelegd). Het betreffende bedrijf ligt voor een deel in de vrijwaringszone ligt.

De indruk bestaat dat op het tracé door Maasbracht naast de vrijwaringszone een leidingstrook beschikbaar blijft van ongeveer 30 meter. Met RWS moet besproken worden in hoeverre vrijwaringszone en buisleidingenstrook kunnen overlappen.

Leidingstrook langs Gasunieleidingen langs kern Maasbracht

De leidingstrook langs de A2 valt over een Sabicleiding. Er lopen ook twee Gasunieleidingen maar die lopen voor een deel buiten de strook over het terrein van het betrokken bedrijf en langs de kern Maasbracht. Op grond van externe veiligheid en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is het minder wenselijk de leidingstrook hier te leggen; de gemeente heeft laten weten hier niet voor te voelen. Daarmee heeft een strook langs de A2 heeft de voorkeur.

Leidingstrook om Maasbracht en Thorn heen

Reeds eerder (2008) heeft de gemeente Maasgouw de mogelijkheid bekeken van alternatieve tracés voor een nieuwe aardgastransportleiding met kruising van de Maas aan de zuidkant van Maasbracht. De twee alternatieve tracés passeerden Thorn ter oost- resp. ter westzijde en kruisten de Maas het Natuurgebied de Grote Hegge.

De beide alternatieven zijn langer en gezien de loop van de Maas met zijarmen technisch lastiger te realiseren. De gemeente heeft zelf de voorkeur gegeven aan het tracé langs de A2.

Leidingstrook westelijk van de A2

Een andere optie is om de strook ter hoogte van het betreffende bedrijf westelijk van de A2 te leggen. In dat geval komen enkele woningen in de strook te liggen. Dat zou betekenen dat bij het leggen van een leiding enkele woningeigenaars zullen moeten worden uitgekocht.

Boringen

Om een nieuwe leiding te realiseren kan overwogen worden om in de strook bij Maasbracht langs de A2 de leiding te boren. Het gaat om een horizontaal gestuurde boring met een afstand van naar schatting 500 meter. Dit geldt zowel voor een strook oostelijk als westelijk van de A2.

NB voor boringen van leidingen moet gerekend worden met een onderlinge afstand van 5-10 meter; de strook waarin geboord moet worden is dan breder dan een strook waarin leidingen ingegraven kunnen worden.

Conclusies

- tracé langs door Maasbracht langs de A2 kan rekenen op draagvlak bij gemeente, provincie en bedrijfsleven. Ruimtelijke belemmeringen (bedrijf; vrijwaringszone) lijken overkomelijk door technische of financiële ingrepen.
- Specifieke opties (boringen) moeten worden uitgezocht.

2.2 Nederweert

Op de kruising van de A2 met de N275 zijn ruimtelijke ontwikkelingen voorzien op de vier hoekpunten (Poort van Nederweert).

Hier doen zich twee mogelijke aandachtspunten met de leidingstrook voor.

Bedrijventerrein Pannenweg(zuidoostelijke hoek)

In het Bestemmingsplan Bedrijventerrein Pannenweg is reeds een strook opgenomen van 35-55 meter breed. Op de strook rusten wel bouwbestemmingen maar alleen voor parkeerplaatsen e.d.

Voor de EV-situatie is het van belang dat gerekend moet worden met hoge personendichtheden.

Ook hier geldt mogelijke samenloop met de vrijwaringsstrook van RWS.

**Directoraat-Generaal
Ruimte**
Directie
Leefomgevingskwaliteit

Datum
17 oktober 2011

Buitengebied (noordoostelijke hoek)

In de noordoostelijke hoek wordt ondermeer een sport- en leisurecentrum gepland. Hiervoor is nog geen bestemmingsplan; het bestemmingsplan Buitengebied geldt hier nog.

In het geldende bestemmingsplan is een leidingstrook (40-55 m) opgenomen maar deze is onderbroken. Deze strook loopt van de A2 af (langs de Randweg West).

De nationale buisleidingstrook die nu in bespreking is, is getekend langs de A2. In de strook bevindt zich een gebouw (tussen A2 en Ouwijck).

Conclusies

Een leidingstrook lijkt mogelijk via de reeds in bestemmingsplannen gereserveerde stroken. Indien voor een tracé langs de A2 zou worden gekozen is moet een oplossing worden gevonden voor de aanwezige bebouwing.

De afstemming met de vrijwaringszone voor de A2 moet gecheckt worden.

3 Conclusies en vervolgspraken

- Belang van verbinding wordt gedeeld door provincie. Gemeenten lijken bereid tot medewerking.
- Op grond van het beschikbare kaartmateriaal en aangevuld door informatie van gemeenten is de indruk dat Maasbracht bereid is medewerking te verlenen aan een strook maar dat Nederweert, ofschoon stroken in bestemmingsplannen zijn opgenomen, zich hiertegen zal verzetten aangezien de strook ambities van de gemeente doorkruist.
- Voor eventuele knelpunten doen zich technische oplossingen voor (boringen) maar amoveren van bebouwing is niet uit te sluiten.
- I&M stelt notitie waarin belang van de verbinding wordt toegelicht en ingegaan op eventuele aandachtspunten.
- Notitie wordt teruggekoppeld naar Provincie en Chemelotbedrijven; partijen in Noord-Brabant worden ook benaderd.
- I&M informeert de betrokken gemeenten over het tracé en het onderzoek naar de milieueffecten.
- Er wordt een voorlopige afspraak gemaakt voor 19 oktober (deze is geannuleerd).



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Minister

Directie Water en Bodem

Contactpersoon

10.2e

Beleidscoördinator

T 10.2e

M 10.2e

Aard van overleg

ministerraad

Agenderingsnummer

Vergaderdatum

12 oktober 2012

Datum

10 oktober 2011

Kenmerk

advies MR / OR / VP

Onderwerp: Structuurvisie Buisleidingen

Inleiding

11.1

Samenvatting van het voorstel

11.1

Advies

11.1

Argumentatie

Voor de inhoudelijke argumentatie verwijs ik u naar de toelichting aan het eind van deze nota.

Spreektekst

- 11.1

Kader

- De Structuurvisie is de opvolger van het Structuurschema Buisleidingen (SBUI) van 1985.
 - Het belang van goede buisleidingenverbindingen is opgenomen als nationaal belang nr. 3 in de SVIR. De Structuurvisie Buisleidingen is een nadere uitwerking van de SVIR.
 - Voor sommige tracés is nog onderzoek nodig of moet deels de procedure nog worden doorgelopen. In de Structuurvisie worden hiervoor indicatieve tracés opgenomen. Na afloop van de onderzoeken zal de Structuurvisie op deze punten worden aangevuld met de definitieve voorkeurstracés. De vaststelling van/besluitvorming over de Structuurvisie vindt juridisch gezien dan in twee fasen plaats.
 - buiten reikwijdte wob
-
- buiten reikwijdte wob

Krachtenveld*Krachtenveld*

- De voorbereiding van de Structuurvisie heeft niet geleid tot bestuurlijke problemen. IPO en VNG onderschrijven de doelstelling van de Structuurvisie. Afzonderlijke gemeenten erkennen ook het belang van goede buisleidingenverbindingen. Zij kunnen echter moeite hebben met de vrij te houden stroken omdat het hen beperkt in hun ruimtelijke ontwikkeling. Er is veel communicatie geweest met gemeenten die bezwaren hadden tegen het voorgestelde tracé; dit heeft in veel gevallen geleid tot aangepaste tracés.
- De sector (bedrijfsleven) verwelkomt de Structuurvisie.
- Grondeigenaren, met name LTO, hebben moeite met de buisleidingenstroken en vrezende schade en waardedaling van de grond. Dit betreft echter geen verantwoordelijkheid van het Rijk. Bij de aanleg van een concrete leiding zullen initiatiefnemer (leidinglegger) en grondeigenaar hierover afspraken moeten maken.
- Mogelijk zal bijv. LTO of een enkele gemeente u of de Kamer hierover benaderen.

buiten
reikwijdte
wob

Directie
Bestuursondersteuning

Datum
10 oktober 2011

Kenmerk

DIRECTEUR-GENERAAL RUIMTE EN WATER,

drs. C.B.F. Kuijpers

Toelichting

Directie
Bestuursondersteuning

Doel Structuurvisie Buisleidingen

- De Structuurvisie heeft als doel aan te geven waar in Nederland in de toekomst nog leidingen van nationaal belang voor gevaarlijke stoffen gelegd kunnen worden. Het gaat om het vrijhouden van stroken van max. 70 meter breed op een aantal hoofdverbindingen. Juridische doorwerking van deze vrijwaring wordt geregeld via het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het leggen van leidingen is een private aangelegenheid. Het Rijk zegt in de Structuurvisie geen overheidsbijdrage toe ter realisering van de stroken.
- De Structuurvisie Buisleidingen is onderdeel van en aangekondigd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).
- De Structuurvisie beperkt zich tot buisleidingen van nationaal belang en (provincie)grensoverschrijdend voor gevaarlijke stoffen: gas (faciliteren gasrotonde), olie(producten), chemische producten, CO2.

Datum
10 oktober 2011
Kenmerk

Argumentatie

- 11.1

- Op de kaart behorende bij de Structuurvisie worden buisleidingenstroken aangewezen. Alleen daarin zijn nieuwe buisleidingen van nationaal belang toegestaan.
- Naar aanleiding van de tegen de Ontwerp-Structuurvisie ingediende zienswijzen zijn nog twee tracés aan de Structuurvisie toegevoegd (tussen Laarbeek (N-Br) en Echt-Susteren (Lb); kortere verbinding Rotterdam – Chemelot Limburg en langs de grens van Bernisse/Spijkenisse (ter ontsluiting van het Botlekgebied)). Hiervoor wordt nog een zienswijzeprocedure gevolgd. Over enkele andere tracés vindt vanwege lokale ruimtelijke knelpunten nog overleg plaats. De Structuurvisie zal met betrekking tot deze tracés later nog worden aangevuld (juridisch: besluitvorming over/vaststelling van de structuurvisie vindt dan in twee fases plaats). 11.1

Proces

- 11.1

- buiten reikwijdte wob

buiten reikwijdte wob

11.1

Directie
Bestuursondersteuning

Datum
10 oktober 2011

Kenmerk

buiten reikwijdte wob

buiten reikwijdte wob

Directie
Bestuursondersteuning

Datum
10 oktober 2011

Kenmerk

**Memo Structuurvisie Buisleidingen**

Aan 10.2e
Van 10.2e
Telefoon 10.2e
Afschrift
Datum 22 juni 2018
Onderwerp Reactie op Aanvulling Structuurvisie Buisleidingen

Beste heer 10.2e

Op 4 juni 2018 is er een ambtelijk overleg geweest met het Ministerie en vertegenwoordigers van de gemeenten: Helmond, Nuenen, Someren, Nederweert, Maasgouw, Echt-Susteren en Geldrop-Mierlo. We hebben toen afgesproken om onze reacties op het concept rapport van Arcadis (Aanvulling Structuurvisie Buisleidingen / mlieustudie van 13 april 2018) te bundelen en schriftelijk aan te bieden.

Doel van de Structuurvisie Buisleidingen:

Ongehinderde doorgang van buisleidingentransport van nationaal belang.

Dit is een belangrijke voorwaarde voor de economische ontwikkeling en energievoorziening in Nederland en Europa.

- Voor het doel ongehinderde doorgang van buisleidingentransport van nationaal belang is het indicatieve traject Laarbeek-Echt-Susteren niet nodig. Het bestaande tracé via Venlo voldoet. De kosten voor aanleg en oplossen van de vele knelpunten zijn dan ook geen besparing, maar zijn aanvullende kosten.
- Voor de economische ontwikkeling van het Havenbedrijf en Chemelot, moet beoordeeld worden of het oplossen van de complexe knelpunten en vele aantal omleidingen leiden tot financieel voordeel. Dit wordt nu niet aangetoond in de studie van Arcadis.

Algemeen:

- De milieustudie dient als aanvulling op het in 2012 definitief vastgestelde MER. Daarmee wordt ervoor gekozen het milieueffectrapport van 20 juli 2012 niet te actualiseren, maar aan te vullen voor de indicatieve tracés. In het voortraject is steeds gesproken over een actualisatie, ook omdat de rapportage van 2012 juridisch niet meer gebruikt kan worden.
- Zeker voor het tracé Laarbeek-Echt-Susteren is een beoordeling in relatie tot het al vastgestelde tracé via Venlo van belang om de uitvoerbaarheid en belang van het indicatieve tracé voor de economische ontwikkeling van het Havengebied en Chemelot te bepalen.
- In paragraaf 4.3 Conclusie, staat dat er geen vergelijking in effecten mogelijk is tussen dit onderzoek en het onderzoek uit 2012. Echter, in een eerder uitgevoerde MER-studie van 2011 door Arcadis is dit tracé afgefallen door de complexiteit van de knelpunten en effecten op bodem, water, natuur, archeologie en ruimtelijke ordening.

Afspraken:

- Op 9 november 2017 is in Helmond een bestuurlijk overleg geweest met onder andere **10.2e** en wethouder Stienen. Toen is afgesproken dat *nut en noodzaak van het indicatieve traject* opnieuw zouden worden beoordeeld en wij in de gelegenheid zouden worden gesteld om de grondslagen van het milieuraapport van Arcadis te kunnen beoordelen en waar nodig aanpassen of aanvullen.
- Bij de beoordeling van de nut en noodzaak zou ook de behoefte van het bedrijfsleven voor deze kortere route opnieuw worden gepolst (in dit geval Havenbedrijf Rotterdam en Chemelot te Sittart-Geleen).
- Ook hebben we afgesproken dat het Ministerie nogmaals een gesprek organiseert om de plannen en het rapport van Arcadis met elkaar te bespreken, voor de stukken in procedure worden gebracht.
- In *het gesprek van afgelopen 4 juni* zijn deze afspraken nogmaals bevestigd. Voor de procedure waren nog geen data bekend. In elk geval niet voor of tijdens de zomervakantie zal de procedure ter vaststellen en mogelijkheid tot indienen van zienswijzen plaatsvinden.
- De gesprekken met het bedrijfsleven moeten nog plaatsvinden. Tijdens die gesprekken zal het Ministerie ook de huidige behoefte van het bedrijfsleven peilen.

Kosten-baten analyse (zie ook bij doel):

Bij het oorspronkelijke rapport zat een rapport MKBA (bureau Arcadis februari 2010). Dit rapport is niet uitgebreid of geactualiseerd voor de indicatieve trajecten, waaronder Laarbeek-Echt-Susteren.

- In het rapport wordt op laag detailniveau het belang en de baten van het buisleidingentracé omschreven. Het beoordelen van de daadwerkelijke milieueffecten wordt vooruitgeschoven naar de vastlegging in bestemmingsplannen. Door de daadwerkelijke milieuaspecten niet op hoger detailniveau te beschouwen kan niet worden aangetoond dat het tracé (economisch) uitvoerbaar is.
- De lagere aanlegkosten ten opzichte van het bestaande tracé via Venlo zijn het belangrijkste argument in de zienswijzen van het bedrijfsleven waarin ze verzoeken om het tracé Laarbeek-Echt-Susteren op te nemen. Deze lagere aanlegkosten worden niet aangetoond in de aanvullende studie van Arcadis.
- Het traject Laarbeek-Echt-Susteren is in eerdere studies afgefallen door de complexiteit en veelheid aan knelpunten. Juist daarom is de haalbaarheid een belangrijk criterium om te kunnen bepalen of vaststellen van deze indicatieve route realiseerbaar is.
- In hoofdstuk 7, onderdeel Bodem en Water staat dat er vergaande maatregelen nodig zijn voor afdoende risicobeperking bij doorsnijding van een grondwaterbeschermingsgebied met risicovolle stoffen. Een indicatieve berekening van de kosten is ook hier nodig om een uitspraak te kunnen doen over de uitvoerbaarheid.
- In paragraaf 4.2.4 wordt gesproken over de aankoop van woonhuizen en dat hiervoor een proces loopt met de gemeente en de omgeving. Tijdens het overleg van 4 juni hebben we begrepen dat dit alleen betrekking heeft op een woonhuis op de **10.2e** in Helmond. Voor alle andere knelpuntsituaties geldt dit niet. Bij de afweging kosten/baten is het belangrijk ook de kosten voor compensatie van natuur en aankoop van woonhuizen te bepalen, omdat dat belangrijk is om de uitvoerbaarheid te bepalen.

Risico's externe veiligheid:

In Helmond is sprake van een overschrijding van het plaatsgebonden risico bij doorvoer van ethyleenoxide (worst case). In bijlage c van de milieustudie staat dat reducerende maatregelen genomen moeten worden. De overschrijding vindt plaats ter hoogte van een versmalde doorgang van 25 meter en grenst direct aan een woningbestemming.

- Gezien de omvang van de berekende PR 10^{-6} contour van ethyleenoxide wordt getwijfeld of deze contour middels maatregelen voldoende kan worden gereduceerd. Er liggen nu

vele woningen binnen deze contour. Een onderzoek naar maatregelen lijkt ons noodzakelijk. Dit tevens in relatie tot de kosten en uitvoerbaarheid van dit indicatieve tracé.

- De volgende vragen zouden in elk geval beantwoord moeten worden: Zijn realistische maatregelen voorhanden? / Wat zijn de kosten voor reducerende maatregelen? / Zijn deze maatregelen wel mogelijk bij een versmalde buiszone van 25 meter? / Hoe is het PR bij de andere mogelijk stoffen?

Passende beoordeling:

In het rapport van Arcadis (13 april 2018) is geen passende beoordeling opgesteld ten behoeve van de vaststelling van de indicatieve tracés. In hoofdstuk 7, 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 beschermde soorten, ook in relatie tot het bepalen van de uitvoerbaarheid.

Gemeente Helmond



Verslag	Structuurvisie buisleidingen - tracé Laarbeek - Echt-Susteren		
Datum	4 juni 2018		
Tijdstip	14.00 – 17.00		
Plaats	Helmond		
Aanwezig	art. 10.2e	(contactpersoon BiZa), art. 10.2e (IenW, voorheen Agentschap NL), art. 10.2e (Someren), art. 10.2e (Helmond), art. 10.2e	(jurist BiZa), art. 10.2e (Venlo), art. 10.2e (ODZOB), art. 10.2e (Nuenen)
Afwezig	PPS Pipelines		
Notulist	art. 10.2e		

Afspraken

- Juridische vragen en opmerkingen worden nog eens op een rijtje gezet en voor reactie toegezonden aan art. 10.2e

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 niet behandeld en zullen gelijktijdig met de procedure tot vaststelling van de gewijzigde Structuurvisie Buisleidingen beantwoord worden.

Onlangs is het indicatieve tracé Laarbeek-Echt-Susteren weer actueel geworden. De bedoeling is om in 2018 vijf indicatieve tracés, waaronder het tracé Laarbeek-Echt-Susteren, definitief vast te stellen. Door Arcadis is d.d. 13 april 2018 een milieustudie opgesteld met de titel 'Aanvulling structuurvisie buisleidingen'.

In het overleg van 4 juni hebben we de stand van zaken en inhoud van de milieustudie besproken en juridische vragen over ruimtelijke plannen en planschade. In verband daarmee de volgende vragen en opmerkingen, ter beantwoording, bevestiging en/of verificatie.

1. Is de 'Milieustudie' van Arcadis d.d. 13 april 2018 een aanvulling op de Structuurvisie of een aanvullend MER?
2. Wat is de procedure die deze 'Milieustudie' gaat doorlopen? En wat is de planning daarvan?
3. Het tracé Laarbeek-Echt-Susteren staat in de Structuurvisie buisleidingen vermeld als 'Indicatief tracé'. Klopt het dat het tracé nu nog niet in bestemmingsplannen hoeft te worden opgenomen?
Wij constateren dat er nog aanpassingen zijn aangebracht aan het beloop van de strook. Bijvoorbeeld is het tracé bij Nuenen aangepast. Liep de strook eerst nog door het gebied 'Papenvoortse Heide', nu loopt de strook door naar de provinciale snelweg A270 en dan westwaarts, parallel daaraan.
4. Is er een voorbeeldregeling voor zo'n strook, voor bestemmingsplannen?
Het Barro verplicht het bevoegd gezag om voorkeurstracés van de Structuurvisie in acht te nemen. Daarbij gaat het om het vrijwaren van de voorkeurstracés en niet om het bestemmen.
Nu zien we dat stedenbouwkundige adviesbureaus nog verschillende regelingen gebruiken, bijvoorbeeld via een dubbelbestemming of via een vrijwaringszone.
In 2016 is het 'Handboek buisleiding in bestemmingsplannen' geactualiseerd. Dit hand-

boek gaat wel in op de regeling van al bestaande buisleidingenstroken (al dan niet in gebruik), maar niet op de regeling van nog indicatief aangegeven tracés.¹

In het Handboek wordt geen gebruik gemaakt van vrijwaringszones.

Nogmaals; mogen we hieruit afleiden dat het niet de bedoeling is deze indicatieve stroken nu al te gaan regelen?

5. Als te zijner tijd daadwerkelijk een leiding wordt aangelegd, heb je nog een handvat nodig om bij vergunningverlening concrete voorwaarden te kunnen stellen. Denk aan voorwaarden ter bescherming van grondwaterbeschermingsgebieden, archeologische en/of cultuurhistorische waarden en natuurwaarden of uit een oogpunt van externe veiligheid. Het lijkt ons daarom handig dat voor die aanleg nog een omgevingsvergunning nodig is als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 aanhef en onder b Wabo, zeg maar de oude aanlegvergunning. Je hebt dan een moment om een planschadeverhaalsovereenkomst te sluiten met de leidinglegger. Verder kun je dan ook eisen stellen aan de manier waarop de leiding wordt aangelegd (bijvoorbeeld bij een waardevol natuurgebied boren in plaats van graven). Dan kun je nog voorwaarden stellen die gewenst zijn, zowel bij het leggen van de leiding – bij de uitvoering – als daarna.
6. In artikel 2.9.4 Barro (belemmerende activiteiten) staat in het eerste lid: 'Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden die zijn gelegen binnen het voorkeustracé laat, *ten opzichte van het op het moment van aanwijzing van dat voorkeustracé geldende bestemmingsplan, geen nieuwe activiteiten* toe die een belemmering kunnen vormen voor de aanleg van een buisleiding van nationaal belang.'
Het (door mij) gearceerde deel van die bepaling leidt tot vragen. Betekent dat, dat alle activiteiten die op het moment van aanwijzing waren toegestaan, daarna nog steeds blijven toegestaan, ook al gaat het daarbij om een 'belemmering' in de zin van het tweede lid van dat artikel?
Als dat het geval is, kan dus een woning of een bijgebouw, die/dat van tevoren was toegestaan, ook na de aanwijzing van het voorkeustracé positief bestemd blijven, ook al was die woning of dat bijgebouw nog niet gebouwd. Of moeten die na aanwijzing van het voorkeustracé uit het bestemmingsplan geschrapt worden?
Als we een 'woningtitel' moeten wegbestemmen, hoe zit het dan met planschade?
Of met de kosten van bijvoorbeeld het vervallen van een Ruimte voor Ruimte-titel?
Komen die voor rekening van de gemeente, het hogere gezag of voor de legger van de leiding?
Hoe krijgen we dan die planschadekosten bij de legger van de leidingen?
7. Als met een leidinglegger geen overeenstemming over de planschadeverhaalsovereenkomst kan worden verkregen, is eventuele planschade dan te verhalen via afdeling 6.2 Wro ('Vergoeding van hogere kosten van de gemeente') bij het Ministerie?
8. Naar verwachting treedt de Omgevingswet op 1 januari 2021 in werking. De Omgevingswet kent een andere regeling voor planschade. In grote lijnen komt het erop neer dat minder snel planschade wordt toegekend, en meestal ook pas als een ontwikkeling daadwerkelijk haar beslag krijgt. Wat zijn de gevolgen daarvan voor reserverende buisleidingenstroken?
9. Conclusie van de milieustudie is dat het tracé door meerdere boringsvrije zones loopt en op twee plaatsen een grondwaterbeschermingsgebied doorkruist.
Is hierover overleg geweest met waterschappen en/of Brabant Water?
10. Het tracé doorsnijdt op meerdere plekken bestaande en nieuwe natuur. Het gaat hier om NNN gebied. Doorsnijding van natuur met bomen is ongewenst, aangezien er geen bomen terug geplant kunnen worden, omdat de leidingenstrook permanent vrijgehouden moet worden van diepwortelende beplanting.
Hoe gaat dat probleem opgelost worden?
11. Het tracé kent twee knelpunten met gebied van archeologische waarde, waarvan één hoge archeologische waarde. Voor de gebieden met (middel)hoge verwachtingswaarde geldt, dat wanneer er gegraven wordt, voorafgaand aan de graafwerkzaamheden bodemonderzoek nader inzicht moet geven in het voorkomen van waarden.

¹ blz. 51 e.v.

Hoe gaat dat probleem opgelost worden?

12. Op het tracé liggen meerdere knelpunten met bestaande bebouwing. Het gaat hier om zowel woon-, industrie- als overige functies. Voor de bebouwing dient in de aanlegfase met de eigenaren een gepaste oplossing te worden gevonden (bijvoorbeeld lokale aanpassingen, zoals omleidingen, of in uiterste gevallen aankopen). Er zijn meerdere van dit soort knelpunten op het tracé. In het concept rapport staat dat hiervoor een proces loopt met de gemeente en omgeving. Dit is alleen gebaseerd op een gesprek wat is gevoerd met een eigenaar van een woning aan de **10.2e** in Helmond. Er zijn daarbij geen afspraken gemaakt. Voor alle overige knelpunten zijn nog geen gesprekken gevoerd. Bij de afweging kosten/baten is het belangrijk ook de kosten voor aankoop van woonhuizen te bepalen, omdat dat belangrijk is om de uitvoerbaarheid te bepalen
13. Als een leiding sneller dan verwacht wordt aangelegd dan een bestemmingsplan met gevoelige bestemmingen, dat daarnaast in ontwikkeling was, maar nog niet definitief planologisch vastgelegd, kunnen contracten met ontwikkelaars plotseling niet meer (volledig) worden nageleefd. Dit kan leiden tot ingrijpende schadeclaims wegens wanprestatie. (Dit zoals ook al aangegeven in de Nuenense zienswijze van 2012.)
Hoe gaat dit probleem opgelost worden?
14. Als je een (nog) niet benutte buisleidingenstrook opneemt in het bestemmingsplan, kun je als gemeente al een planschadeclaim krijgen. Het louter leggen van zo'n bestemming kan door de gemeente te vergoeden schade tot gevolg hebben. Er loopt dan nog geen leiding. Je kunt dus ook geen schade verhalen op een exploitant van die leiding.
15. Er zijn in de Wabo gevallen mogelijk waarin (ongewenst) een beperkt kwetsbaar object kwetsbaar kan worden (vb. zorgboerderij, conferentie, arbeidsmigratie, B&B, mantelzorgvoorziening).
Het komt erop neer dat er nu geen rechtszekerheid is over verantwoordelijkheden en (schade)claims.
16. Voorstel om hiervoor een Rijksinpassingsplan op te stellen.
17. Het is nog onduidelijk hoe de gemeente een voorkeurstracé kan verleggen binnen het zoekgebied. Volgens **art. 10.2e** treed je hiervoor bij voorkeur in overleg met de belanghebbende leiding exploitant en eventuele buurgemeente. Maar als nog niet bekend is welke leiding er komt en wat als het andere tracé tot hogere aanlegkosten leidt?

Wij zouden voorts onderstaande tekst graag geverifieerd zien. Bedoeling hiervan is om deze in een brief op te nemen, die wij naar de gemeenten willen zenden, die niet bij het overleg vertegenwoordigd zijn, maar die wel hebben gevraagd om mede namens hen aan het overleg deel te nemen. Doel is om hen op de hoogte te brengen van hetgeen besproken is en, meer in het algemeen, te informeren over de ontwikkelingen rond dit leidingentrajec. Het verzoek is om deze tekst goed te checken.

(...)

Het Ministerie van BZK is van plan om de Structuurvisie buisleidingen (SVB) uit te breiden met een zogenaamd voorkeurstracé tussen Laarbeek en Echt-Susteren. Wat betekent dit voor uw gemeente?

Zodra de SVB is vastgesteld, mogen geen nieuwe bestemmingen worden toegekend aan het tracé, die een belemmerende werking hebben op de aanleg van een buisleiding. Dit is geregeld in artikel 2.9.4 van het Barro. De breedte van het tracé is maximaal 70 meter en het is dus goed mogelijk dat er percelen zijn, waarop de genoemde belemmeringen niet zijn uitgesloten in de vigerende bestemmingsplannen.

1. Kunnen wij bezwaar maken tegen het tracé?

Nee, dat kan niet. Omtrent een structuurvisie kunnen alleen zienswijzen worden ingediend. De SVB werd in 2012 door het Kabinet vastgesteld. Daarbij kreeg de buisleidingenstrook Laarbeek – Echt-Susteren een indicatieve status. Van 17 januari tot en met 27 februari 2013

konden over dat traject zienswijzen worden ingediend. In verband hiermee werden aanpassingen aangebracht in het indicatieve tracé. Om die reden zal dit tracé opnieuw voor zienswijzen ter inzage gelegd worden. Op de zienswijzen wordt gereageerd bij vaststelling van de (aanvulling op de) SVB.

Naast de zienswijzen is er verder geen mogelijkheid om bezwaar of beroep aan te tekenen tegen het genomen besluit.

2. Moeten wij het tracé opnemen in bestemmingsplannen?

Nee, dat is niet verplicht.

Het is ook niet raadzaam om dat te doen, want zo ontstaat er een mogelijk planschade die door de gemeente vergoed zou moeten worden.

3. Moeten we alle bouwaanvragen in het tracé weigeren?

Nee, niet alle. Het gebruik zoals dat in het vigerende bestemmingsplan is vastgelegd is leidend voor het beoordelen van de aanvraag. Als de aanvraag past in het bestemmingsplan, eventueel met een binnenplanse afwijking, dan is de instructie uit het Barro geen weigeringsgrond.

Een aanvraag om af te wijken van het bestemmingsplan, waarvoor een ruimtelijke onderbouwing nodig is, kan echter alleen worden vergund als de aanvraag niet een belemmerende activiteit betreft. Als het voorkeurstracé is vastgesteld, is artikel 2.9.4 Barro namelijk van toepassing (belemmerende activiteiten). Hierin is bepaald, dat een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden die zijn gelegen binnen het voorkeurstracé, ten opzichte van het op het moment van aanwijzing van dat voorkeurstracé geldende bestemmingsplan, geen nieuwe activiteiten toelaat die een belemmering kunnen vormen voor de aanleg van een buisleiding van nationaal belang.

Dit geldt ook voor bepaalde aanvragen in afwijking van het bestemmingsplan, die met een reguliere voorbereidingsprocedure (kruimelgevallen) worden afgehandeld.

4. En als we als gemeente het tracé voor iets anders willen gebruiken?

Dan kun je gebruik maken van de mogelijkheid om het tracé te verleggen. Hiervoor is een ruimte beschikbaar van 250 meter aan weerszijden van het tracé: het "zoekgebied".

Er zijn wel voorwaarden, waaronder de eis, dat het tracé moet aansluiten op het tracé in de aangrenzende gemeente.

Vraag: Welke procedure is hiervoor geschikt?

5. Er ligt al een buisleiding in het tracé en dat hebben wij dan ook al opgenomen in het bestemmingsplan. Verandert er nu iets?

Er verandert niets, totdat een leidingexploitant een vergunning aanvraagt voor de aanleg van een buisleiding. Het is in dat geval zeer waarschijnlijk, dat daar een groter ruimtebeslag mee gepaard gaat en dus niet past binnen het vigerende bestemmingsplan. Dan geldt de normale voorbereidingsprocedure voor een bestemmingsplan, inclusief de (milieu-) onderzoeken. Het is aan de initiatiefnemer en het bevoegd gezag voor de ruimtelijke ordening om over de vergoeding van planschade tot afspraken (planschadeovereenkomst) te komen. De initiatiefnemer voor een nieuwe leiding zal daarnaast met de grondeigenaar tot afspraken moeten komen over bijvoorbeeld aanleg, grondgebruik en eventuele vergoedingen.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Titel 2.9. Buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen

Artikel 2.9.1. (begripsomschrijvingen)

In deze titel en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

buisleiding van nationaal belang: leiding die deel uitmaakt van een landelijk hoofdnetwerk van leidingen, niet zijnde een leiding voor het vervoer van stoffen in verband met het opsporen of

winnen van delfstoffen, en die is bestemd of wordt gebruikt voor het vervoer van:

- a. aardgas, voor zover die leiding een druk heeft van ten minste 40 bar en een diameter heeft van ten minste 45,7 centimeter, of
- b. gevaarlijke stoffen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van het Besluit externe veiligheid buisleidingen, anders dan aardgas;

buisleidingenstrook: strook die dient voor de aanleg van buisleidingen van nationaal belang;

landelijk hoofdnetwerk van leidingen: provinciegrensoverschrijdend netwerk van leidingen dat is bestemd of wordt gebruikt voor vervoer over lange afstand;

voorkeustracé: tracé als bedoeld in artikel 2.9.2, eerste lid.

Artikel 2.9.2. (aanwijzing voorkeustracés)

1. Bij regeling van Onze Minister, in overeenstemming met Onze Minister van Economische Zaken, worden tracés voor een buisleidingenstrook aangewezen met aan weerszijden van een tracé een zoekgebied van 250 meter, gemeten vanaf de buitenste begrenzing van dat tracé.
2. De breedte van het voorkeustracé bedraagt ten hoogste 70 meter, met uitzondering van een voorkeustracé dat een hoofdwater als bedoeld in artikel 1.1 van het Waterbesluit kruist.

Artikel 2.9.3. (nadere uitwerking voorkeustracé)

De gemeenteraad kan het voorkeustracé in een bestemmingsplan nader uitwerken, op een wijze dat het tracé voor de buisleidingenstrook:

- a. gelegen blijft binnen het zoekgebied, bedoeld in artikel 2.9.2, eerste lid;
- b. aansluit op het voorkeustracé onderscheidenlijk het tracé voor een buisleidingenstrook in de naastliggende gemeenten;
- c. een breedte heeft die gelijk is aan de breedte die het voorkeustracé over het grootste deel van dat tracé heeft.

Artikel 2.9.4. (belemmerende activiteiten)

1. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden die zijn gelegen binnen het voorkeustracé laat, ten opzichte van het op het moment van aanwijzing van dat voorkeustracé geldende bestemmingsplan, geen nieuwe activiteiten toe die een belemmering kunnen vormen voor de aanleg van een buisleiding van nationaal belang.
2. Onder een belemmering als bedoeld in het eerste lid valt in ieder geval:
 - a. het bouwen van een bouwwerk, met uitzondering van een bouwwerk dat noodzakelijk is voor de aanleg, het onderhoud of de instandhouding van een buisleiding van nationaal belang;
 - b. de aanleg van een verharde weg of verhard pad of een spoorweg in de lengterichting van het voorkeustracé;
 - c. de aanleg van een watergang in de lengterichting van het voorkeustracé;
 - d. de aanleg van een waterkering, inclusief de daartoe behorende beschermingszone als bedoeld in artikel 1.1 van de Waterwet in de lengterichting van het voorkeustracé;
 - e. de aanleg van een buisleiding, niet zijnde een buisleiding van nationaal belang, of een ondergrondse hoogspanningsverbinding of ondergronds leidingstelsel in de lengterichting van het voorkeustracé;
 - f. het bebossen;
 - g. het gebruik als stortplaats voor afvalstoffen of permanente opslag van grond, of andere stoffen of goederen.
3. Indien toepassing wordt gegeven aan artikel 2.9.3 dan is het eerste lid van overeenkomstige toepassing op de gronden die deel uitmaken van het tracé voor een buisleidingenstrook, bedoeld in artikel 2.9.3.

Artikel 2.9.5. (aanleg buisleiding van nationaal belang)

1. Een bestemmingsplan laat de aanleg van een buisleiding van nationaal belang slechts toe binnen

de gronden die deel uitmaken van het voorkeurstracé onderscheidenlijk het tracé voor een buisleidingenstrook, bedoeld in artikel 2.9.3, op zodanige wijze dat de belemmeringenstrook, bedoeld in artikel 14, eerste lid, van het Besluit externe veiligheid buisleidingen, binnen de buisleidingenstrook is gelegen.

2. Het eerste lid is niet van toepassing voor zover het beginpunt dan wel eindpunt van een buisleiding van nationaal belang buiten het voorkeurstracé onderscheidenlijk het tracé voor een buisleidingenstrook, bedoeld in artikel 2.9.3, is gelegen en de buisleiding van nationaal belang een zoveel mogelijk rechtstreekse verbinding legt tussen de buisleidingenstrook en dat beginpunt dan wel eindpunt.
3. Het eerste lid is eveneens niet van toepassing indien de aanleg van een buisleiding van nationaal belang reeds wordt toegelaten op grond van een ten tijde van de aanwijzing van het voorkeurstracé geldend bestemmingsplan.

Beantwoording op 8-8 van de juridische vragen en opmerkingen die aan de orde zijn gesteld op de bijeenkomst d.d. 4 juni 2018

1. Is de 'Milieustudie' van Arcadis d.d. 13 april 2018 een aanvulling op de Structuurvisie of een aanvullend MER?

De 'Milieustudie' van Arcadis zal een aanvulling zijn op het oorspronkelijke MER dat is opgesteld ter voorbereiding van de Structuurvisie Buisleidingen 2020 – 2035, zoals die op 12 oktober 2012 is vastgesteld (en waarin de buisleidingenstrook Laarbeek – Echt – Susteren (LES) indicatief is opgenomen).

2. Wat is de procedure die deze 'Milieustudie' gaat doorlopen? En wat is de planning daarvan?

De procedure van de 'Milieustudie' volgt de procedure voor de vaststelling van de definitieve buisleidingenstrook LES door middel van een partiële herziening van de SV Buisleidingen.

3. Het tracé Laarbeek-Echt-Susteren staat in de Structuurvisie buisleidingen vermeld als 'Indicatief tracé'. Klopt het dat het tracé nu nog niet in bestemmingsplannen hoeft te worden opgenomen?

Dat klopt. Wij concluderen dit nadat wij nader juridisch onderzoek naar deze vraag hebben gedaan. Daarover kunnen wij u het volgende melden. De aanleiding om een tracé uit de Structuurvisie buisleidingen als zodanig in een bestemmingsplan te bestemmen (en te beschermen tegen nieuwe belemmerende activiteiten), ontstaat pas op het moment dat dit tracé op grond van artikel 2.9.2, eerste lid, Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in de (ministeriële) Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (afgekort Rarro) is aangewezen als voorkeurstracé. Volgens de laatste versie van de Rarro (NL.IMRO.0000.IMmrGCRarro-5035) is dat voor dit tracé nog niet het geval (zie hieronder).



Dus de redenering die u ons voorlegt klopt. Weliswaar draagt artikel 19 van het Besluit externe veiligheid buisleidingen de gemeenteraad op om binnen 5 jaar na de datum van inwerkingtreding van het Bevb (1 juli 2011) een bestemmingsplan in overeenstemming te brengen met het Bevb, maar dit artikel leidt niet tot een verplichting tot het bestemmen van mogelijk toekomstige tracé's.

De volgende procedurele informatie is ook relevant. Zodra het tracé voor de buisleidingenstrook en het bijbehorende zoekgebied van 250 meter aan weerszijden van het tracé, in de

Rarro is opgenomen, kan de gemeenteraad, op grond van artikel 2.9.3 van het Barro, dit voorkeurstracé nader uitwerken in een bestemmingsplan. Daarmee wordt bedoeld dat de gemeente (met gebruikmaking van de kennis van de lokale situatie) de ligging van het tracé voor de buisleidingenstrook kan optimaliseren (binnen de in dat artikel genoemde voorwaarden)¹.

In afwijking van de Structuurvisie Buisleidingen en de Nota van Antwoord bij de ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen, is in mei 2014 in de AMvB tot wijziging van titel 2.9 van het Barro (zie voetnoot 1), uitdrukkelijk geen termijn gesteld aan de mogelijkheid voor gemeenten om het voorkeurstracé voor de buisleidingenstrook nader uit te werken. Aanvankelijk lag die termijn, waarbinnen gemeenten de ligging van het voorkeurstracé konden optimaliseren op 5 jaar, maar nader inzien leek het wenselijk om gemeenten ook daarna nog de mogelijkheid te bieden de ligging van het voorkeurstracé voor de buisleidingenstrook beperkt aan te passen, zonder daarbij de Minister van Infrastructuur en Milieu te hoeven betrekken.

Dat betekent dat in casu, in afwijking van de driejaarstermijn uit artikel 3.1 van het Barro, geen harde termijn geldt waarbinnen het tracé van een buisleiding van nationaal belang (overeenkomstig artikel 2.9.5) in het bestemmingsplan dient te zijn opgenomen. De verplichting voor de gemeente om het voorkeurstracé te vrijwaren van nieuwe belemmerende activiteiten (overeenkomstig artikel 2.9.4), gaat in bij het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan.² Dit geldt ook voor de gevallen waarin de gemeenteraad besluit om toepassing te geven aan artikel 2.9.3 Barro (de bevoegdheid om het voorkeurstracé in een bestemmingsplan nader uit te werken). In deze is de volgende passage uit par. 2.4 (blz. 9 en 10)³ van de Nota van Toelichting bij het Besluit van 16 mei 2014 (Stb.2014 nr. 174) relevant: "De nadere uitwerking van een voorkeurstracé in een bestemmingsplan kan plaatsvinden direct na de aanwijzing van het voorkeurstracé in de ministeriële regeling of bij de eerstvolgende wijziging van een bestemmingsplan, wanneer de gemeente reeds een aangepast tracé voor de buisleidingenstrook in gedachten heeft. In dat geval is voor alle betrokkenen direct duidelijk waar de buisleidingenstrook definitief komt te liggen en waar er geen nieuwe belemmerende activiteiten zijn toegestaan. De gemeente kan er ook voor kiezen om met de uitwerking van het voorkeurstracé te wachten totdat zich een initiatief aandient voor het leggen van een buisleiding van nationaal belang. **Tot dat moment** (deze passage is voor deze gelegenheid vettgemaakt door BZK) zal de gemeente het bij ministeriële regeling aangewezen voorkeurstracé echter moeten vrijwaren van mogelijke belemmerende activiteiten en er daarnaast zelf zorg voor moeten dragen dat ook een eventueel alternatief tracé ruimtelijk mogelijk blijft." De gemeenteraad moet zo spoedig mogelijk gaan vrijwaren, en dat is ook raadzaam met het oog op het voorkomen van planschade.

De Nota van Toelichting vermeldt aansluitend op pagina 10 ook nog het volgende: "Een doorgaande verbinding – die vrij is van (planologisch) nieuwe obstakels die het leggen van buisleidingen kunnen belemmeren – dient te allen tijde te zijn verzekerd. Een gemeente kan een voorkeurstracé in een bestemmingsplan nader uitwerken door in het bestemmingsplan de aanduiding «vrijwaringszone» op te nemen ter plaatse van de gronden waar het tracé voor de buisleidingenstrook wordt gesitueerd. Het ligt voor de hand dat een gemeente het tracé zodanig situeert dat het leggen van buisleidingen ter plaatse ook uitvoerbaar is. De buisleidingenstroken lenen zich bijvoorbeeld goed voor gronden met bestemmingen zoals landbouw (akkerbouw, veeteelt, extensieve tuinbouw), natuur, (extensieve) recreatie en andere bestemmingen die buisleidingen als dubbelbestemming kunnen hebben. Ten aanzien van de gronden met een aanduiding «vrijwaringszone» kan in de planregels worden aange-

¹ Zie p. 9, 11, 20 en 21 van de NvT, Besluit van 16 mei 2014 tot wijziging van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening (buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen alsmede het aanbrengen van enkele verbeteringen), Stb 2014, 174

² Destijds gold dat op grond van artikel 3.1, tweede lid, Wro, een bestemmingsplan eens in de tien jaar moest worden geactualiseerd. Voor elektronisch raadpleegbare bestemmingsplannen is de tienjaarlijkse actualisatieverplichting met ingang van 1 juli jl., komen te vervallen (artikel 3.1a Wro)

³ De paginanummers hebben betrekking op de authentieke versie van het Staatsblad 2014, 174, te vinden via de Officiële bekendmakingen op Overheid.nl

geven welke gebruiksfuncties zijn verboden, waarbij de reeds bestaande gebruiksmogelijkheden van een dergelijke verbodsbepaling worden uitgezonderd. Op die wijze worden bestaande gebruiksmogelijkheden niet geconfronteerd met beperkingen als gevolg van de vrijwaringszone en kunnen deze gewoon gehandhaafd blijven. Met de aanduiding «vrijwaringszone» ter plaatse van de buisleidingenstrook is de aanleg van buisleidingen in de buisleidingenstrook nog niet rechtstreeks mogelijk. De aanduiding «vrijwaringszone» is in die zin geen bestemming, maar een aanduiding die verwijst naar een gebied waarvoor specifieke regels gelden of waar nadere afwegingen moeten worden gemaakt. Pas wanneer zich een concreet initiatief aandient voor het leggen van een buisleiding in de buisleidingenstrook zal de buisleiding verplicht in het bestemmingsplan dienen te worden opgenomen. Deze verplichting geldt op grond van het Bevb voor iedere leiding voor het vervoer van gevaarlijke stoffen – al dan niet van nationaal belang. Het opnemen van een buisleiding in het bestemmingsplan kan door middel van een hoofdbestemming of dubbelbestemming. Het opnemen van een bestemming of dubbelbestemming «leiding» in het bestemmingsplan kan een beperking van de gebruiksmogelijkheden van de gronden binnen de buisleidingenstrook met zich brengen. Het verbinden van nieuwe beperkingen aan gronden ten behoeve van de (dubbel)bestemming buisleiding kan planschade opleveren, voor zover aan de wettelijke eisen voor planschade wordt voldaan.“

4. Wij constateren dat er nog aanpassingen zijn aangebracht aan het beloop van de strook. Bijvoorbeeld is het tracé bij Nuenen aangepast. Liep de strook eerst nog door het gebied 'Papenvoortse Heide', nu loopt de strook door naar de provinciale snelweg A270 en dan westwaarts, parallel daaraan.

Dat is mogelijk. Zoals hierboven toegelicht heeft de gemeenteraad, na aanwijzing van het tracé tot voorkeurstracé in de Rarro, op grond van artikel 2.9.3 Barro de mogelijkheid om (binnen aldaar gegeven voorwaarden) het tracé in het bestemmingsplan nader uit te werken.

5. Is er een voorbeeldregeling voor zo'n strook, voor bestemmingsplannen? Het Barro verplicht het bevoegd gezag om voorkeurstracés van de Structuurvisie in acht te nemen. Daarbij gaat het om het vrijwaren van de voorkeurstracés en niet om het bestemmen. Nu zien we dat stedenbouwkundige adviesbureaus nog verschillende regelingen gebruiken, bijvoorbeeld via een dubbelbestemming of via een vrijwaringszone. In 2016 is het 'Handboek buisleiding in bestemmingsplannen' geactualiseerd. Dit handboek gaat wel in op de regeling van al bestaande buisleidingenstroken (al dan niet in gebruik), maar niet op de regeling van nog indicatief aangegeven tracés.⁴ In het Handboek wordt geen gebruik gemaakt van vrijwaringszones. Nogmaals; mogen we hieruit afleiden dat het niet de bedoeling is deze indicatieve stroken nu al te gaan regelen?

Op grond van artikel 2.9.4 Barro dient de gemeenteraad ervoor te zorgen dat in een nieuw bestemmingsplan op de gronden binnen het voorkeurstracé, geen nieuwe activiteiten worden toegestaan die een belemmering kunnen vormen voor de aanleg van een buisleiding van nationaal belang. In de praktijk wordt de eerste vrijwaring vaak geborgd door middel van een voorbereidingsbesluit ex artikel 3.7 Wro met daarin opgenomen een bouw- en aanlegverbod, gevolgd door herziening van het vigerende bestemmingsplan, waarin bij voorkeur zowel de vrijwaring van de belemmeringen, als het tracé wordt bestemd (eventueel na uitwerking van het voorkeurstracé). Zie antwoord 3 voor de termijn waarbinnen e.e.a. dient plaats te vinden. Voor de planregeling kan worden geput uit de voorbeelden uit het Handboek uit 2016. Andere voorbeeldregelingen zijn er niet.

6. Als te zijner tijd daadwerkelijk een leiding wordt aangelegd, heb je nog een handvat nodig om bij vergunningverlening concrete voorwaarden te kunnen stellen. Denk aan voorwaarden ter bescherming van grondwaterbeschermingsgebieden, archeologische

⁴ blz. 51 e.v.

en/of cultuurhistorische waarden en natuurwaarden of uit een oogpunt van externe veiligheid. Het lijkt ons daarom handig dat voor die aanleg nog een omgevingsvergunning nodig is als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 aanhef en onder b Wabo, zeg maar de oude aanlegvergunning. Je hebt dan een moment om een planschadeverhaalsovereenkomst te sluiten met de leidinglegger. Verder kun je dan ook eisen stellen aan de manier waarop de leiding wordt aangelegd (bijvoorbeeld bij een waardevol natuurgebied boren in plaats van graven). Dan kun je nog voorwaarden stellen die gewenst zijn, zowel bij het leggen van de leiding – bij de uitvoering – als daarna.

Deze redenering is correct. Als het voorkeurstracé loopt door een gebied waar dergelijke waarden aanwezig zijn, dan zal het behoud van deze waarden waarschijnlijk nu al geborgd zijn via de primaire bestemming van de gronden. Mocht dat niet afdoende zijn, in relatie tot de bouw- en aanlegmogelijkheden binnen de dubbelbestemming voor de buisleiding, dan is het aan te bevelen om in de planregeling voor de buisleiding een vergunningstelsel voor werken en werkzaamheden (aanlegvergunningstelsel) op te nemen, waaraan in elk geval onderzoeksverplichtingen kunnen worden gehangen. Of het mogelijk is om in de planregel of in de 'aanlegvergunning' de wijze van aanleg van een nieuwe buisleiding voor te schrijven, is op voorhand niet te zeggen. In het algemeen kan zo'n zware (en kostbare) verplichting alleen in zwaarwegende situaties worden opgelegd. Dit is dus erg afhankelijk van de specifieke omstandigheden van het geval. Het overleg over de benodigde aanlegvergunning is uiteraard een logisch moment om met de initiatiefnemer in overleg te gaan over de wijze van aanleg, maar ook over eventuele planschade. Wij wijzen er wel op dat op grond van jurisprudentie de verlening van planologische medewerking niet afhankelijk gesteld mag worden van het bereiken van overeenstemming over het verhaal van planschade.

7. In artikel 2.9.4 Barro (belemmerende activiteiten) staat in het eerste lid: 'Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden die zijn gelegen binnen het voorkeurstracé laat, ten opzichte van het op het moment van aanwijzing van dat voorkeurstracé geldende bestemmingsplan, geen nieuwe activiteiten toe die een belemmering kunnen vormen voor de aanleg van een buisleiding van nationaal belang.'
- Het (door mij) gearceerde deel van die bepaling leidt tot vragen. Betekent dat, dat alle activiteiten die op het moment van aanwijzing waren toegestaan, daarna nog steeds blijven toegestaan, ook al gaat het daarbij om een 'belemmering' in de zin van het tweede lid van dat artikel?

Dat is correct. Deze bepaling in het Barro zorgt ervoor dat de planologische situatie ter plaatse van het voorkeurstracé - vanaf het moment van aanwijzing in het Barro - niet (verder) verslechtert door het toestaan van nieuwe belemmeringen in het bestemmingsplan. De bepaling dwingt niet tot het wegbestemmen van reeds aanwezige belemmeringen. Pagina 21 van de eerder genoemde Nota van toelichting vermeldt het volgende: "Voor activiteiten die reeds zijn toegestaan op grond van een bestemmingsplan dat van kracht is op het moment dat het voorkeurstracé voor de buisleidingenstrook wordt vastgesteld, geldt dat deze mogen worden voortgezet. Ook de bestaande planologische mogelijkheden in een geldend bestemmingsplan kunnen na de vaststelling van het voorkeurstracé voor de buisleidingenstrook nog steeds worden benut. Eventuele onbenutte planologische mogelijkheden in de buisleidingenstrook kunnen in een nieuw bestemmingsplan worden overgenomen, voor zover daarbij geen wijzigingen in de bestemmingen worden aangebracht die nieuwe, niet reeds eerder toegestane, activiteiten mogelijk maken die het leggen van buisleidingen verhinderen." De gemeente kan de aanwijzing in het Barro eventueel wel aangrijpen als een moment van herbezinning en bij die gelegenheid ook niet-benutte bouwtitels die een belemmering kunnen vormen, wegbestemmen. Dat vloeit ook voort uit een algemene verplichting voor de gemeenteraad om alleen 'uitvoerbare' bestemmingen vast te stellen.

Als dat het geval is, kan dus een woning of een bijgebouw, die/dat van tevoren was toegestaan, ook na de aanwijzing van het voorkeurstracé positief bestemd blijven, ook al was die woning of dat bijgebouw nog niet gebouwd. Of moeten die na aanwijzing van het voorkeurstracé uit het bestemmingsplan geschrapt worden? Als we een 'woningtitel' moeten wegbestemmen, hoe zit het dan met planschade? Of met de kosten van bijvoorbeeld het vervallen van een Ruimte voor Ruimte-titel? Komen die voor rekening van de gemeente, het hogere gezag of voor de legger van de leiding? Hoe krijgen we dan die planschadekosten bij de legger van de leidingen?

Zolang de bestaande functie positief (d.w.z. expliciet) toegestaan blijft en ook de bouw- en gebruiksmogelijkheden hetzelfde blijven, kan er in principe geen planschade ontstaan. De kans op het optreden van planschade doet zich pas voor als er sprake is van financieel nadeel als gevolg van een planologische verslechtering ten opzichte van het bestaande planologisch kader (en deze schade voorts het maatschappelijk risico overstijgt).

8. Als met een leidinglegger geen overeenstemming over de planschadeverhaalsovereenkomst kan worden verkregen, is eventuele planschade dan te verhalen via afdeling 6.2 Wro ('Vergoeding van hogere kosten van de gemeente') bij het Ministerie?

Het is in theorie niet ondenkbaar dat een gemeente in zo'n geval tracht om eventuele planschade op basis van afdeling 6.2 Wro op het rijk te verhalen. Wij menen dat het in de praktijk echter niet nodig is om tot vergoeding van eventuele hogere kosten over te gaan omdat het rijk de gemeenten in titel 2.9 van het Barro voldoende discretionaire ruimte biedt om te komen tot een planregeling waarin het risico op het optreden van planschade die voor vergoeding in aanmerking komt, afdoende kan worden voorkomen. Wij zien derhalve geen aanleiding voor een verplichting van het rijk om hogere kosten te vergoeden. Wij verwijzen voor de onderbouwing van deze redenering naar paragraaf 10.4 van de structuurvisie Buisleidingen.

9. Naar verwachting treedt de Omgevingswet op 1 januari 2021 in werking. De Omgevingswet kent een andere regeling voor planschade. In grote lijnen komt het erop neer dat minder snel planschade wordt toegekend, en meestal ook pas als een ontwikkeling daadwerkelijk haar beslag krijgt. Wat zijn de gevolgen daarvan voor reserverende buisleidingenstroken?

Het is de bedoeling dat voor of in ieder geval gelijktijdig met de inwerkingtreding van de Omgevingswet ook titel 4.5 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) in werking treedt, waarin een algemene regeling met betrekking tot nadeelcompensatie is opgenomen. In feite is afdeling 15.1 van de Omgevingswet (zoals opgenomen in het wetsvoorstel Invoeringswet Omgevingswet) een nadere uitwerking van titel 4.5 Awb, voor schade die valt onder de reikwijdte van de Omgevingswet. In voorgenomen afdeling 15.1 van de Omgevingswet zijn de grondslagen voor nadeelcompensatie onder de Omgevingswet beperkt tot de in artikel 15.1 genoemde oorzaken. Artikel 15.1 gaat ervan uit dat – net als nu – de regels in een omgevingsplan een schadeoorzaak vormen. In het tweede lid van dat artikel is echter bepaald dat indien er een omgevingsvergunning vereist is, alleen deze vergunning als schadeveroorzakend besluit geldt. Het schademoment wordt daarmee verlegd. Dat betekent dat wanneer in een toekomstig omgevingsplan de buisleiding wordt opgenomen, maar daarin tevens regels zijn opgenomen die inhouden dat het zonder omgevingsvergunning verboden is om deze buisleiding aan te leggen, alleen de omgevingsvergunning het schadeveroorzakende besluit is (en niet het omgevingsplan). Als in het omgevingsplan bepaald is dat er buisleidingen kunnen worden aangelegd zonder omgevingsvergunning (vergunningvrij), geldt op grond van artikel 15.4, eerste lid, Omgevingswet dat het moment dat met de activiteit wordt begonnen of daarover informatie is vertrekt en is gepubliceerd, het schademoment is. Vanaf dat moment kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. Door het schademoment te verleggen wordt voor het bepalen van de omvang van schadevergoedingen aangesloten op de feitelijke ontwikkeling, de daadwerkelijk geleden schade. De schade wordt niet langer op grond van een vergelijking van de maximale mogelijkheden van de planologische regimes

vastgesteld. Voor buisleidingreserveringen met een vergunningplicht voor de aanleg in het omgevingsplan, of regels die vergunningvrije aanleg van buisleidingen mogelijk maken in het omgevingsplan, geldt dus een verlegd schademoment en een meer feitelijke schadebepaling.

10. Conclusie van de milieustudie is dat het tracé door meerdere boringsvrije zones loopt en op twee plaatsen een grondwaterbeschermingsgebied doorkruist. Is hierover overleg geweest met waterschappen en/of Brabant Water?

Of deze conclusie juist is kunt u bij verschijnen van de definitieve studie straks zelf beoordelen. Overleg met betrokken belanghebbenden is ook bij de opstelling van het bestemmingsplan de normale gang van zaken.

11. Het tracé doorsnijdt op meerdere plekken bestaande en nieuwe natuur. Het gaat hier om NNN gebied. Doorsnijding van natuur met bomen is ongewenst, aangezien er geen bomen terug geplant kunnen worden, omdat de leidingenstrook permanent vrijgehouden moet worden van diepwortelende beplanting. Hoe gaat dat probleem opgelost worden?

Zoals onder antwoord 3 toegelicht, heeft de gemeenteraad in principe op grond van artikel 2.9.3 Barro de mogelijkheid om het tracé in het bestemmingsplan nader uit te werken. Bij deze uitwerking kan het tracé – omwille van plaatselijke omstandigheden – enigszins worden verschoven, mits het tracé binnen het zoekgebied blijft, aansluit op het (voorkeurs)tracé van de buurgemeenten en de bestaande breedte wordt gerespecteerd. In het kader van de aanstaande partiële herziening van de SV Buisleidingen zal bezien worden of dit in casu voldoende flexibiliteit biedt.

12. Het tracé kent twee knelpunten met gebied van archeologische waarde, waarvan één hoge archeologische waarde. Voor de gebieden met (middel)hoge verwachtingswaarde geldt, dat wanneer er gegraven wordt, voorafgaand aan de graafwerkzaamheden bodemonderzoek nader inzicht moet geven in het voorkomen van waarden. Hoe gaat dat probleem opgelost worden?

Door in het toekomstige bestemmingsplan dat gaat voorzien in de aanleg van de buisleiding, een dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' op te nemen, kan worden gewaarborgd dat voorafgaand aan de aanleg van de leiding (in het kader van de benodigde aanlegvergunning) door de leidinglegger (en op zijn kosten) nader archeologisch onderzoek wordt uitgevoerd.

13. Op het tracé liggen meerdere knelpunten met bestaande bebouwing. Het gaat hier om zowel woon-, industrie- als overige functies. Voor de bebouwing dient in de aanlegfase met de eigenaren een gepaste oplossing te worden gevonden (bijvoorbeeld lokale aanpassingen, zoals omleidingen, of in uiterste gevallen aankopen). Er zijn meerdere van dit soort knelpunten op het tracé. In het concept rapport staat dat hiervoor een proces loopt met de gemeente en omgeving. Dit is alleen gebaseerd op een gesprek wat is gevoerd met een eigenaar van een woning aan de Kaldersedijk in Helmond. Er zijn daarbij geen afspraken gemaakt. Voor alle overige knelpunten zijn nog geen gesprekken gevoerd.

Bij de afweging kosten/baten is het belangrijk ook de kosten voor aankoop van woonhuizen te bepalen, omdat dat belangrijk is om de uitvoerbaarheid te bepalen.

Zie het antwoord bij vraag 10.

14. Als een leiding sneller dan verwacht wordt aangelegd dan een bestemmingsplan met gevoelige bestemmingen, dat daarnaast in ontwikkeling was, maar nog niet definitief planologisch vastgelegd, kunnen contracten met ontwikkelaars plotseling niet meer (volledig) worden nageleefd. Dit kan leiden tot ingrijpende schadeclaims wegens wanprestatie. (Dit zoals ook al aangegeven in de Nuenense zienswijze van 2012.) Hoe gaat dit probleem opgelost worden?

Hierop is geen eensluidend antwoord mogelijk. Dit zal per geval beoordeeld moeten worden.

15. Als je een (nog) niet benutte buisleidingenstrook opneemt in het bestemmingsplan, kun je als gemeente al een planschadeclaim krijgen. Het louter leggen van zo'n bestemming kan door de gemeente te vergoeden schade tot gevolg hebben. Er loopt dan nog geen leiding. Je kunt dus ook geen schade verhalen op een exploitant van die leiding.

Dat is correct. In theorie kan dit leiden tot het indienen van planschadeverzoeken vanwege (vermeende) waardevermindering, maar het is wel aannemelijk dat door de drempel van 'het maatschappelijk risico' de kans op het daadwerkelijk moeten vergoeden van de schade beperkt is.

16. Er zijn in de Wabo gevallen mogelijk waarin (ongewenst) een beperkt kwetsbaar object kwetsbaar kan worden (vb. zorgboerderij, conferentie, arbeidsmigratie, B&B, mantelzorgvoorziening). Het komt erop neer dat er nu geen rechtszekerheid is over verantwoordelijkheden en (schade)claims.

Mogelijk wordt gedoeld op gevallen waarin vergunningvrij of met gebruikmaking van de 'kruimelregeling' gebouwen van functie wijzigen waardoor deze vanuit het oogpunt van het Bevi in een andere categorie belanden. Die kan inderdaad leiden tot onwenselijke combinaties. Om die reden is een tijdige vrijwaring van de leidingstrook gewenst, zodat de status van de gronden in elk geval zichtbaar is op www.ruimtelijkeplannen.nl

17. Voorstel om hiervoor een Rijksinpassingsplan op te stellen.

Het rijk hanteert het beginsel 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Dat wil zeggen dat alleen bij hoge uitzondering wordt ingegrepen op de bevoegdheden van andere overheden, bijvoorbeeld door het vaststellen van een rijksinpassingsplan in plaats van de systematiek waarbij de doorwerking van het rijksbeleid op het gebied van bestemmingsplannen en buisleidingen van nationaal belang plaatsvindt via de instructieregels voor dergelijke plannen in het Barro. Wij zijn van mening dat deze systematiek in dit geval voldoet en niet voornemens om hiervoor een rijksinpassingsplan vast te stellen.

Hiertoe verwijzen wij naar de hoofdregel in par. 2.1 op p. 7 van de Nota van toelichting en de uitzondering daarop in par. 3.1. daarvan op p. 13.

18. Het is nog onduidelijk hoe de gemeente een voorkeurstracé kan verleggen binnen het zoekgebied. Volgens Auke Oostra treed je hiervoor bij voorkeur in overleg met de belanghebbende leiding exploitant en eventuele buurgemeente. Maar als nog niet bekend is welke leiding er komt en wat als het andere tracé tot hogere aanlegkosten leidt?

Als het voorkeurstracé is vastgelegd in het Barro en daarbinnen aan gemeenten overeenkomstig artikel 2.9.3 Barro de ruimte wordt geboden om het tracé nader uit te werken, dan kan dit plaatsvinden door middel van een directe bestemming van het tracé. Een andere mogelijkheid is het opnemen van een uitwerkingsplicht dan wel wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan, waardoor het tracé na vaststelling en in overleg met de toekomstige exploitant, binnen de in het plan op te nemen begrenzing door het college van burgemeester en wethouders moet worden uitgewerkt of kan worden gewijzigd. Deze laatste werkwijze biedt mogelijkheden om (eenvoudiger) aan te sluiten op het tracé in de buurgemeente. Overleg met de exploitant en buurgemeente(n) maakt uiteraard deel uit van de vaststellingsprocedures. Dit biedt naar onze mening voldoende mogelijkheden om met dergelijke onzekerheden om te gaan.

Wij zouden voorts onderstaande tekst graag geverifieerd zien. Bedoeling hiervan is om deze in een brief op te nemen, die wij naar de gemeenten willen zenden, die niet bij het overleg vertegenwoordigd zijn, maar die wel hebben gevraagd om mede namens hen aan het overleg deel te nemen. Doel is om hen op de hoogte te brengen van hetgeen besproken is en, meer in het algemeen, te informeren over de ontwikkelingen rond dit leidingentraject. Het verzoek is om deze tekst goed te checken.

(...)

Het Ministerie van BZK is van plan om de Structuurvisie buisleidingen (SVB) uit te breiden met een zogenaamd voorkeurstracé tussen Laarbeek en Echt-Susteren. Wat betekent dit voor uw gemeente?

Zodra de SVB is vastgesteld, mogen geen nieuwe bestemmingen worden toegekend aan het tracé, die een belemmerende werking hebben op de aanleg van een buisleiding. Dit is geregeld in artikel 2.9.4 van het Barro. De breedte van het tracé is maximaal 70 meter en het is dus goed mogelijk dat er percelen zijn, waarop de genoemde belemmeringen niet zijn uitgesloten in de vigerende bestemmingsplannen.

1. Kunnen wij bezwaar maken tegen het tracé?

Nee, dat kan niet. Omtrent een structuurvisie kunnen alleen zienswijzen worden ingediend. De SVB werd in 2012 door het Kabinet vastgesteld. Daarbij kreeg de buisleidingenstrook Laarbeek – Echt-Susteren een indicatieve status. Van 17 januari tot en met 27 februari 2013 konden over dat traject zienswijzen worden ingediend. In verband hiermee werden aanpassingen aangebracht in het indicatieve tracé. Om die reden zal dit tracé opnieuw voor ziens-

wijzen ter inzage gelegd worden. Op de zienswijzen wordt gereageerd bij vaststelling van de partiële herziening van de Structuurvisie Buisleidingen.

Naast de zienswijzen is er verder geen mogelijkheid om bezwaar of beroep aan te tekenen tegen het genomen besluit.

2. Moeten wij het tracé opnemen in bestemmingsplannen?

Nee, dat is op dit moment niet verplicht. Vergelijk het antwoord op vraag 3 hiervoor.

3. Moeten we alle bouwaanvragen in het tracé weigeren?

Nee, niet alle. De bouw- en gebruiksmogelijkheden zoals die in het vigerende bestemmingsplan zijn vastgelegd, zijn leidend voor het beoordelen van de aanvraag. Als de aanvraag past in het bestemmingsplan, eventueel met een binnenplanse afwijking, dan is de instructie uit het Barro geen weigeringsgrond. Vergelijk voor het voorgaande de bij het antwoord op vraag 7 al genoemde pagina van de Nota van toelichting bij het Barro, n.l. pagina 21.

Maar zodra het voorkeurstracé in het Barro is vastgelegd, is artikel 2.9.4 van het Barro van toepassing. Hierin is bepaald, dat een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden die zijn gelegen binnen het voorkeurstracé, ten opzichte van het op het moment van aanwijzing van dat voorkeurstracé geldende bestemmingsplan, geen nieuwe activiteiten toelaat die een belemmering kunnen vormen voor de aanleg van een buisleiding van nationaal belang.

Dit geldt ook voor aanvragen om af te wijken van het bestemmingsplan, als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo (buitenplanse afwijking) en voor aanvragen waarmee op grond van artikel 2.12, lid 1 onder a, sub 2 Wabo jo. Bijlage II, artikel 4 Besluit omgevingsrecht (Bor) kan worden afgeweken van het bestemmingsplan (de zogenaamde kruimelgevallen). In die gevallen moet worden beoordeeld worden of de aangevraagde activiteit een belemmering vormt/kan vormen voor de aanleg van de buisleiding van nationaal belang. Het tweede lid van artikel 2.9.4 van het Barro geeft een opsomming van activiteiten die in elk geval als een belemmering moeten worden beschouwd.

4. En als we als gemeente het tracé voor iets anders willen gebruiken?

Dan kun je gebruik maken van de mogelijkheid om het tracé te verleggen. Hiervoor is een ruimte beschikbaar van 250 meter aan weerszijden van het tracé: het "zoekgebied". Er zijn wel voorwaarden, waaronder de eis, dat het tracé moet aansluiten op het tracé in de aangrenzende gemeente.

Vraag: Welke procedure is hiervoor geschikt?

Vergelijk hiervoor de antwoorden op de vragen 3, 4 en 18.

5. Er ligt al een buisleiding in het tracé en dat hebben wij dan ook al opgenomen in het bestemmingsplan. Verandert er nu iets?

Er verandert niets, totdat een leidingexploitant een vergunning aanvraagt voor de aanleg van een buisleiding. Het is in dat geval zeer waarschijnlijk, dat daar een groter ruimtebeslag mee gepaard gaat en dat het totaal dus niet past binnen het vigerende bestemmingsplan. Dan geldt de normale voorbereidingsprocedure voor een bestemmingsplan, inclusief de (milieu-) onderzoeken. Het is aan de initiatiefnemer en het bevoegd gezag voor de ruimtelijke ordening om over de vergoeding van planschade tot afspraken (planschadeovereenkomst) te komen. De initiatiefnemer voor een nieuwe leiding zal daarnaast met de grondeigenaar tot afspraken moeten komen over bijvoorbeeld aanleg, grondgebruik en eventuele vergoedingen voor belastende werkzaamheden.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Titel 2.9. Buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen

Artikel 2.9.1. (begripsomschrijvingen)

In deze titel en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

buisleiding van nationaal belang: leiding die deel uitmaakt van een landelijk hoofdnetwerk van leidingen, niet zijnde een leiding voor het vervoer van stoffen in verband met het opsporen of winnen van delfstoffen, en die is bestemd of wordt gebruikt voor het vervoer van:

- a. aardgas, voor zover die leiding een druk heeft van ten minste 40 bar en een diameter heeft van ten minste 45,7 centimeter, of
- b. gevaarlijke stoffen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van het Besluit externe veiligheid buisleidingen, anders dan aardgas;

buisleidingenstrook: strook die dient voor de aanleg van buisleidingen van nationaal belang;

landelijk hoofdnetwerk van leidingen: provinciegrensoverschrijdend netwerk van leidingen dat is bestemd of wordt gebruikt voor vervoer over lange afstand;

voorkeurstracé: tracé als bedoeld in artikel 2.9.2, eerste lid.

Artikel 2.9.2. (aanwijzing voorkeurstracés)

1. Bij regeling van Onze Minister, in overeenstemming met Onze Minister van Economische Zaken, worden tracés voor een buisleidingenstrook aangewezen met aan weerszijden van een tracé een zoekgebied van 250 meter, gemeten vanaf de buitenste begrenzing van dat tracé.
2. De breedte van het voorkeurstracé bedraagt ten hoogste 70 meter, met uitzondering van een voorkeurstracé dat een hoofdwater als bedoeld in artikel 1.1 van het Waterbesluit kruist.

Artikel 2.9.3. (nadere uitwerking voorkeurstracé)

De gemeenteraad kan het voorkeurstracé in een bestemmingsplan nader uitwerken, op een wijze dat het tracé voor de buisleidingenstrook:

- a. gelegen blijft binnen het zoekgebied, bedoeld in artikel 2.9.2, eerste lid;
- b. aansluit op het voorkeurstracé onderscheidenlijk het tracé voor een buisleidingenstrook in de naastliggende gemeenten;
- c. een breedte heeft die gelijk is aan de breedte die het voorkeurstracé over het grootste deel van dat tracé heeft.

Artikel 2.9.4. (belemmerende activiteiten)

1. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden die zijn gelegen binnen het voorkeurstracé laat, ten opzichte van het op het moment van aanwijzing van dat voorkeurstracé geldende bestemmingsplan, geen nieuwe activiteiten toe die een belemmering kunnen vormen voor de aanleg van een buisleiding van nationaal belang.
2. Onder een belemmering als bedoeld in het eerste lid valt in ieder geval:
 - a. het bouwen van een bouwwerk, met uitzondering van een bouwwerk dat noodzakelijk is voor de aanleg, het onderhoud of de instandhouding van een buisleiding van nationaal belang;
 - b. de aanleg van een verharde weg of verhard pad of een spoorweg in de lengterichting van het voorkeurstracé;
 - c. de aanleg van een watergang in de lengterichting van het voorkeurstracé;
 - d. de aanleg van een waterkering, inclusief de daartoe behorende beschermingszone als bedoeld in artikel 1.1 van de Waterwet in de lengterichting van het voorkeurstracé;
 - e. de aanleg van een buisleiding, niet zijnde een buisleiding van nationaal belang, of een ondergrondse hoogspanningsverbinding of ondergronds leidingstelsel in de lengterichting van het voorkeurstracé;
 - f. het bebossen;

- g. het gebruik als stortplaats voor afvalstoffen of permanente opslag van grond, of andere stoffen of goederen.
- 3. Indien toepassing wordt gegeven aan artikel 2.9.3 dan is het eerste lid van overeenkomstige toepassing op de gronden die deel uitmaken van het tracé voor een buisleidingenstrook, bedoeld in artikel 2.9.3.

Artikel 2.9.5. (aanleg buisleiding van nationaal belang)

- 1. Een bestemmingsplan laat de aanleg van een buisleiding van nationaal belang slechts toe binnen de gronden die deel uitmaken van het voorkeurstracé onderscheidenlijk het tracé voor een buisleidingenstrook, bedoeld in artikel 2.9.3, op zodanige wijze dat de belemmeringenstrook, bedoeld in artikel 14, eerste lid, van het Besluit externe veiligheid buisleidingen, binnen de buisleidingenstrook is gelegen.
- 2. Het eerste lid is niet van toepassing voor zover het beginpunt dan wel eindpunt van een buisleiding van nationaal belang buiten het voorkeurstracé onderscheidenlijk het tracé voor een buisleidingenstrook, bedoeld in artikel 2.9.3, is gelegen en de buisleiding van nationaal belang een zoveel mogelijk rechtstreekse verbinding legt tussen de buisleidingenstrook en dat beginpunt dan wel eindpunt.
- 3. Het eerste lid is eveneens niet van toepassing indien de aanleg van een buisleiding van nationaal belang reeds wordt toegelaten op grond van een ten tijde van de aanwijzing van het voorkeurstracé geldend bestemmingsplan.