

**NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU
PLANMER STRUCTUURVISIE BUISLEIDINGEN**

MINISTERIE VAN VROM

16 juli 2009
B02052/CE9/057/000032

Inhoud

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding plan-m.e.r.	5
1.2	Doel notitie reikwijdte en detailniveau	6
1.3	Leeswijzer	6
2	De plan-m.e.r procedure	9
2.1	Plan-m.e.r.	9
2.2	Stappen plan-m.e.r.-procedure	11
3	De Structuurvisie Buisleidingen	13
3.1	Inleiding	13
3.2	Achtergrond	13
3.3	Nut en noodzaak	14
3.4	Buisleidingentracés	19
4	Aanpak van de milieubeoordeling	25
4.1	Inleiding	25
4.2	Plangebied en studiegebied	25
4.3	Het beoordelingskader	25
4.4	Scoping effectbeoordeling	28
4.5	Wijze van beoordeling	28
5	Beleidskader, procedures en besluiten	31
5.1	Inleiding	31
5.2	Beleidskader	31
5.3	Ruimtelijke doorwerking	32
5.4	Besluiten	32
Bijlage 1	Literatuurlijst	35

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1

AANLEIDING PLAN-M.E.R.

Het ministerie van VROM heeft het voornemen een Structuurvisie Buisleidingen op te stellen die als nieuwe leidraad moet dienen voor het aanleggen van nieuwe en het uitbreiden van bestaande buisleidingentracés, specifiek voor het transport van gevaarlijke stoffen. Het betreft alleen het transport van aardgas, olie en olieproducten, chemicaliën en CO₂.

Aan dit voornemen liggen de volgende redenen ten grondslag:

- Het vigerende Structuurschema Buisleidingen 1985 [1] is sinds publicatie vier keer verlengd zonder dat hierbij inhoudelijke aanpassingen zijn gemaakt. De laatste verlenging is gemaakt in november 2003 waarbij werd aangegeven dat de verlenging tot uiteindelijk 30 december 2008 geldig zal zijn.
- Onder de nieuwe Wro¹ is een verlenging van een Structuurschema niet meer mogelijk, aangezien deze wet nu de figuur van een Planologische Kernbeslissing of Structuurschema niet meer kent.
- Eind 2004 constateerde de heer Enthoven² dat het beleid rondom buisleidingen nagenoeg stil is komen te liggen ten gevolge van een aantal dilemma's en 'achterstallig onderhoud'. Ten grondslag aan deze impasse was volgens deze commissie onder meer het ontbreken van een rijksvisie op buisleidingen.

De Structuurvisie Buisleidingen wordt de opvolger van het Structuurschema Buisleidingen. De structuurvisie moet het vervoer van gevaarlijke stoffen op (inter)nationaal niveau door buisleidingen faciliteren, met zo een beperkt mogelijke aanspraak op de schaarse ruimte. In de structuurvisie wordt een hoofdstructuur vastgelegd van buisleidingstroken voor vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland en zal een integrale ruimtelijk-economische visie op duurzaam buisleidingentransport bevatten voor de periode tot 2025-2030.

Plan-m.e.r.-plicht

In de Structuurvisie Buisleidingen wordt een ruimtelijke reservering vastgelegd ten behoeve van buisleidingstroken voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland. De structuurvisie is daarmee kaderstellend voor een aantal mogelijke m.e.r.³(beoordelings)-plichtige activiteiten. Op dit abstractieniveau is de plan-m.e.r.-plicht van toepassing. De

¹ Wet ruimtelijke ordening.

² In 2004 gaf de heer Enthoven advies ('Samen voor de buis') inzake de situatie rondom buisleidingen.

³ De schrijfwijze 'm.e.r.' wordt gebruikt om de procedure mee aan te duiden. De schrijfwijze 'MER' wordt gehanteerd voor het Milieueffectrapport.

milieubeoordeling op plan-m.e.r.-niveau heeft een hoger abstractieniveau waarbij de beoordeling wordt weergegeven in gevoeligheden en kansen voor de omgeving. Gezien de schaal waarop de potentieel aan te leggen buisleidingen zullen worden gelegd, is het vrijwel zeker dat deze onder het besluit-m.e.r. zullen vallen. Op besluitMER-niveau worden exacte keuzes met betrekking tot de inrichting van het gebied gemaakt en vastgelegd. Hierbij vindt een gedetailleerde milieubeoordeling plaats.

Daarnaast doorkruist het project of grenst het aan Natura 2000-gebieden waardoor mogelijk negatieve effecten op deze gebieden optreden. Daarom moet een passende beoordeling worden uitgevoerd op het abstractieniveau van de structuurvisie.

Dit is conform de Wet milieubeheer tevens een reden waarom voor de Structuurvisie Buisleidingen de plan-m.e.r.-procedure doorlopen moet worden, resulterend in een milieueffectrapport voor plannen (planMER).

Het ministerie van VROM beschouwt het planMER Structuurvisie Buisleidingen tevens als noodzakelijk om een onderbouwde keuze te formuleren voor de buisleidingentracés die zullen worden vastgelegd in de Structuurvisie Buisleidingen en de AMvB⁴ Ruimte. In de structuurvisie zal de globale tracékeuze worden opgenomen en in de AMvB wordt de borging in bestemmingsplannen geregeld waarbij een gedetailleerd tracé wordt opgenomen. De voortschrijdende inzichten die zullen worden gewonnen in de plan-m.e.r.-procedure (alsmede het project concept-visiekaart en MKBA) moeten komen tot weloverwogen tracékeuzes die zo goed mogelijk aansluiten bij ruimtelijke ontwikkelingen op lokaal niveau.

1.2

DOEL NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU

In deze notitie geeft het ministerie van VROM aan wat de reikwijdte is van het op te stellen planMER en tot op welk detailniveau de beoordeling in het planMER wordt uitgewerkt. Op basis van deze notitie worden de betrokken bestuursorganen geraadpleegd. Hierbij zal aansluiting worden gezocht bij de overheden en instanties (eventueel andere lidstaten) die betrokken zijn bij het planproces rondom de Structuurvisie Buisleidingen. De vraag zal aan hen worden gesteld of ze kunnen instemmen met deze notitie en de hierin beschreven reikwijdte en aanpak.

1.3

LEESWIJZER

Deze notitie reikwijdte en detailniveau is als volgt opgebouwd.

Hoofdstuk 2 gaat in op de plan-m.e.r.-procedure, waarbij de plan-m.e.r.-plicht en de te doorlopen procedurele stappen in het kader van de plan-m.e.r.-procedure voor de Structuurvisie Buisleidingen zijn weergegeven.

Hoofdstuk 3 gaat in op de Structuurvisie Buisleidingen zelf. Het hoofdstuk geeft op hoofdlijnen de achtergronden van de structuurvisie en het nut en de noodzaak voor het opstellen van de structuurvisie. Daarnaast bevat dit hoofdstuk een toelichting op de buisleidingentracés die zijn ontwikkeld.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de aanpak van de milieubeoordeling. Hierin wordt de werkwijze van de effectbeoordeling toegelicht en het bijbehorende beoordelingskader gepresenteerd.

⁴ Algemene Maatregel van Bestuur: uitvoeringsbesluit behorend bij een wet. Heeft een algemene strekking en werking.

In hoofdstuk 5 worden het relevante beleidskader, de ruimtelijke doorwerking en de mogelijke besluiten beschreven.

In deze notitie worden de literatuurverwijzingen met behulp van een nummer weergegeven: [1], [2], [3] et cetera. Dit nummer correspondeert met de nummers in de literatuurlijst die is opgenomen in bijlage 1.

HOOFDSTUK 2 De plan-m.e.r procedure

2.1

PLAN-M.E.R.

Het doel van de plan-m.e.r.-procedure is om bij de besluitvorming over plannen en programma's het milieu een volwaardige plaats te geven, met het oog op de bevordering van een duurzame ontwikkeling. De plan-m.e.r.-procedure is gekoppeld aan plannen die (uiteindelijk) kunnen leiden tot concrete projecten of activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De plan-m.e.r.-procedure resulteert in een Milieueffectrapport (verder: planMER) welke milieugegevens levert voor de structuurvisie.

De plan-m.e.r.-plicht geldt in geval van wettelijk of bestuursrechtelijk verplichte plannen:

- die het kader vormen voor toekomstige m.e.r.-(beoordelings)plichtige besluiten, of
- waarvoor een passende beoordeling nodig is op grond van de Natuurbeschermingswet.

In de Structuurvisie Buisleidingen wordt een ruimtelijke reservering gedaan om realisatie van nieuwe en het uitbreiden van bestaande buisleidingentracés mogelijk te maken. Deze ontwikkeling leidt eventueel tot m.e.r.-(beoordelings-)plichtige activiteiten. De toetsing daarvan wordt uitgevoerd aan de hand van onderdeel C en onderdeel D van de bijlage behorende bij het Besluit milieueffectrapportage 1994. In onderdeel C is vastgelegd in welke situaties meteen sprake is van m.e.r.-plicht. In onderdeel D is vastgelegd in welke situaties eerst moet worden beoordeeld of een m.e.r. noodzakelijk is (beoordelingsplicht).

Activiteiten in het kader van de structuurvisie waarop de m.e.r.-(beoordelings-)plicht van toepassing kan zijn, is de aanleg van een buisleiding voor gevaarlijke stoffen met een diameter van 80 cm en een lengte van minimaal 40 km. En tevens als de buisleiding door gevoelig gebied gaat zoals Natura 2000-gebieden of delen van de ecologische hoofdstructuur en provinciale stiltegebieden geldt de plicht bij de aanleg van een aardgastransportleiding van meer dan 5 km of een olie of chemicaliënleiding van meer dan 1 km. (categorie 8 C en D-lijst Besluit milieueffectrapportage 1994, zie navolgende tabel).

Tabel 2.1

Relevante onderdelen uit
categorie 8 C en D-lijst, bijlage
Besluit m.e.r.

Nr.	Activiteit	Gevallen	Plannen	Besluiten
Lijst C: Milieueffectrapportage verplicht				
8	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een buisleiding voor het transport van gas, olie of chemicaliën	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een buisleiding met een diameter van meer dan 80 centimeter en een lengte van meer dan 40 kilometer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1 en 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	Het besluit, bedoeld in de artikelen 94, eerste lid, en 95 van het Mijnbouwbesluit dan wel, bij het ontbreken daarvan, het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel, bij het ontbreken daarvan, het plan, bedoeld in artikel 3.1 van die wet.
Lijst D: Eerst beoordelen of milieueffectrapportage noodzakelijk is				
8.1	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een buisleiding voor het transport van gas, olie of chemicaliën, met uitzondering van een buisleiding voor het transport van aardgas.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een buisleiding die over een lengte van 1 kilometer of meer is gelegen of geprojecteerd in een gevoelig gebied als bedoeld onder a, b (tot 3 zeemijl uit de kust) of d, van punt 1 van onderdeel A van deze bijlage.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2, 2.3 en 5.1 van de Wet ruimtelijke ordening, en de plannen, bedoeld in de artikelen 3.1 en 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	Het besluit, bedoeld in de artikelen 94, eerste lid, en 95 van het Mijnbouwbesluit dan wel, bij het ontbreken daarvan, het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel, bij het ontbreken daarvan, het plan, bedoeld in artikel 3.1 van die wet.
8.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een buisleiding voor het transport van aardgas.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een buisleiding die over een lengte van 5 kilometer of meer is gelegen of geprojecteerd in een gevoelig gebied als bedoeld onder a, b (tot 3 zeemijl uit de kust) of d, van punt 1 van onderdeel A van deze bijlage	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2, 2.3 en 5.1 van de Wet ruimtelijke ordening, en de plannen, bedoeld in de artikelen 3.1 en 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	Het besluit, bedoeld in de artikel 94, eerste lid, van het Mijnbouwbesluit dan wel het besluit bedoeld in artikel 2, van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken dan wel, bij het ontbreken daarvan, van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onder a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1 van die wet waarin de aanleg, wijziging of uitbreiding wordt aangegeven.

2.2

STAPPEN PLAN-M.E.R.-PROCEDURE

In Afbeelding 2.1 is een overzicht gegeven van de te doorlopen stappen in de plan-m.e.r.-procedure.

Afbeelding 2.1

Stappen plan-m.e.r.-procedure



Onderstaand zijn de verschillende stappen beknopt toegelicht.

Openbare kennisgeving en raadpleging bestuursorganen

De eerste fase van de plan-m.e.r.-procedure staat in het teken van de afbakening van het voornemen en de communicatie hierover aan de betrokken bestuursorganen en andere organisaties. In deze fase maakt het ministerie van VROM door middel van een openbare kennisgeving bekend dat er voor de structuurvisie een plan-m.e.r.-procedure wordt doorlopen. Tevens moeten de betrokken bestuursorganen, die met de uitvoering van het plan te maken kunnen krijgen, worden geraadpleegd over de reikwijdte en het detailniveau van het planMER. De voorliggende notitie is het document om deze raadpleging uit te voeren. Hiermee start formeel de procedure.

De betrokken bestuursorganen worden in de gelegenheid gesteld hun reacties ten aanzien van de reikwijdte en het detailniveau van het planMER aan te geven zodat deze betrokken kunnen worden bij het opstellen van het planMER. In deze fase wordt tevens de Commissie voor de m.e.r. gevraagd om advies te geven over de reikwijdte en het detailniveau van het planMER.

Effectenonderzoek en opstellen planMER

Op basis van de voorgaande afbakeningsfase (conform de vastgestelde reikwijdte en detailniveau) wordt het effectenonderzoek uitgevoerd en het planMER opgesteld.

Advies, inspraak en besluit

Het planMER wordt gelijktijdig met de ontwerp structuurvisie ter inzage gelegd. Vervolgens is inspraak mogelijk. Hiervoor staat een periode van 6 weken. Daarnaast worden de betrokken overheidsorganen en de Commissie voor de m.e.r. om advies gevraagd en worden eventueel andere lidstaten geraadpleegd. Mede op basis van de resultaten van inspraak en advies en met inachtneming van het planMER wordt de definitieve structuurvisie vastgesteld.

De definitieve structuurvisie wordt aangeboden aan de Eerste en Tweede Kamer. Deze kunnen zich vervolgens uitspreken over het Kabinetsstandpunt. Indien na 8 weken geen uitspraak volgt, kan verwezenlijking van structuurvisie van rechtswege plaatsvinden (art. 2.3 lid 4 Wro).

Evaluatie

Uiteindelijk is het verplicht om de daadwerkelijk optredende milieueffecten van de uitvoering van het plan te monitoren en te evalueren. In het planMER wordt hiertoe een eerste aanzet gedaan.

HOOFDSTUK 3 De Structuurvisie Buisleidingen

3.1

INLEIDING

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de Structuurvisie Buisleidingen. Allereerst geeft paragraaf 3.2 een toelichting op de achtergrond van de structuurvisie. Hierin wordt beknopt de wijze beschreven waarop de structuurvisie en de daarin opgenomen opgave en doelstellingen tot stand zijn gekomen. Vervolgens is in paragraaf 3.3 het nut en de noodzaak van de structuurvisie beschreven. Tenslotte beschrijft paragraaf 3.4 de visiekaart voor de structuurvisie met de mogelijke tracés binnen de vast te leggen ruimte voor buisleidingentracés en de totstandkoming hiervan.

3.2

ACHTERGROND

Het ministerie van VROM is momenteel bezig met de voorbereidingen voor het opstellen van de Structuurvisie Buisleidingen. In deze structuurvisie worden stroken ruimte in Nederland gereserveerd voor toekomstige buisleidingen voor transport voor gevaarlijke stoffen. Het betreft alleen de stoffen aardgas, olie en olieproducten, chemicaliën en CO₂. Deze structuurvisie wordt de opvolger van het Structuurschema Buisleidingen uit 1985.

Het Structuurschema Buisleidingen was vanaf 1985 van kracht. Hierin waren doorgaande hoofdverbindingen opgenomen in Nederland die vrij moesten worden gehouden van bebouwing voor toekomstige buisleidingen. Provincies en gemeenten werden verzocht hieraan hun medewerking te verlenen. In de provinciale streekplannen zijn de meeste hoofdverbindingen als stroken opgenomen, slechts in een deel van de bestemmingsplannen zijn gereserveerde stroken voor buisleidingen opgenomen. De doorwerking heeft ten dele plaatsgevonden.

Nogmaals verlengen van het vigerende Structuurschema buisleidingen is niet mogelijk en ook niet wenselijk. Door de inwerkingtreding van de nieuwe Wro per 1 juli 2008 bestaat de planologische kernbeslissing (PKB) niet langer meer. Het structuurschema was een PKB en kan daardoor niet meer worden verlengd. In plaats daarvan dient – indien ook in de toekomst nog behoefte is aan het reserveren van ruimte voor nieuwe buisleidingen - een structuurvisie opgesteld te worden. In de brief van 17 december 2008 van de Minister van VROM aan de Tweede Kamer (TK, 2008-2009, 26018, nr.11) is aangegeven dat het beleid uit het Structuurschema Buisleidingen wordt gecontinueerd in afwachting van de nieuwe Structuurvisie Buisleidingen.

Na ruim 20 jaar is er bovendien 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 Enthoven eind 2004 heeft uitgebracht. De heer Enthoven adviseert hierin onder meer de betrokken ministeries gezamenlijk een strategische visie te laten ontwikkelen voor buisleidingen en buisleidingvervoer. Het ontbreken van een visie op buisleidingen leidt er volgens hem toe dat tekort gedaan wordt aan de vitale functie van buisleidingen voor de Nederlandse economie, de energievoorziening en het transport van gevaarlijke stoffen.

De minister van VROM heeft in een brief aan de Kamer van 4 februari 2008 de Kamer geïnformeerd om te komen tot een Structuurvisie Buisleidingen op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). De Structuurvisie Buisleidingen richt zich op het buisleidingtransport voor de komende 20 à 30 jaar (horizon 2025) voor aardgas, olie en olieproducten, chemicaliën en CO₂. Voor mogelijke nieuwe andere gevaarlijke stoffen zoals waterstof wordt vooralsnog geen rekening gehouden met een toekomstige, ruimtelijk te accommoderen transportbehoefte.

3.3

NUT EN NOODZAAK

In de Nota Ruimte is het toekomstige ruimtelijke beleid neergelegd voor Nederland. Aangegeven is dat de economische groei en de internationale concurrentiepositie van Nederland onder druk staan. De aantrekkelijkheid van de Nederlandse economie voor internationaal opererende bedrijven hangt onder andere af van de mate waarin deze toegang kunnen krijgen tot internationale transportnetwerken. Buisleidingen maken hier een belangrijk onderdeel van uit. Het nationaal ruimtelijk beleid is onder meer gericht op verbetering van de basiskwaliteit van de gehele hoofdinfrastructuur [2].

Belang buisleidingtransport

In Nederland ligt op land 18.000 km (ondergrondse) buisleiding voor het transport van gevaarlijke stoffen onder hoge druk voor aardgas, olie- en olieproducten, chemicaliën en CO₂. Navolgende afbeelding 3.1 geeft een overzicht van het leidingennet in Nederland. De belangrijkste verbindingen zijn die tussen de havens en industrieclusters in binnen- en buitenland en het aardgasnet. Het transport per buisleidingen faciliteert met afstand de meest omvangrijke vervoerstromen van Nederland (PRC 2007). In bijna 25 jaar is de lengte van het leidingennet met 40% toegenomen en is in het algemeen de ruimtedruk toegenomen, met name ook bij de stedelijke gebieden.

Buisleidingtransport heeft een aantal voordelen die het aantrekkelijk maken dat deze vorm van transport van belang blijft. Buisleidingtransport is in algemene zin duurzamer dan transport via andere vervoerswijzen [3]. Het ruimtebeslag van een buisleiding is beperkt (circa 10 meter met daarbij een eventuele risicoruimte).

Sommige stoffen kunnen feitelijk alleen maar door buisleidingen. In een aantal gevallen, zoals aardgas, gaat het om stoffen die zeer essentieel zijn voor het functioneren van de samenleving en waarvoor gezien het transportvolume geen redelijk alternatief bestaat.

Er zijn wel beperkingen aan buisleidingtransport. Zo moet er in het algemeen sprake zijn van een minimale transportstroom die over langere tijd verzekerd is. Investeringskosten van een buisleiding vormen de belangrijkste kostenpost [4].

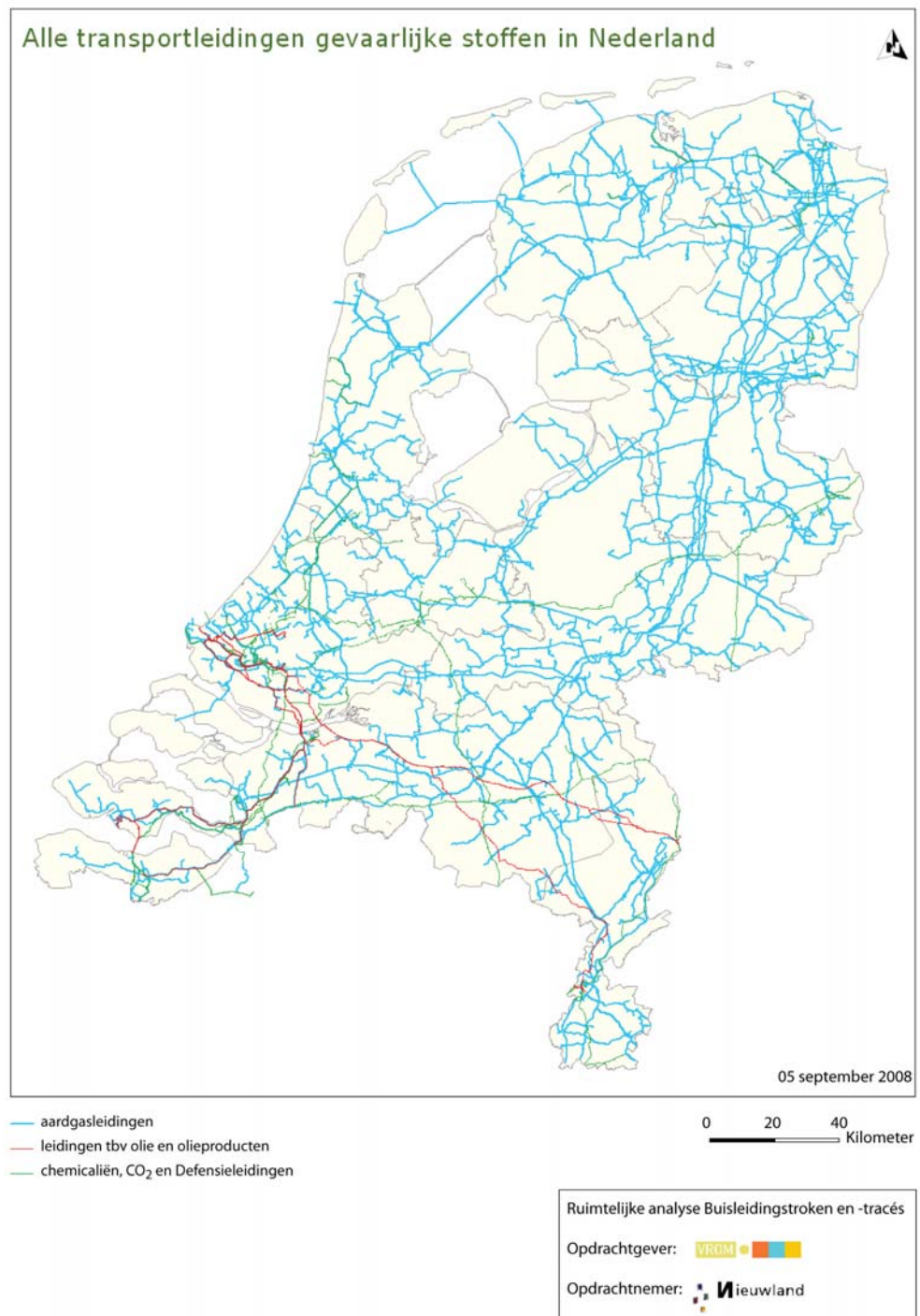
Afbeelding 3.1

Het leidingennet voor
gevaarlijke stoffen in
Nederland.

Blauw: aardgastransport-
leidingen.

Rood: olie(producten).

Groen: chemicaliën, CO₂ en
Defensieleidingen.

***Buisleidingverbindingen van nationaal belang***

De rol en verantwoordelijkheid van het rijk heeft betrekking op leidingen die een nationaal belang vertegenwoordigen. Leidingen van nationaal belang zijn leidingen voor:

- De winning van grondstoffen en voor het hoofdtransport voor de levering voor aardgas: hiermee kan Nederland haar positie in de internationale energiemarkt versterken (gasrotonde). Voor de aanleg van grote gasleidingen en productieleidingen past het rijk de Rijkscoördinatieregeling toe.

- Het transport van grondstoffen en chemische stoffen tussen haven- en industrieclusters in binnen- en buitenland: hiermee maakt het rijk één van de doelstellingen waar van het nationale ruimtelijke beleid neergelegd in de Nota Ruimte en Realisatienota.
- Het transport van CO₂ ten behoeve van ondergrondse opslag: hiermee draagt het rijk bij aan het waarmaken van de ambities met het oog op het realiseren van de klimaatdoelstellingen.
- De nationale veiligheid, de Defensie Pijplijn Organisatie (DPO)-leidingen en NATO-leidingen.

Aardgas

Met betrekking tot aardgastransport: de Nederlandse regering stelt zich ten doel de positie van Nederland in de internationale energiemarkt te versterken [5]. Het gaat daarbij zowel om het verwerven van een economische positie als om het vergroten van de leveringszekerheid. Gasunie voorziet in haar Long Term Development View (nog te publiceren) een toename van de gashandel en daarmee een toenemende transportvraag. De vraag naar aardgas zal in Noordwest Europa toenemen maar de binnenlandse productie neemt af door uitputting van velden of om strategische redenen. Om internationale wisselingen in de markt te kunnen opvangen wordt gewerkt aan diversificatie van het aanbod door import van gas of van LNG en aan het vergroten van de buffercapaciteit door het uitbreiden van de gasopslag. Op grond van deze ontwikkelingen verwacht Gasunie met grote zekerheid dat er langs de hoofdverbindingen door Nederland nog een leiding bijgelegd zal worden. Voor de periode na 2021 is de verwachting dat er op deze verbindingen nog een transportleiding bijkomt, op bepaalde tracés mogelijk zelfs twee.

Olie en chemicaliën

Voor de aan- en afvoer van grond- en brandstoffen neemt de haven van Rotterdam een centrale positie in Noordwest Europa. De haven heeft een marktaandeel van 35% in de overslag in de Le Havre-Hamburg range en is een belangrijk knooppunt in netwerken van achterlandverbindingen [6]. Met name vanuit Rotterdam vindt het transport plaats naar andere haven- en industriegebieden in Noordwest-Europa. Voor het buisleidingstransport zijn in het bijzonder van belang de verbindingen met Zeeland en België, Zuid-Limburg, Duitsland en het Noordzeekanaalgebied.

In verband met de eigen dynamiek van olie-industrie en chemie is het voor de lange termijn moeilijk in te schatten voor welke stoffen en op welke verbinding in de toekomst het transport van brand- en grondstoffen zal toenemen. VNO/NCW bereidt op dit punt een advies voor.

Vooruitlopend hierop en op basis van eerdere analyse (PRC, 2007 in opdracht van VROM) wordt voor het planMER en de (globale) MKBA uitgegaan van de aanleg van vier nieuwe leidingen, waarvan twee olieleidingen en twee chemicaliënleidingen. Bij de aftakkingen naar het Zeeuwse havengebied en de Limburgse industrie wordt uitgegaan van twee nieuwe leidingen.

CO₂

Ook is er behoefte aan buisleidingen voor het transport van CO₂. Het Kabinet stimuleert de ontwikkeling van de afvang en opslag van CO₂ omdat het een belangrijk middel is om de CO₂-doelstellingen te halen. Voor grootschalige afvang, transport (via buisleidingen) en opslag van CO₂ moet de infrastructuur worden uitgebreid. Het Kabinet heeft Gasunie en EBN gevraagd uiterlijk 2009 bouwstenen te leveren voor een langetermijnstrategie voor CO₂-transport en -opslag [7].

Voor het planMER wordt de analyse van Ecofys als uitgangspunt genomen [8]. Daarin wordt ervan uitgegaan dat in eerste instantie op regionaal niveau transport van CO₂ van emissiebronnen naar ondergrondse opslagmogelijkheden op zee en op land zal plaatsvinden. Daarbij gaat het met name om de regio Noord-Nederland waar de Eemshaven zich ontwikkelt tot energiehaven met de bouw van een aantal nieuwe (kolen)centrales en waar ook diverse mogelijkheden zijn voor ondergrondse opslag van CO₂. Een andere regio van belang is het Rijnmondgebied dat de mogelijkheid heeft het daar uitgestoten CO₂ op te slaan op land of op zee, rechtstreeks of via IJmuiden. Voor de lange termijn is een uitbreiding van het transport over grotere afstand denkbaar. Het zou dan gaan om transport tussen Rotterdam en het noorden van het land en transport tussen Nederland en de buurlanden Duitsland en België. Op de hoofdverbindingen gaat het dan om de aanleg van één, in een enkel geval een tweede leiding. Regionaal kan de leidingbehoefte groter zijn, maar dit gegeven wordt vooralsnog niet meegenomen in de ruimtelijke uitwerking van de structuurvisie.

DPO-leidingen

Voor DPO/NATO-leidingen zijn geen bijzondere ontwikkelingen voorzien.

Overzicht aantal buisleidingen

Bij elkaar genomen leveren de verwachtingen voor de afzonderlijke categorieën stoffen het volgende beeld op van het aantal buisleidingen dat als uitgangspunt dient voor het opstellen van het planMER en de (globale) MKBA.

Afbeelding 3.2

Indicatief overzicht aantal
leidingen per hoofdverbinding



Benadrukt dient te worden dat bovenstaande afbeelding is nog indicatief en slechts bedoeld voor analysedoelen. De hierin opgenomen aantallen toekomstige buisleidingen zijn inschattingen op basis van huidige, beschikbare analyses. Het kan zijn dat deze aantallen op grond van nog te verwachten adviezen wijzigen. Tevens is nog geen keuze gemaakt langs welke tracés ruimte gereserveerd moet worden; deze keuze wordt gemaakt in de structuurvisie zelf.

Belang van ruimtelijke reserveringen

Waar het vroeger relatief eenvoudig was een tracé voor een nieuwe leiding te vinden, wordt dat in de toekomst meer passen en meten. Bovendien worden gemeenten kritischer bij het toelaten van nieuwe leidingen over hun grondgebied. Temeer in die gevallen waarbij de

gemeente niet zelf baat heeft bij het transport. Dit maakt het ook voor nieuwe buisleidingen voor gevaarlijke stoffen steeds moeilijker om een onbelemmerde doorgang te vinden.

De consequenties hiervan kunnen zijn:

- Het wordt moeilijker een nieuwe leiding aan te leggen, waardoor de leiding niet wordt gelegd. Het transport vindt of niet plaats of op minder duurzame en economische wijze.
- Als de leiding wel gelegd wordt zal iedere keer opnieuw een tracé gevonden moeten worden en uitonderhandeld met betrokken bevoegde gezagen op het gebied van Ruimtelijke Ordening. In de praktijk kan dit betekenen dat het tracé een grillig patroon krijgt waardoor de economische voordelen van leidingtransport teniet kunnen worden gedaan en daarmee ook de milieu- en ruimtelijke voordelen.
- Een gevolg hiervan zal zijn dat leidingen niet als vanzelfsprekend gebundeld zullen gaan worden waardoor barrièrewerking en versnippering toeneemt en de ruimte inefficiënt gebruikt wordt.
- Het (ontwerp)Besluit EV buisleidingen vereist dat een buisleiding pas kan worden aangelegd als het bestemmingsplan hiervoor de mogelijkheid biedt. Door het ontbreken van stroken zal dit proces iedere keer weer opnieuw doorlopen moeten worden.

Voor de rijksoverheid is daarom een actieve, faciliterende rol is weggelegd om het transport van gevaarlijke stoffen nu en in de toekomst mogelijk te maken. De toenemende ruimedruk en de behoefte om ook in de toekomst nieuwe leidingen te kunnen leggen, vragen om een nadrukkelijke rol van de (rijks)overheid. Het beschikbaar houden van verbindingen voor toekomstige buisleidingen vergt van de rijksoverheid een sturende rol. Het gaat daarbij om het ruimtelijk borgen (inpassen) van ruimte voor nieuwe leidingen.

3.4

BUISEIDINGENTRACÉS

De structuurvisie zal een visiekaart bevatten waarop staat aangegeven langs welke tracés in de toekomst ruimte moet worden vrijgehouden voor nieuw te leggen leidingen van nationaal belang. In deze paragraaf wordt kort toegelicht welke uitgangspunten worden gehanteerd bij het tot standkomen van de visiekaart voor de structuurvisie. Hierbij wordt tevens het uitgangspunt ten aanzien van de strookbreedte van de ruimtelijke reservering weergegeven. Ook wordt kort het onderliggende proces geschetst. Vervolgens worden de in het planMER te beschouwen tracés gepresenteerd en de tot standkoming aan de hand van een viertal stappen nader toegelicht.

Uitgangspunten visiekaart

Het doel van het nieuwe beleid voor buisleidingen voor gevaarlijke stoffen door rijks- en provinciale overheid is het faciliteren van het (inter)nationale transport via buisleidingen van gevaarlijke stoffen op duurzame wijze. Daarbij is bundeling van (buisleiding) infrastructuur het uitgangspunt: nieuwe leidingen moeten zoveel mogelijk langs bestaande leidingtracés (o.a. op basis van het Structuurschema Buisleidingen) of in bestaande stroken worden aangelegd om onnodige versnippering van de ruimte tegen te gaan.

Uit paragraaf 3.3 kan worden opgemaakt dat voor het noordelijk deel van Nederland in de toekomst vooral gerekend moet worden met uitbreiding van het aardgastransportleidingen en mogelijk CO₂-transportleidingen.

Voor het zuidelijk deel van Nederland (verbindingen Rijnmond-Duitsland/Limburg en Rijnmond-Zeeland/België) is naast toename van het aardgas- en CO₂-transport ook een uitbreiding te verwachten van buisleidingen voor olie, olieproducten en chemicaliën.

De visiekaart bevat de hoofdstructuur voor toekomstig buisleidingstransport. Iedere verbinding in deze hoofdstructuur dient een bepaald doel; voor sommige verbindingen zijn alternatieve routes op de kaart beschikbaar. Bij het definitief vaststellen van de tracés in de structuurvisie wordt rekening gehouden met de uitkomsten van het planMER alsmede met een MKBA-aanpak voor deze alternatieven. Vooralsnog wordt niet gedetailleerd naar de tracés gekeken. Daar waar lokaal alternatieven mogelijk zijn wordt het meest geschikte alternatief alleen meegenomen als dit voor de hand ligt. Immers, het vaststellen van de definitieve tracékeuze van een leidingstrook gebeurt in de AMvB-ruimte en wordt met een besluitMER onderbouwd.

Uitgangspunt is dat het resultaat van het planMER (en de MKBA) een onderbouwde keuze vormt voor een bepaalde route per verbinding, eventueel de keuze om op meer dan een route ruimte voor nieuwe leidingen vrij te houden.

Uitgangspunt strookbreedte

In de structuurvisie worden ruimtelijke reserveringen aangegeven voor nieuw te leggen leidingen: leidingstroken. De stroken worden gelegd over bestaande leidingen en kunnen variëren in breedte. Uitgangspunt is de strookbreedte uit het oude Structuurschema buisleidingen: 70 meter.

Proces

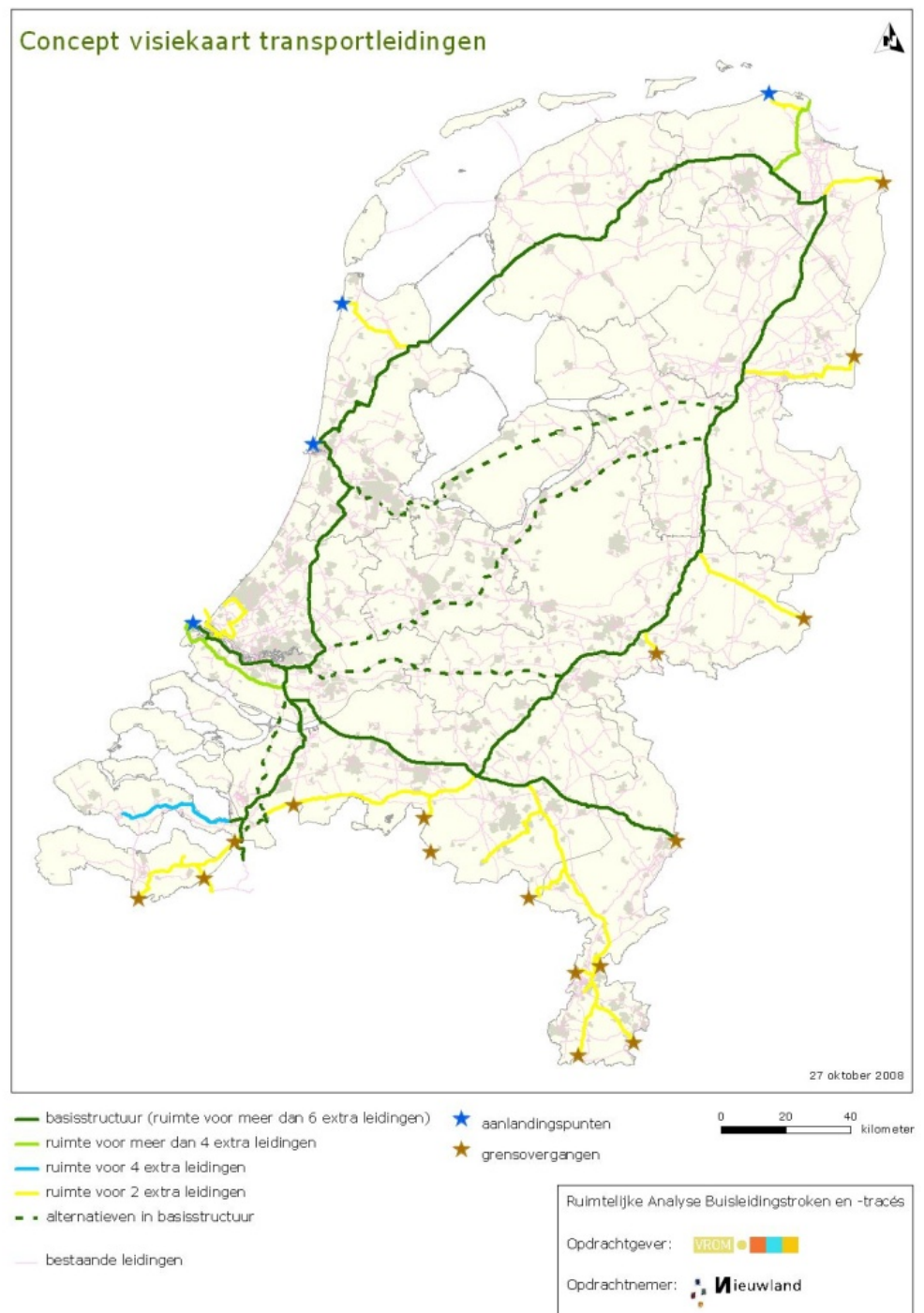
Het ministerie van VROM is al geruime tijd bezig met de werkzaamheden voor het opstellen van de Structuurvisie Buisleidingen. Reeds in een vroeg stadium zijn provincies en gemeenten betrokken bij de plannen van het ministerie van VROM voor de ruimtelijke reserveringen voor toekomstige buisleidingen voor gevaarlijke stoffen.

In de periode van december 2008 tot en met maart 2009 zijn alle provincies bezocht. Het doel van die bezoeken was de plannen van VROM voor de nieuwe structuurvisie buisleidingen apart met iedere provincie te bespreken en na te gaan hoe ruimtelijke reserveringen vanuit het oude Structuurschema buisleidingen wel of niet in de huidige streekplannen waren opgenomen. Daarnaast is nagegaan of provincies zelf op dit moment bezig waren met het opstellen van een eigen provinciale structuurvisie en hoe (bestaande en nieuwe) ruimtelijke reserveringen voor buisleidingen daarin een plaats zouden kunnen krijgen. De provincies hebben geen formele rol in dit proces maar zijn bereid de afstemming met gemeenten en provincies te bevorderen of zelf te organiseren.

Navolgende afbeelding bevat de concept-visiekaart die als uitgangspunt heeft gediend voor de consultatieronde van de provincies.

Afbeelding 3.3

Concept-visiekaart
buisleidingentracés



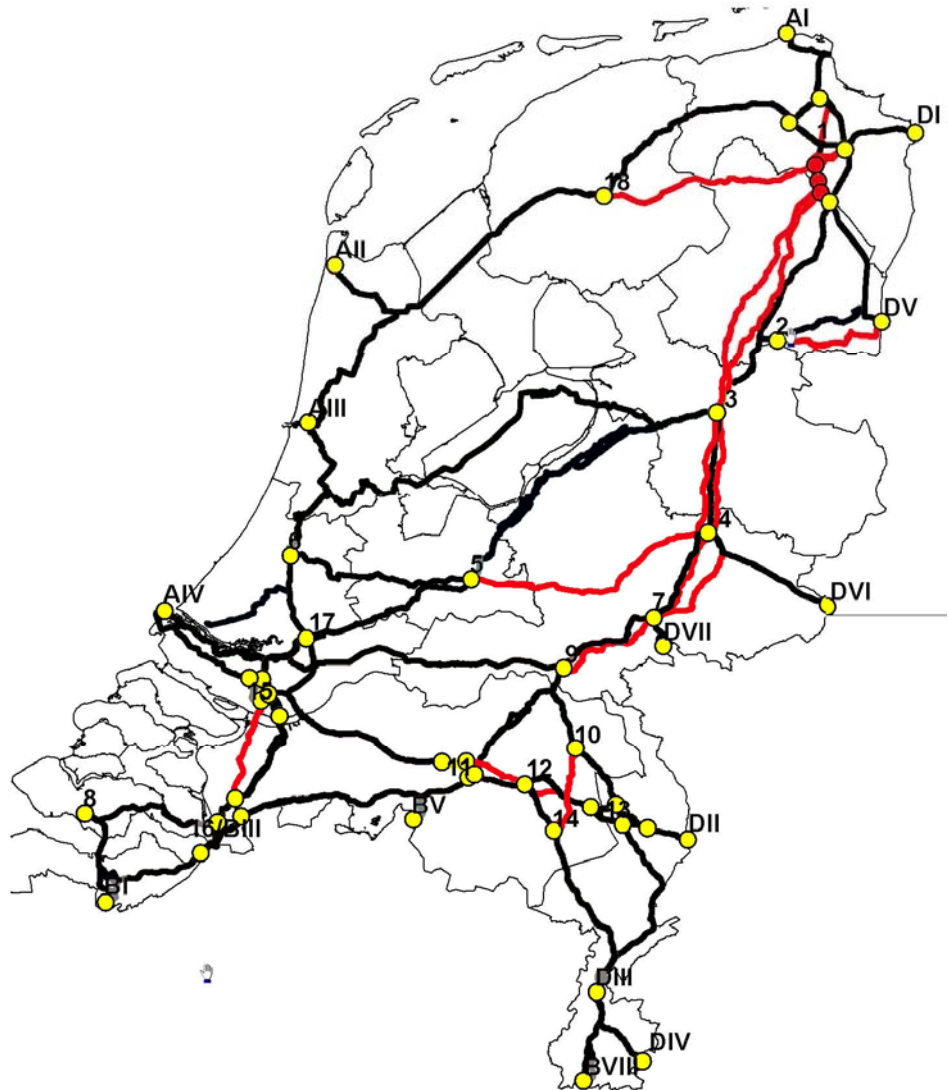
Voor de Structuurvisie Buisleidingen en voor het planMER was het noodzakelijk dat de concept-visiekaart door het ministerie van VROM en de provincies wordt getoetst op mogelijke knelpunten. Dit heeft op bepaalde plekken geleid tot mogelijke alternatieve tracés en een aanpassing van de concept-visiekaart.

Te beschouwen tracés in het planMER

Afbeelding 3.4 bevat de potentiële buisleidingstroken die in het planMER onderzocht gaan worden. Deze tracés zijn door middel van dikke zwarte lijnen weergegeven. De rode lijnen zijn tracés die bij de start van het project een optie waren, maar op basis van GIS-analyse en inbreng van de provincies in deze fase reeds zijn afvallen. De kaart is in een viertal stappen tot stand gekomen. Deze stappen worden na de afbeelding toegelicht.

Afbeelding 3.4

Te beschouwen tracés (zwarte lijnen) en afgevalen tracés (rode lijnen)



Stap 1: vraagraming

Een vraagrapport opgesteld door bureau PRC, in opdracht van het ministerie van V&W, wees uit dat er behoefte is aan extra ruimte voor buisleidingen, met name op de volgende verbindingen:

- Rotterdam-Antwerpen.
- Rotterdam-Duitsland.
- Rotterdam-Amsterdam.
- Groningen-Rotterdam/België.
- Groningen-Limburg-België.

Dit beeld strookt met het rijksbeleid om de grote havens en chemieclusters met elkaar en onze buurlanden te verbinden en ruimte te bieden voor aardgastransport. Bovendien komt het ongeveer overeen met de kaart uit het Structuurschema Buisleidingen. De bestaande hoofdtransportleidingen liggen ook grotendeels langs deze verbindingen. Na workshops met vertegenwoordigers van marktpartijen en overheden zijn verbindingen naar Vlissingen en Terneuzen toegevoegd.

Stap 2: concept-visiekaart

Op grond van de vraagraming en uitgangspunten is per verbinding een aantal alternatieve tracés aangewezen langs bestaande hoofdtransportleidingen voor gevaarlijke stoffen. Voor deze tracés is door bureau Nieuwland een GIS-analyse uitgevoerd door aan weerszijden van de liggende buisleidingen op deze tracés te kijken of er nog ruimte is voor extra leidingen. Hierbij is gekeken naar bebouwing, begraafplaatsen en archeologische vindplaatsen van hoge waarde, binnen 10, 15 en 35 meter aan weerszijden van de leidingen. Deze analyse heeft geresulteerd in de zogenaamde concept-visiekaart, die gebruikt is voor afstemming met markt en overheden, zie tevens afbeelding 3.3.

Stap 3: analyse belangen

Op voorstel van de markt en de provincies zijn enkele tracés aan de visiekaart toegevoegd. De analyse in stap 2 bleef beperkt tot ruimtelijke belemmeringen. Daarom heeft bureau Nieuwland heeft wederom een GIS-analyse uitgevoerd, ditmaal op een breder (hoewel mogelijk niet volledig) spectrum aan belangen. Ten behoeve van deze verdergaande GIS-analyse zijn tevens de meest voor de hand liggende alternatieven weer meegenomen. De belangen zijn ingedeeld in vier categorieën:

- *Uitsluitende belangen en fysieke belemmeringen:* gebouwen, begraafplaatsen, archeologische vindplaatsen van hoge waarde, boringsvrije zones.
Het leggen van leidingen ligt hier niet voor de hand.
- *Tegenstrijdige belangen:* kruisingen met spoor-, weg- en waterinfrastructuur; bos in en buiten nationale landschappen en EHS; bebouwd gebied (zoals aangewezen door de minister van VROM); glastuinbouw; windturbines; hoogspanningslijnen; verblijfsrecreatie en grondwaterbeschermingsgebied.
Het leggen van leidingen is hier mogelijk minder gewenst, of kan extra kosten voor leidingleggers met zich mee brengen door de noodzaak tot mitigatie en/of compensatie.
- *Aandachtspunten:* Nieuwe kaart van Nederland, EHS zonder bos, rijksbufferzones, dagrecreatief terrein, bodemsoort onderscheiden naar hoofdklassen.
Hier kunnen mogelijk belemmeringen liggen.
- *Meekoppelende belangen:* overig agrarisch gebruik (gras en akkerland); Nationale landschappen met kernkwaliteit openheid. Deze gebieden zijn juist geschikt voor het leggen van leidingen.

Stap 4: schrappen enkele alternatieve tracés

Ten behoeve van een verdere inkadering van het planMER is in een aantal gevallen de keuze gemaakt bepaalde tracés niet mee te nemen:

- Verbinding noord-zuid door Drenthe, Overijssel, Gelderland: langs deze verbinding lopen drie tracés met bundels (gas)leidingen. Het tracé dat in het planMER wordt beschouwd is voorkeurstracé van de nieuwe aardgastransportleiding van Gasunie (op basis van de daarvoor uitgevoerde m.e.r.-procedure). Daarmee wordt in het planMER aangesloten bij de meest recente inzichten.

- Knooppunt van leidingen tussen Delfzijl en Veendam: op voorstel van de provincie Groningen is op gronden van externe veiligheid de voorkeur uitgesproken voor de oostelijke variant. Deze sluit tevens aan op de noord-zuidverbinding door Drenthe.
- Tracé Friesland – Groningen door Noord-Drenthe: deze variant is vervallen ten gunste van een noordelijker tracé tussen Friesland en Groningen omdat de zuidelijke variant door bosrijk gebied en door het kwetsbare dal van het Koningsdiep loopt. De zuidelijke variant gaat door meer EHS-gebieden dan de noordelijke variant en kruist bovendien grondwaterbeschermings- en waterwingebieden.
- Oost-westelijke verbinding door Zuid-Oost Drenthe: op grond van de nadere analyse door Nieuwland is gekozen voor de noordelijke variant omdat deze in tegenstelling tot de zuidelijke variant niet door een Natura-2000 gebied gaat.
- Tracé tussen Utrecht en Lochem in Gelderland over de Veluwe: dit tracé gaat door een Natura-2000 gebied en zal naar verwachting op voorhand een passende beoordeling niet doorstaan. Er zijn alternatieve tracés voor verbindingen tussen Rotterdam en Duitsland en Noord-Nederland voorhanden.
- Verbinding noord-zuid door Noord-Brabant en Limburg: de oostelijke variant is het tracé dat wordt meegenomen in het planMER; dit komt overeen met het voorkeurstracé uit het MER-rapport dat is opgesteld ten behoeve van de aanleg van een nieuwe aardgastransportleiding van Gasunie. Daarmee wordt in het planMER aangesloten bij de meest recente inzichten. Van het westelijke tracé valt alleen het noordelijke deel af (Odiliapeel – Someren); het zuidelijke tracé Someren – Echt-Susteren maakt deel uit van de hoofdverbinding tussen Rotterdam en Zuid-Limburg.
- Verbinding Boxtel – Deurne in Noord-Brabant: op grond van de nadere analyse door Nieuwland is gekozen voor de zuidelijke variant in het tracé tussen Boxtel en Laarbeek en voor de noordelijke variant tussen Laarbeek en Deurne.
- Het tracé tussen de Hoekse Waard in Zuid-Holland en Roosendaal in Noord-Brabant: dit tracé komt te vervallen; het loopt parallel aan de Buisleidingenstraat tussen Rotterdam en de Belgische grens. De Buisleidingenstraat heeft als bestemming de aanwezigheid van buisleidingen en heeft nog voldoende capaciteit om de verwachte toekomstige vraag op te vangen. Het tracé dat vervalt, heeft geen toegevoegde waarde.

De keuzes zijn afgestemd met betrokken provincies. De keuze voor het al dan niet meenemen van tracés in het planMER is nog geen definitieve keuze voor het tracé. De definitieve keuze wordt gemaakt in de Structuurvisie buisleidingen. Er zullen echter in de Structuurvisie geen tracés worden opgenomen die niet in het planMER zijn onderzocht.

HOOFDSTUK

4 Aanpak van de milieubeoordeling

4.1**INLEIDING**

Dit hoofdstuk gaat in op de wijze waarop de milieubeoordeling van de tracés zal worden uitgevoerd. De milieubeoordeling moet aansluiten bij het abstractieniveau van het te nemen besluit. Paragraaf 4.2 geeft het onderscheid tussen plangebied en het studiegebied en de functie van deze gebieden weer. In paragraaf 4.3 is ingegaan op het te hanteren beoordelingskader voor de milieubeoordeling in het planMER. Paragraaf 4.4 beschrijft de scope van de beoordeling. Tenslotte gaat paragraaf 4.5 in op de wijze van beoordeling.

4.2**PLANGEBIED EN STUDIEGEBIED**

In het planMER wordt onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied. Het plangebied is het gebied waarbinnen de ontwikkelingen exact plaatsvinden. Het studiegebied is het gebied waarbinnen in het planMER wordt onderzocht in hoeverre er effecten kunnen treden als gevolg van de voorziene ontwikkelingen. Daarmee bestaat het studiegebied uit het plangebied en de aangrenzende gebieden waar mogelijk effecten kunnen optreden. Het studiegebied kan per milieuaspect verschillen. Daarnaast strekken effecten mogelijk tot de Natura 2000-gebieden.

4.3**HET BEOORDELINGSKADER**

Bij de milieubeoordeling in het planMER wordt ingezoomd op die aspecten die er toe doen bij de besluitvorming over de Structuurvisie Buisleidingen en de te maken tussentijdse keuzes. De beoordeling vindt plaats aan de hand van criteria die passen bij de voorgenomen planontwikkeling en zijn gericht op maatgevende milieueffecten.

In de beoordelingskaders staan beoordelingscriteria die zijn afgeleid uit:

- beleid- regelgeving rondom milieubescherming (Natura 2000/EHS, provinciale milieubeschermingsgebieden).
- meekoppelende en tegenstrijdige belangen die spelen bij het reserveren van buisleidingstroken, bij de aanleg van buisleidingen en de functie die een buis kan hebben.

De te onderzoeken aspecten en de bijbehorende criteria zijn weergegeven in onderstaande tabel. Na de tabel is per aspect een beknopte toelichting opgenomen.

Tabel 4.1

Beoordelingskader

Thema	Aspect	Criterium	Maatlat
Bodem en water	Bodem	Bodemkwaliteit	Kwalitatief
		Bodemopbouw	Semi-kwantitatief, hectares doorsnijding
		Zettinggevoeligheid/ invloed op de omgeving (woningen)	Kwalitatief
	Water	Waterkwaliteit en – kwaliteit	Kwalitatief
Natuur	Beschermd gebied (Natura 2000 en EHS)	Ruimtebeslag	Semi-kwantitatief
		Verstoring	Kwalitatief
		Verdroging/vernatting	Kwalitatief
		Versnippering (barrièrewerking)	Kwalitatief
	Beschermd soorten	Ruimtebeslag	Semi-kwantitatief
		Verstoring	Kwalitatief
		Verdroging/vernatting	Kwalitatief
		Versnippering	Kwalitatief
Landschap en cultuurhistorie	Landschap	Aantasting GEA-objecten	Kwalitatief
		Aantasting overige geomorfologische vormen	Kwalitatief
		Aantasting waardevolle landschapselementen en -patronen	Kwalitatief
	Cultuurhistorie	Aantasting cultuurhistorische landschapstypen met matige en hoge waarde	Kwalitatief
		Aantasting cultuurhistorisch waardevolle patronen en structuren	Kwalitatief
Archeologie	Archeologie	Aantasting archeologische monumenten	Kwalitatief (semi-kwantitatief; aantal)
		Potentieel archeologisch waardevol en zeer waardevol gebied	Kwalitatief
Ruimtelijke omgeving	Wonen	Ruimtebeslag op bestaande en toekomstige woongebieden	Hectare Kwalitatief: beperkingen van aanleg voor de functie wonen.
	Werken	Ruimtebeslag op bestaande en toekomstige werkgebieden	Hectare Kwalitatief: beperkingen van aanleg voor de functie werken.
	Landbouw	Ruimtebeslag op landbouwgebieden	Hectare Kwalitatief: beperkingen van aanleg voor de functie landbouw.
	Recreatie	Ruimtebeslag op recreatiegebieden, recreatieve routes	Kwalitatief
Externe veiligheid	Externe veiligheid	Toetsingsafstanden en bebouwingsafstanden nieuwe buisleidingen	Kwalitatief
		Plaatsgebonden risico	Kwantitatief
		Groepsrisico	Kwalitatief
Geluid	Geluid	Geluidshinder aanlegfase	Kwalitatief
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit	Emissie	Kwalitatief

Bodem & water

In het planMER wordt de ruimtelijke reservering voor de aanleg van buisleidingen beoordeeld op beleidsmatige aspecten (milieubeschermingsgebieden voor bodem of grondwater), op de gevoeligheid van de bodem (bodemverstoring, zettingsgevoeligheid) en het watersysteem (grond- en oppervlaktewater, invloed op waterkering). Voor de

kwalitatieve beoordeling wordt gebruik gemaakt van bestaande gegevens en kaartmaterialen over bodemopbouw, grondwaterstanden, bodem- en grondwaterverontreinigingen. Er worden geen berekeningen uitgevoerd. Verder worden in het planMER kansen, knelpunten en randvoorwaarden voor de verdere planvorming geformuleerd.

Natuur

In het planMER worden de relevante beschermde beleidskaders voor flora en fauna (Flora- en faunawet) en beschermde gebieden (Ecologische Hoofdstructuur, Nota Ruimte; Natura 2000-gebieden en/of Beschermde Natuurmonumenten, Natuurbeschermingswet) beschreven. Daarna volgt een beschrijving van de storingsfactoren die op kunnen treden bij de aanleg van buisleidingen: ruimtebeslag, verstoring, verdroging/vernatting en versnippering.

De mate van beïnvloeding op de functies en waarden van de EHS en de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden generiek bepaald, het ontbreken van details over de aanleg maakt een gedetailleerde effectbepaling onmogelijk. Gezien het abstractieniveau van de structuurvisie is dit ook niet nodig.

In het planMER zullen de contouren en randvoorwaarden vanuit ecologie worden geschetst die in de besluitMERren meegenomen kunnen worden bij het uitvoeren van lokale passende beoordelingen. Daarnaast worden voor eventuele verkleining of wegnemen van negatieve effecten op natuurwaarden in generieke zin opties voor mitigerende maatregelen gegeven.

Landschap & cultuurhistorie

De invloed op aardkundige waarden, cultuurhistorische waarden en visueel ruimtelijke waarden van de ruimtelijke ontwikkelingen worden beoordeeld in het planMER. Voorbeelden zijn potentiële aantasting van bossen, houtwallen en andere aardkundige waarden. De beoordeling is kwalitatief en op basis van expert judgement. Verder worden vanuit dit aspect de kansen, knelpunten en randvoorwaarden voor de verdere planvorming geformuleerd.

Archeologie

In het planMER wordt op basis van bestaande gegevens (bestaand (archeologisch) kaartmateriaal en bestaande bureauonderzoeken) beschreven of er archeologische waarden voor komen in het plangebied. Voor de locaties binnen het plangebied waar de ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien, wordt in het planMER beschreven welke consequenties, randvoorwaarden en kansen er zijn voor de verdere planvorming.

Ruimtelijke ordening

De structuurvisie reserveert ruimte voor de aanleg van de buisleidingen (ruimtebeslag). Als gevolg daarvan is sprake van een beperking van de functies naast de buisleidingen. In het planMER worden de belangrijkste functies van de directe projectomgeving op hoofdlijnen in beeld gebracht. Daarbij wordt op kwantitatieve en kwalitatieve wijze ingegaan op het ruimtebeslag van woon- en werkgebieden, landbouwfuncties, recreatieve voorzieningen (campings, jachthavens) en kruisende infrastructuur (wegen, spoorwegen en vaarwegen) en windenergie.

Externe veiligheid

Het aspect externe veiligheid is alleen relevant in de gebruiksfase indien de leidingen transporterend zijn. In het planMER wordt het plaatsgebonden risico (PR) voor de leidingen

bepaald (gebruiksfase). Het groepsrisico (GR) zal in generieke zin worden beschouwd. Op basis van de toetsings- en bebouwingsafstand (70m, 35m aan weerszijden) worden eventuele knelpunten in beeld gebracht. Er worden geen berekeningen uitgevoerd. Analyse vindt plaats op basis van kaartmateriaal (GIS) (opgesteld door bureau Nieuwland).

Geluid en luchtkwaliteit

Er worden geen significante effecten voor de aspecten geluid en lucht verwacht. Dit zal in het planMER nader worden onderbouwd.

4.4

SCOPING EFFECTBEOORDELING

Het scopingproces voor het planMER Structuurvisie buisleidingen vindt plaats op twee niveaus, namelijk de scoping op ruimtelijk niveau en de scoping op functieniveau. Hieronder volgt een toelichting.

Scoping op ruimtelijk niveau

Scoping op het ruimtelijk niveau refereert naar het toetsen van relevante milieueffecten als gevolg van het reserveren van ruimte voor buisleiding stroken of zones. Onder een buisleidingstrook wordt verstaan een doorgaande strook waarin één of meerdere buizen gelegd kunnen worden. Hierbij wordt als uitgangspunt genomen een breedte van 70 meter en als alternatief 45 meter. Voor het planMER wordt als uitgangspunt 70 meter genomen. De breedte kan in latere stadia worden verkleind tot 45m, wanneer dit om ruimtelijke overwegingen beter kan worden ingepast en ook wanneer deze inpassing technisch haalbaar is. In tabel 4.1 zijn de potentiële milieueffecten relevant aan dit scopingsniveau weergegeven en de wijze van beoordeling.

Scoping op functieniveau

Scoping op functieniveau refereert naar het toetsen van relevante potentiële milieueffecten die gerelateerd zijn aan de soort stof die door een bepaalde buisleiding zal stromen. Dit voornamelijk met het oog eventuele risico's als gevolg van calamiteiten (externe veiligheidsaspecten). Gezien eventuele risico's kan er bijvoorbeeld voor worden gekozen een olieleiding niet dichtbij een Natura 2000-gebied aan te leggen, of kan er worden gekozen bepaalde mitigerende maatregelen te treffen in een dergelijke situatie (het cunet voorzien van extra isolatie bijvoorbeeld). Daar waar de effecten mogelijk onderscheidend zijn, vanwege het soort stof dat wordt getransporteerd in de leiding, worden deze tevens expliciet in beeld gebracht. Het mogelijke onderscheidende effect speelt met name een rol bij de aspecten bodem en water en natuur.

4.5

WIJZE VAN BEOORDELING

In het planMER worden de tracés vergeleken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit een beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen in en rondom het plangebied. In de referentiesituatie wordt uitgegaan van de situatie in 2020 na autonome ontwikkelingen.

Om een zuivere en toetsbare effectbeoordeling uit te kunnen voeren, bestaan de autonome ontwikkelingen in principe alleen uit die ontwikkelingen waarbij sprake is van concreet vastgesteld beleid. In het planMER worden zowel de positieve als de negatieve effecten in beeld gebracht. Aangegeven wordt of een alternatief positief of negatief scoort ten opzichte van de referentiesituatie. Hierbij wordt gesproken van meekoppelende belangen (positief

effect), dus situaties waarbij het reserveren van een strook een bepaald belang kan steunen (bijvoorbeeld een bepaald soort natuurgebied) en tegenstrijdige belangen (negatief effect). Tussen deze effecten is onderscheid tussen tijdelijke effecten (aanlegfase) en de effecten na realisatie (operationele fase, beëindiging).

Op basis van de effectbeoordeling worden, waar mogelijk en indien nodig, mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen geformuleerd (kwalitatief). Naast het in beeld brengen van de positieve en negatieve effecten en risico's worden ook de kansen en potenties en eventuele randvoorwaarden en aanbevelingen voor de verdere planvorming inzichtelijk gemaakt.

Kwalitatieve beoordelingsschaal

De effecten, kansen en potenties worden in principe kwalitatief, op basis van expert judgement en op basis van bestaande en beschikbare gegevens, zoals GIS-kaart analyses, bepaald op het schaal- en detailniveau dat past bij de structuurvisie. Voor enkele aspecten wordt een kwantitatieve beoordeling gemaakt. Bij het weergeven van de effecten wordt gebruik gemaakt van volgende kwalitatieve zevenpuntsschaal:

Score	Effect
++	Zeer positief
+	Positief
0/+	Licht positief
0	Niet of nauwelijks
0/-	Licht negatief
-	Negatief
--	Zeer negatief

Toetsing Natura 2000-gebieden

Een aantal van de tracés doorsnijdt Natura 2000-gebieden. Aanleg van nieuwe leidingen in de tracés kan negatieve effecten opleveren voor de instandhoudingsdoelen van deze gebieden door verstoring, vergraving, verdroging en dergelijke.

In de passende beoordeling die integraal onderdeel van het planMER uit zal maken wordt onderzocht of de kans op significant negatieve effecten aanwezig is. Gezien het hoge abstractieniveau van de structuurvisie heeft het planMER een vergelijkbaar abstractieniveau. Als gevolg daarvan zal ook de passende beoordeling vrij globaal zijn. Details die nodig zijn voor een meer precieze beschrijving van de effecten, zoals periode en wijze van uitvoering zijn nog niet bekend. In de passende beoordeling wordt dan ook onderzocht of het in redelijkheid mogelijk is de buisleidingen zo aan te leggen dat significant negatieve effecten op Natura 2000 voorkomen kunnen worden. Hieruit zullen randvoorwaarden voor aanleg voortkomen die in de toekomst bij het opstellen van passende beoordelingen voor concrete uitvoeringsprojecten als uitgangspunt genomen zullen worden.

HOOFDSTUK 5 Beleidskader, procedures en besluiten

5.1 INLEIDING

In paragraaf 5.2 is een overzicht gegeven van de relevante beleidsplannen en regelgeving die direct of indirect van invloed zijn op het voorgenomen plan. Hierbij is gelet op de locaties waar (potentiële) knelpunten zijn in het voorgenomen leidingentracé. In paragraaf 5.3 wordt beschreven op welke wijze de structuurvisie doorwerking heeft in de ruimtelijke plannen van lagere overheden. Tenslotte geeft paragraaf 5.3 inzicht in mogelijke besluiten die benodigd zijn bij de daadwerkelijke aanleg van een buisleiding.

5.2 BELEIDSKADER

In onderstaande tabel is een opsomming weergegeven van het relevante beleid. Het beleidskader betreft beleid over planprocedures (bijvoorbeeld Wro), beleid met randvoorwaarden voor aanleg van buisleidingen, beleid voor inrichtingenprocedures en beleid ten aanzien van veiligheid.

Tabel 5.1

Beleidskader

Beleid	
Europees beleid	Europese Gasrichtlijn 2003/55/EG (2003) EU-Kaderrichtlijn Water (2000) Vogelrichtlijn (1979) Habitatrichtlijn (1992) Verdrag van Malta (1998)
Rijksbeleid	Nota Ruimte (2006) Gaswet (2004) Concessie Gasunie (1963) Erkenning openbaar belang Gasunie (1964) Circulaire Zonering Hogedruk Aardgastransportleidingen (1984) Nationaal milieubeleidsplan 4 (2001) Circulaire Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (2004) Circulaire Bekendmaking van beleid ten behoeve van de zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1, K2 en K3-categorie (1991) Handreiking Vervoer Gevaarlijke Stoffen (1998) Circulaire bouwlawaai (1991) Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (2004) Startovereenkomst Waterbeleid 21 ^e eeuw (2001) Vierde Nota Waterhuishouding (1997) Wet verontreiniging oppervlaktewateren (1969)

Beleid	
	Wet op de waterhuishouding (1989) Grondwaterwet (1984) Wet Beheer Rijkswaterstaatswerken (1997)
	Wet bodembescherming (1986) Nota natuur, bos en landschap in de 21 ^e eeuw (2000) Flora- en faunawet (2002) Natuurbeschermingswet (1998) Nota Belvédère (1999) Monumentenwet (1988)
Provinciaal beleid	Steekplannen Provincies Provinciale Omgevingsplannen
Regionaal beleid	Vigerende bestemmingsplannen langs tracé

In het planMER wordt rekening gehouden met bovenstaand beleidskader en wordt deze in relatie tot de structuurvisie nader uitgewerkt. Hierbij wordt dan per beleidsplan of regelgeving een korte toelichting van de relevante punten opgenomen.

5.3

RUIMTELIJKE DOORWERKING

De Structuurvisie Buisleidingen zal de hoofdstructuur voor buisleidingstransport in de toekomst bevatten. Dit wordt weergegeven op de visiekaart waarop is aangegeven op welke tracés voor welke verbindingen in de toekomst ruimte moet worden gereserveerd voor nieuw te leggen leidingen met een nationaal belang (leidingstroken).

Het is de inzet van het ministerie van VROM om deze reserveringen te borgen in bestemmingsplannen. In de realisatieparagraaf in de structuurvisie zal aangegeven worden hoe deze borging zal plaatsvinden. Hierover zal overleg plaatsvinden met bestuurlijke partijen. Het instrument dat het ministerie van VROM wil aanwenden voor het inpassen van leidingstroken in bestemmingsplannen is de AMvB Ruimte.

Dit houdt in dat het rijk in overleg met of op initiatief van provincies en gemeenten de definitieve tracés vaststelt en deze met voorschriften voor de leidingstroken vastlegt in een AMvB op grond van de Wro (directe AMvB). De gemeente neemt bij de aanpassing van het bestemmingsplan de voorgeschreven tracés en voor de stroken geldende voorschriften in acht. In deze optie heeft de provincie geen formele rol als het gaat om de inpassing van de stroken.

5.4

BESLUITEN

Voor de realisatie van de buisleidingen zijn meerdere besluiten nodig. Deze zijn dus benodigd op het moment dat een leiding aangelegd gaat worden. Dit kunnen onder meer de volgende besluiten zijn:

- Aanlegvergunningen voor grondwerken en realisatie van de aardgastransportleiding onder de grond.
- Grondwateronttrekkingsvergunningen voor het onttrekken van bronneringswater.
- Lozingsvergunning (Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo) en Wet op de waterhuishouding (Wwh)) voor de lozing van het onttrokken grondwater.
- Bouwvergunning voor toepassing van onderwaterbeton en permanente damwandconstructies.
- Wegen- en wegenverkeerswetvergunningen voor het (tijdelijk) beïnvloeden van de verkeersbewegingen op de openbare weg.

- Kapvergunningen voor het kappen van bomen.
- Keurontheffingen voor realisatie van dammen, duikers en boringen in waterkeringen en kruisingen met (hoofd-)watergangen.
- Vergunning Natuurbeschermingswet.
- Ontheffing Flora- en faunawet.
- Ontheffingen op basis van Provinciale Milieuverordening.
- Vergunning Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr).
- Vergunning Wet bodembescherming (Wbb) indien er wordt gewerkt in ernstig verontreinigde (water)bodem.
- Vergunning voor het kruisen van spoorwegen.

BIJLAGE 1

Literatuurlijst

-
- 1 Ministerie van EZ, ministerie van V&W en ministerie van VROM, Structuurschema Buisleidingen, 1985.
 - 2 Nota Ruimte, Realisatienota nationaal ruimtelijk beleid 2008; Randstad 2040.
 - 3 Verkenning duurzaamheid voor Structuurvisie buisleidingen; CE, 2008a.
 - 4 Nader onderzoek duurzaamheidsaspecten buisleidingen; CE, 2008b.
 - 5 Gasrotonde; REF brief EZ, 2007.
 - 6 Economische visie op de lange termijn ontwikkeling van de Mainport Rotterdam; brief EZ, juni 2007.
 - 7 Beleidsbrief CCS, minister van EZ, 23 juni 2009.
 - 8 CO₂-transportnetwerk in Nederland; Ecofys, 2008.

