



Commissie voor de
milieueffectrapportage

structuurvisie buisleidingen

**Advies over reikwijdte en detailniveau
van het milieueffectrapport**

15 oktober 2009 / rapportnummer 2299-53



1. HOOFDPUNTEN VAN HET MER

Het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) wil een structuurvisie buisleidingen opstellen. Hierin wordt een ruimtelijk reservering gemaakt om realisatie van nieuwe en het uitbreiden van bestaande buisleidingentracés voor het vervoer van gevaarlijke stoffen¹, mogelijk te maken. De Structuurvisie Buisleidingen wordt de opvolger van het Structuurschema Buisleidingen uit 1985 (SBUI). In de Structuurvisie Buisleidingen worden beleidsmatige locatiekeuzes gemaakt, waarbij het gaat om concrete tracés. De Structuurvisie Buisleidingen wordt kaderstellend voor een aantal mogelijke m.e.r.(beoordelings)-plichtige activiteiten. Ten behoeve van het besluit hierover, door de minister van VROM, wordt de plan-milieueffectrapportage (plan-m.e.r.)-procedure doorlopen. De Commissie voor de m.e.r. (hierna 'de Commissie')² adviseert over de reikwijdte en detailniveau van het plan-milieueffectrapport (hierna MER) dat voor de structuurvisie wordt opgesteld.

De ruimtelijke reservering en de borging daarvan zal meer in detail worden uitgewerkt en geregeld in de AMvB Ruimte. De Commissie heeft vernomen dat ten behoeve van de AMvB een gedetailleerd MER (op bestemmingsplan niveau) zal worden opgesteld.³

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het MER. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten.

- Een uitwerking van het doel van de structuurvisie buisleidingen.
- De onderbouwing van nut en noodzaak van nieuwe ruimtelijke reserveringen voor buisleidingen.
- Een heldere beschrijving van de scoping van de alternatieven, de tracering en de milieueffecten van de alternatieven op de geëigende detailniveaus die nodig zijn om een onderbouwde keuze te kunnen maken voor een voorkeurstracé. Een navolgbare motivatie waarom bepaalde alternatieven afvallen.
- Indien Natura 2000-gebieden binnen de invloedssfeer van (nieuwe) buisleidingentracés liggen en significante gevolgen niet zijn uit te sluiten, dient een passende beoordeling te worden opgenomen in het MER.

Daarnaast acht de Commissie het van belang dat het MER een zelfstandig leesbare samenvatting bevat en voldoende onderbouwend kaartmateriaal, voorzien van duidelijke schaal en legenda. Hierop dient duidelijk aangegeven te worden waar het gaat om uitbreiding van bestaande tracés of nieuwe tracés.

De Commissie bouwt in haar advies voort op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (notitie R&D). Dat wil zeggen dat dit advies in samenhang daarmee moet worden gelezen.

¹ Het betreft alleen het transport van aardgas, olie en olieproducten, chemicaliën en CO₂.

² Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder *adviezen*.

³ Dit is in een gesprek op 28 september 2009, te Utrecht, tussen het ministerie van VROM en de Commissie toegelicht.

2. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING

2.1 Achtergrond, probleemstelling en doel

De notitie R&D geeft als doel van de Structuurvisie Buisleidingen het op duurzame wijze faciliteren van het (inter)nationale transport via buisleidingen van gevaarlijke stoffen. Om dit te bereiken worden in de Structuurvisie ruimtelijke reserveringen gedaan voor buisleidingen. Om te bepalen waar deze gedaan moeten worden is van belang dat duidelijk wordt welke eisen aan het buisleidingennetwerk worden gesteld om in de huidige behoefte en toekomstige/gewenste ontwikkelingen te voorzien. De Commissie adviseert hiervoor duidelijke doelstellingen te formuleren. Van belang hierbij is deze zo concreet en kwantitatief mogelijk te beschrijven, zodat ze kunnen worden gebruikt om de alternatieven te toetsen op doelbereik

Uit de notitie R&D blijkt dat het nogmaals verlengen van het Structuurschema Buisleidingen niet mogelijk en ook niet wenselijk is. In de notitie R&D wordt ook genoemd dat er behoefte is aan een herijking of vernieuwing van de ruimtelijk-economische visie op buisleidingen en aan een strategische visie. Hierbij wordt verwezen naar het advies "Samen voor de Buis". Vervolgens worden de rol en verantwoordelijkheid van de overheid op buisleidingen van nationaal belang geschetst.

Betrek de genoemde punten bij de uitwerking van het doel van de structuurvisie.

2.2 Beleidskader en te nemen besluit(en)

De Notitie R&D bevat al een uitgebreide opsomming van relevante beleidskaders. Geef aan welke randvoorwaarden voortkomen uit de voor deze structuurvisie relevante ruimtelijke plannen/programma's, zowel op provinciaal als nationaal niveau. De Commissie vraagt hierbij specifiek aandacht voor de randvoorwaarden die voortvloeien vanuit:

- natuurbescherming (o.a. Natura 2000-gebieden, de (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur en andere beschermde gebieden⁴);
- in ontwikkeling zijnde externe veiligheidsbeleid⁵;
- verkeers- en vervoerbeleid (verschuiving goederenstromen van weg naar andere modaliteiten);
- klimaat- en emissiebeleid: reductie van CO₂ en luchtvervuilende stoffen in het goederentransport.

⁴ Zoals beschermde natuurmonumenten (art. 10 Natuurbeschermingswet 1998), beschermde leefomgevingen (art. 19 Flora- en faunawet) en gebieden die vanwege internationale verdragen daartoe zijn aangewezen (art. 27 Natuurbeschermingswet 1998). Elk gebied kent zijn eigen beschermingsregime.

⁵ Hierbij wordt men name het ontwerp AMvB Buisleidingen bedoeld.

3. ALTERNATIEVEN EN REFERENTIE

3.1 Voorgenomen activiteit

Het ministerie van VROM is voornemens een Structuurvisie Buisleidingen op te stellen ter vervanging van het SBUI. Deze structuurvisie moet het vervoer van gevaarlijke stoffen op (inter)nationaal niveau door buisleidingen faciliteren, met een zo beperkt mogelijk beslag op de schaarse ruimte.

In de notitie R&D worden als uitgangspunten voor de structuurvisie bundeling van (buisleidingen) met bestaande infrastructuur en een strookbreedte van 70 meter gehanteerd. Geef aan in welke situaties het mogelijk is van het bundelingsprincipe af te wijken.

In het rapport van Nieuwland (deel A) wordt toegelicht hoe de strookbreedte, zoals overgenomen uit het SBUI, bepaald wordt in combinatie met het aantal leidingen. Daarnaast wordt aangegeven dat bij knelpunten een versmalde strook gerealiseerd kan worden door het treffen van aanvullende maatregelen. Onderbouw in het MER waarom de keuze van deze strookbreedte nog steeds geldig is. Hierbij dienen tenminste het aantal leidingen en de aard van de stofstroom, alsmede de benodigde werkstrook tijdens aanleg beschouwd te worden. Motiveer waarom alleen bij knelpunten aanvullende maatregelen getroffen worden om de strookbreedte te versmallen en op andere trajecten een groter ruimtebeslag wordt gelegd.

De Commissie adviseert met het oog op de beschrijving en beoordeling van effecten modelmatig inzicht te geven in aanleg en gebruik van de leidingen, bijvoorbeeld met betrekking tot (alternatieve) aanlegmethoden en daarmee samenhangende activiteiten (werkstrook, vergraving, vergravingsdiepte, bemaling).

3.2 Bepaling en uitwerking van de alternatieven

Om tot een beperkt aantal realistische tracéalternatieven te komen, adviseert de Commissie een stapsgewijze aanpak (scoping). Uit de notitie R&D blijkt dat er al veel informatie beschikbaar is. Ook zijn in het voortraject van de plan-m.e.r. al veel afwegingen gemaakt. Een deel van de stappen is op basis van de beschikbare informatie al in te vullen, een ander deel zal met nieuwe gegevens en/of heldere argumentatie op basis van bestaande gegevens moeten worden uitgewerkt.

Voor het scopingsproces is van belang dat de verschillende stappen navolgbaar in het MER worden weergegeven. Zichtbaar moet zijn hoe de te beschouwen tracéalternatieven tot stand zijn gekomen en voor welke verbinding dit alternatieven zijn. De Commissie adviseert om waar mogelijk (en verantwoord) keuzes op een hoger abstractieniveau te nemen om daarmee onnodig (en intensief) onderzoek, vooral in stap III (zie § 3.3.3) te voorkomen.

3.3 Scoping van de tracés

3.3.1 **Stap I: Bepalen uitgangspunten voor hoofdverbindingen**

Het doel van deze stap is inzicht te krijgen tussen welke punten een nieuwe, of uitbreiding van een bestaande verbinding nodig is (begin- en eindpunt) en voor welke stoffen. Het gaat hier om verbindingen van begin- en eindpunten (bijvoorbeeld van A naar B) maar nog niet om de invulling op concreet tracé-niveau.

1. Bekijk of er goederenstromen over weg/rail/water zijn die in de komende decennia voor vervoer via buisleidingen in aanmerkingen komen. Geef aan welke (geografische) punten daarvoor met elkaar verbonden zouden moeten worden.
2. De structuurvisie biedt mogelijk kansen om bestaande (of in de toekomst te verwachten) knelpunten te verbeteren.⁶ Inventariseer deze punten en geef aan of verdere uitbreiding van het buisleidingennetwerk op dit tracé ongewenst is of dat de leiding op termijn gesaneerd dient te worden.
3. Een realistische onderbouwing van de behoefte en noodzaak aan buisleidingen.⁷ Hiervoor kan gebruik worden gemaakt van de achtergrondrapporten genoemd in de notitie R&D zoals rapportage van PRC.

Resultaat Stap I: een conceptkaart van het basisnetwerk⁸ waarop de gewenste buisleidingstroken en –straten en grensovergangen zijn aangegeven (bestaand en nieuw) inclusief alle mogelijk te beschouwen verbindingen op hoofdlijnen.

3.3.2 **Stap II: Selectie tracéalternatieven**

Het doel van deze stap is de haalbaarheid van de te beschouwen verbindingen uit stap I te onderzoeken en het in beeld brengen van relevante knelpunten die al dan niet oplosbaar zijn en voor vervolguiterwerking in aanmerking komen.

Geef aan, per verbinding, wat de verschillende tracéalternatieven zijn en welke breedte voor de zoekgebieden, waarbinnen een leidingstrook kan worden gerealiseerd, gehanteerd wordt. Beoordeel vervolgens, gebruik makend van de reeds uitgevoerde GIS-analyse, welke van deze stroken haalbaar⁹ zijn. De Commissie adviseert in deze stap, naast in de notitie R&D genoemde belemmeringen¹⁰, ook beschermde natuurgebieden (zie ook § 3.3.3 en 4.4 van dit advies wat betreft detaillering), en de kwantitatieve toetsing van het groepsrisico (GR) voor gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid op te nemen dan wel te onderbouwen waarom deze pas in een later stadium zullen worden meegenomen.

Waar knelpunten gesignaleerd worden, moet op voldoende detailniveau bekeken worden of een buisleidingstrook ingepast kan worden. Het kan nodig

⁶ Hierbij kan worden gedacht aan (zoet)waterreservoirs en reeds bestaande buisleidingen in gebieden die later zijn aangewezen als beschermde natuurgebieden.

⁷ Hierbij gaat het nadrukkelijk niet alleen om de behoefte vraag vanuit o.a. industrie maar ook om de noodzaak voor nieuwe of uitbreiding van bestaande stroken.

⁸ Hier kan worden gedacht aan een schaalniveau van 1:500.000.

⁹ Het gaat hier zowel om de haalbaarheid van een ruimtelijke reservering (bijvoorbeeld in relatie tot externe veiligheid) als de realiseerbaarheid van de buisleiding. Voor dit laatste is van belang dat aannemelijk wordt gemaakt dat aanleg, niet tot onoverkomelijke milieubezwaren leidt.

¹⁰ Waaronder bebouwing, begraafplaatsen en archeologische vindplaatsen van hoge waarde (zie ook pagina 23 van de notitie R&D, concept visiekaart en analyse belangen).

zijn dit hier al op het niveau van een bestemmingsplan en/of aanleg van een buisleiding te onderzoeken. Dit zou kunnen leiden tot het definiëren van een concrete buisleidingen strook (dus geen zoekgebied) en/of het opnemen van aanlegvoorschriften in de Structuurvisie Buisleidingen.

Indien in de beoordeling van een hoofdverbinding tussen A en B meerdere geselecteerde alternatieven vrijwel gelijkwaardig zijn, kunnen beide tracéalternatieven in de concept visiekaart voor het basisnetwerk worden opgenomen. Een verdere selectie volgt dan in stap III.

Voor tracéalternatieven die in deze stap afvallen, is van belang dat gemotiveerd wordt waarom het betreffende tracé als niet haalbaar wordt beschouwd.

Resultaat Stap II: een conceptvisiekaart basisnetwerk¹¹ waarop het gewenste basisnetwerk staat aangegeven. Uitsluitend (zoekgebieden voor) haalbare buisleidingstroken (mogelijk met aanlegvoorschriften) zijn op de kaart weergegeven. Als voor nieuwe buisleidingstroken nog (min of meer) gelijkwaardige alternatieven bestaan, staan deze alternatieven ingetekend.

De Commissie heeft begrepen dat de AMvB Ruimte, waarin de tracés op bestemmingsplanniveau worden vastgelegd, wordt vergezeld van een MER. In dat geval kan voor het planMER Structuurvisie Buisleidingen worden volstaan met de uitwerking tot en met stap II.

3.3.3 Stap III: Nadere detaillering tracés

In deze stap vindt de afweging van de tracés op detailniveau¹² plaats. In de Structuurvisie Buisleidingen worden beleidsmatige (locatie)keuzes gemaakt. Het detailniveau van de uitwerking van de tracés dient hierop aan te sluiten.

Geef inzicht in de karakteristieken van mogelijke tracés. Ga hierbij onder meer in op:

- waar het initiatief verenigbaar is met andere bestaande ruimtelijke plannen en voornemens, dan wel daarmee conflicteert, of kansen biedt voor kwaliteitsverbetering;
- de lengtes van doorsnijdingen van (ecologisch, aardkundig en landschappelijk) kwetsbaar gebied en type kwetsbaarheid;
- de mogelijkheden om geconstateerde knelpunten (met buisleidingen) op te lossen;
- de (technische en procedurele) moeilijkheidsgraad van de realisatie van de routes;
- de aanwezige en geprojecteerde woningbouwconcentraties.

Gebruik bij deze punten (actueel) kaartmateriaal van voldoende detailniveau.

Resultaat Stap III: de conclusie wat betreft tracering en tracé op de structuurvisiekaart(en) weergegeven, het detailniveau van deze kaarten moet overeenkomstig het detailniveau van een bestemmingsplan zijn.

¹¹ Hier kan worden gedacht aan een schaalniveau van 1:500.000 tot 1:250.000.

¹² Het detailniveau dient detaillering op bestemmingsplanniveau te benaderen (1:25.000 tot 1:10.000).

3.4 Referentie

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling, als referentie voor de te verwachten milieueffecten.¹³ Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Ga bij deze beschrijving uit van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten. Door het vervallen van het SBUI kan dit structuurschema (en de niet gerealiseerde verbindingen hieruit) geen onderdeel uitmaken van de referentie. Dit betekent dat er in de referentiesituatie geen nieuwe of uitbreiding van bestaande buisleidingenstroken bijkomen.

4. EFFECTBESCHRIJVING EN BEOORDELINGSKADER

4.1 Algemeen

Maak een algemeen beoordelingskader, maar specificeer dit beoordelingskader voor de stappen I tot en met II uit § 3.3 van dit advies.¹⁴

Per stap zal de afweging op een verschillend detailniveau plaatsvinden en tegelijk zullen niet alle milieueffecten in elk van de stappen even relevant zijn. Het detailniveau van de effectbeschrijvingen (c.q. risico-inschattingen) moet aangepast worden aan het detailniveau van de betreffende stap van het scopingproces. Waar in stap I met globale of kwalitatieve informatie kan worden volstaan, zal in stap II en met name in stap III voor de meeste milieueffecten kwantitatieve informatie beschikbaar moet zijn. In §4.2 tot en met §4.5 is (in aanvulling op de notitie R&D) een verdere toelichting gegeven. Aangezien het benodigde detail niveau per stap in de scopingfase, per verbinding (of deel daarvan) als ook per milieuaspect kan verschillen kan niet op voorhand uitsluitel over het detailniveau worden gegeven.

Maak, indien relevant, bij de beschrijving van de milieugevolgen onderscheid in de aanlegfase en de transporterende fase van de buisleidingen.¹⁵ Besteed ook aandacht aan de mogelijke milieugevolgen van een leidingbreuk. Betrek naast de (horizontale) ruimtelijke reservering, waar relevant, ook de wijze van aanleg van de buisleiding.¹⁶ Hiervoor kan gebruik gemaakt van een worst-case benadering; de worst-case situatie kan per milieuaspect verschillen.¹⁷

¹³ De commissie adviseert met het opstellen van de referentie pragmatisch om te gaan. Het detailniveau van de referentiesituatie dient aan te sluiten aan het detailniveau van de vergelijkende situatie. Dit kan betekenen dat voor de stappen I en II (en later stap III) referenties op verschillende schaalniveaus worden gedefinieerd. Deze referentie moet overeenkomen met de referentie die in de MKBA wordt gebruikt.

¹⁴ Voor stap III kan dit in het MER dat wordt opgesteld voor de AMvB Ruimte worden gedaan.

¹⁵ In de transporterende fase van buisleidingen zal in geval van een calamiteit de vrijkomende stof in grote mate de milieugevolgen bepalen (bijvoorbeeld de gevolgen van een breuk in een aardolieleiding die door een Natura 2000-gebied loopt zullen ernstiger zijn dan wanneer het een aardgasleiding betreft). Dit is relevant voor de milieuaspecten natuur, water, bodem en externe veiligheid.

¹⁶ De wijze van aanleg is van invloed op de milieugevolgen; aanleg middels een open ontgraving heeft andere milieugevolgen dan wanneer geboord wordt aangelegd.

¹⁷ De worst-case zal per milieuaspect verschillen, bijvoorbeeld voor het aspect natuur betekent diep aanleggen meer negatieve effecten (meer verdroging, vergraving etc.) terwijl voor externe veiligheid dit tot minder effecten leidt (lager risico).

Gezien de verschillen in benodigd detailniveau en om de informatie toegankelijk te houden, adviseert de Commissie om per verbinding of te onderscheiden deeltraject, de gegevens in het MER (ook) met factsheets te presenteren. Hierbij kan per stap het detailniveau variëren.

Voor de nadere uitwerking van het beoordelingskader in het MER heeft de Commissie de volgende algemene aanbevelingen:

- Benoem expliciet criteria op basis waarvan het doelbereik van alternatieven inzichtelijk kan worden gemaakt. Deze criteria kunnen voortkomen uit de uitwerking van de doelstellingen.
- Daarnaast zullen alternatieven worden beoordeeld op effecten op de verschillende milieuaspecten. Benoem ook hiervoor de criteria die het meest onderscheidend zijn voor te maken keuzes.
- Motiveer in het MER op grond waarvan beoordelingscriteria voor de vergelijking van alternatieven worden geselecteerd. Geef aan welke criteria afvallen, bijvoorbeeld omdat deze niet onderscheidend zijn of omdat daarover geen informatie beschikbaar is.
- Bij mogelijk optredende effecten op Natura 2000-gebieden is in het kader van de passende beoordeling mogelijk een meer kwantitatieve beschrijving (aansluitend bij het planniveau) noodzakelijk.
- Bij de vergelijking van alternatieven is het van belang dat de effecten daarvan op hetzelfde detailniveau worden beschreven.
- Maak voor het inzichtelijk maken van effecten zoveel mogelijk gebruik van kaartbeelden, voorzien van een duidelijke topografie en legenda.

4.2 Externe veiligheid

Geadviseerd wordt om het invloedsgebied voor het groepsrisico, afhankelijk van de soort stof en gehanteerde uitgangspunten, te vermelden.

Ten aanzien van het groepsrisico dient voor trajecten met een hoge bevolkingsdichtheid langs de leidingen het groepsrisico globaal berekend te worden. Indien het groepsrisico meer dan 10% van de oriëntatiewaarde bedraagt of de toename van het groepsrisico meer dan 10% bedraagt, wordt geadviseerd om aan te geven hoe het groepsrisico kan worden verantwoord.¹⁸

In het MER dient tevens te worden vermeld of bij de aanleg van een nieuwe leiding naast een bestaande leiding cumulatie van risico's en/of domino-effecten beschouwd zijn.

De Commissie adviseert om ten aanzien van de aanwezige windturbines langs de buisleidingstroken tenminste de plaatsgebonden risicocontour van de windturbine en de werpafstand te bepalen. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van het Handboek risicozonering windturbines, versie 2 uit januari 2005, van SenterNovem.

4.3 Geohydrologie, bodem en water

In het MER dient het (geo)hydrologisch systeem in kaart te worden gebracht, beschrijf hierbij de relevante effecten ingeval van passages van land en water.

¹⁸ In het concept Besluit transportroutes externe veiligheid wordt een toename van minder dan 0,1*oriëntatiewaarde, of een toename van minder dan 10% waarbij de oriëntatiewaarde na toename niet wordt overschreden, als niet significant beschouwd en kan verantwoording achterwege blijven.

Wat betreft de passage van oppervlaktewater, in het bijzonder grote wateren, zal daarbij aandacht moeten zijn voor de (tijdelijke) effecten ten gevolge van veranderingen in waterbeweging (stromingspatronen), morfologie (erosie-sedimentatie) en waterkwaliteit (vertroebeling).

De geohydrologische beschrijving op het vaste land dient zich te richten op het grondwatersysteem, met aandacht voor grondwaterstromen en stromingspatronen (kwel en inzijing). Waar relevant dient een relatie te worden gelegd met de diepere geologische lagen. Geef inzicht in de (tijdelijke) effecten van graven en bronbemaling op het geohydrologisch systeem (onder andere op inzijing en, indien van toepassing, waterwinning). Dit kan geïllustreerd worden aan de hand van contourkaarten van de (freatische) grondwaterstandverandering. Ga ook in op de mogelijke aantasting (verdroging) van waardevolle geologische lagen of bodemtypen.

4.4 Natuur

Het MER moet duidelijk maken welke gevolgen de voorgenomen activiteit kan hebben op de natuur. Schets in het MER op hoofdlijnen een algemeen beeld van de huidige situatie, de autonome ontwikkeling en de effecten op de natuur in het studiegebied.

Door de te maken keuzen en afwegingen in het kader van de structuurvisie is het mogelijk dat beschermde natuurgebieden (zoals Natura 2000-gebieden en Ecologische Hoofdstructuur) beïnvloed worden. Maak de verwachte gevolgen van buisleiding op beschermde natuurgebieden inzichtelijk. Hierbij is van belang dat aannemelijk wordt gemaakt dat het plan uitvoerbaar is en dat alternatieven worden geselecteerd die op grond van natuurwetgeving realistisch zijn. Voor een eerste inschatting van de mogelijke gevolgen kan gebruik worden gemaakt van een 'stoplicht-methode'¹⁹. De commissie adviseert om daarbij in voldoende detail een beschrijving te maken van het studiegebied van de tracés wat betreft natuurwaarden en de aard en kwetsbaarheid (bijv. in termen van vervangbaarheid, herstelduur) daarvan voor gevolgen van aanleg en gebruik van de leidingen, met en zonder toepassing van mitigerende maatregelen.

In de notitie R&D wordt aangegeven dat voor (nieuwe) doorsnijdingen van Natura 2000-gebieden een passende beoordeling wordt opgesteld. Hierbij dient ook rekening te worden gehouden met mogelijke externe werking bij het passeren van Natura 2000-gebieden. In aanvulling op de in de notitie R&D voorgestelde werkwijze adviseert de Commissie de passende beoordeling qua abstractieniveau aan te laten sluiten bij het detailniveau van de betreffende stap van het scopingproces. In stap II wordt de haalbaarheid van de verschillende stroken onderzocht. Hiervoor kan gebruik worden gemaakt van ecologische sleutelfactoren.²⁰ Deze factoren weerspiegelen welke condities in gebieden het meest relevant zijn voor het realiseren van de belangrijkste instandhoudingsdoelstellingen. Aangezien sleutelfactoren geen formele status hebben, is deze aanpak alleen geschikt voor strategische analyses. Voor stap III van de scoping zal gebruik moeten worden gemaakt van de instandhoudings-

¹⁹ Bijvoorbeeld door het optreden van negatieve effecten in te delen in risico's: geen risico (groen), mogelijk risico (oranje) en groot risico (rood).

²⁰ Zoals geformuleerd in de (concept) aanwijzingsbesluiten en onderliggende documentatie (bijv. effectenindicator, knelpunten en kansen-analyse) zoals die te vinden zijn op de website van het ministerie van LNV.

doelstellingen en zal het detailniveau moeten aansluiten bij dat van een Rijks-inpassingsplan.

Geef aan of de daarvoor geldende ‘wezenlijke kenmerken en waarden’ van EHS-gebieden worden aangetast en of het voornemen past binnen het toetsingskader²¹ voor EHS-gebieden.

In aanvulling op de notitie R&D adviseert de commissie met betrekking tot het thema ‘beschermde soorten’ de effectbeschrijving en –beoordeling te richten op kerngebieden wat betreft belangrijke leefgebieden van karakteristieke soorten als onderscheidend criterium in de beoordeling van verbindingen en deeltrajecten.²²

4.5 Landschap en cultuurhistorie

Als gevolg van de inwerkingtreding van de herziene Monumentenwet 1988 (Wet op de Archeologische Monumentenzorg/Wamz 2007) zijn gemeenten verplicht hun bestemmingsplannen ‘Maltaproof’ te maken. Dit betekent op dit moment concreet dat er gemeenten zijn die dit proces al achter de rug hebben, en dat er gemeenten zijn die hier aan werken of nog aan moeten beginnen. Aantal en oppervlak van archeologische monumenten en oppervlak van gebieden met een (hoge/ gematigde of lage) verwachtingswaarde kunnen bij vastgesteld gemeentelijk beleid afwijken van eerdere landelijke en/of provinciale waarden en verwachtingszones. De Commissie adviseert, indien gemeenten beschikken over beleidsmatig vastgestelde waarden- en verwachtingskaarten, daarvan gebruik te maken. Werk de milieugevolgen op landschap en cultuurhistorie conform de notitie R&D uit, besteed hierbij ook aandacht aan het gebouwde erfgoed, waaronder Rijksmonumenten en beschermde stads- en dorpsgezichten.

5. OVERIGE ASPECTEN

In de notitie R&D wordt gesproken over een (globale) maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA). De Commissie leidt hieruit af dat deze MKBA is bedoeld voor de onderbouwing van nut en noodzaak in stap I. De Commissie benadrukt het belang om in de MKBA en het MER dezelfde alternatieven te onderzoeken en gebruik te maken van dezelfde referentiesituatie.

Voor de onderdelen ‘vergelijking van alternatieven’, ‘leemten in milieu-informatie’ en ‘samenvatting van het MER’ heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

²¹ Het toetsingskader zoals beschreven in de Nota Ruimte, Spelregels EHS en/of provinciale uitwerkingen daarvan.

²² In vervolg besluitvorming zal soortenbescherming en te treffen mitigerende maatregelen in meer detail aan de orde komen.

BIJLAGE 1: Projectgegevens reikwijdte en detailniveau planMER

Initiatiefnemer: Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Bevoegd gezag: Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Besluit: vaststellen Structuurvisie Buisleidingen

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: plan-m.e.r. vanwege kaderstelling voor categorie C8, D8.1, en D8.2 en vanwege passende beoordeling

Activiteit: ruimtelijk reservering maken om realisatie van nieuwe en het uitbreiden van bestaande buisleidingentracés voor het vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk te maken

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in de Staatscourant van: 22 juli 2009

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 15 juli 2009

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 15 oktober 2009

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

dr. R.M. van Heeringen

ir. P. Janse

ir. A.J. Pikaar

dr. D.K.J. Tommel (voorzitter)

dr. N.P.J. de Vries

prof. ir. J.J. van der Vuurst de Vries

drs. F.H. van der Wind (werkgroepsecretaris)

Werkwijze Commissie bij advies reikwijdte en detailniveau:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de concept-notitie reikwijdte en detailniveau, of een vergelijkbaar door het bevoegde gezag toegezonden startdocument als uitgangspunt.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Notitie Reikwijdte en detailniveau planMER Structuurvisie Buisleidingen, ministerie van VROM, juli 2009;
- Ruimtelijke Analyse Buisleidingstroken en -tracés, deel A hoofdrapport, Nieuwland, december 2008;
- Vraagrapport conventioneel buisleidingentransport, Policy Research Corporation, mei 2007.

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport structuurvisie buisleidingen

Het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) wil een structuurvisie buisleidingen opstellen. Hierin wordt een ruimtelijk reservering gemaakt om realisatie van nieuwe en het uitbreiden van bestaande buisleidingentracés voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, mogelijk te maken. De Structuurvisie Buisleidingen wordt de opvolger van het Structuurschema Buisleidingen uit 1985 (SBUI). Ten behoeve van het besluit hierover, door de minister van VROM, wordt de plan-milieueffectrapportage procedure doorlopen.

ISBN: 978-90-421-2883-5



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

