



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Structuurvisie buisleidingen

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

28 september 2011 / rapportnummer 2299-128



1. Oordeel over het MER

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) stelt een Structuurvisie met betrekking tot buisleidingen op. De Structuurvisie is de leidraad voor het aanleggen van nieuwe en het uitbreiden van bestaande buisleidingentracés voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.¹ De Structuurvisie Buisleidingen wordt de opvolger van het Structuurschema Buisleidingen uit 1985 (SBUI). In de Structuurvisie Buisleidingen worden ruimtelijke reserveringen aangegeven voor nieuw te leggen leidingen, waarbij het gaat om concrete tracés. De Structuurvisie Buisleidingen is kaderstellend voor een aantal mogelijke m.e.r. (milieueffectrapportage) (beoordelings)-plichtige activiteiten. Voor het vaststellingsbesluit hierover, door de minister van I&M, is een planMER opgesteld.

In de Structuurvisie wordt een hoofdstructuur vastgelegd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland. Een deel van de nieuwe stroken valt samen met de stroken uit de SBUI van 1985. Via het Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (AMvB) Ruimte wordt geborgd dat gemeenten in bestemmingsplannen de leidingstroken in acht nemen. Op locaties waar voldoende ruimte beschikbaar is, geldt een tracéreservering met een strookbreedte van 70 meter. Aan weerszijden van de strook zal, indien mogelijk, een zoekgebied van maximaal 250 meter ingesteld worden. Het voorkeurstracé kan, afhankelijk van lokale omstandigheden, binnen het zoekgebied voor buisleidingen worden aangepast. Na een periode van vijf jaar na inwerkingtreden van het Besluit vervalt het zoekgebied en geldt het voorkeurstracé.²

De aard en de intentie van de Structuurvisie is dusdanig dat deze op twee verschillende detailniveaus de tracés vastlegt:

- op strategisch niveau: welke buisleidingentracés vanuit nationaal belang cruciaal zijn en binnen welk ruimtelijk kader deze leidingentracés in algemene termen³ geborgd moeten worden;
- op lokaal niveau: inpassing van de tracés op bestemmingsplanniveau.⁴

Strategisch niveau

De Commissie voor de m.e.r. (hierna 'de Commissie')⁵ heeft waardering voor het abstractieniveau dat gehanteerd is voor de effectbeoordeling op strategisch niveau.

Zij adviseert om voor de strategische keuzen in een aanvulling op het MER nog:

- een toelichting te geven op de wijze waarop bij het vastleggen van de tracés omgegaan wordt met de nu nog onzekere risico's bij vervoer van andere stoffen dan aardgas en olie.

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

² Zie ook pag. 76 van de ontwerp-structuurvisie Buisleidingen.

³ Zoals het bundelingsprincipe, breedte van de strook en eisen aan de ligging van risicocontouren.

⁴ Op de site ruimtelijkeplannen.nl is tot op perceelsniveau precies te zien waar de stroken liggen.

⁵ 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 commissiemer.nl onder 'Advisering' of door in het zoekvak het projectnummer in te geven.

- Informatie te geven over de effecten bij doorsnijding van enkele Natura –2000 gebieden. Het MER laat namelijk zien dat voor een aantal Natura 2000 gebieden het niet mogelijk is om doorsnijding van het gebied te voorkomen.
- Nader onderzoek te doen naar de haalbaarheid van enkele grenspassages richting Vlaanderen en Duitsland.

Lokaal niveau

Om de inpassing van de tracés op bestemmingsplanniveau adequaat te kunnen onderbouwen is een gedetailleerde beschrijving van milieueffecten en eventuele mitigerende maatregelen noodzakelijk. De Commissie concludeert dat de informatie in het planMER hiervoor niet op alle onderdelen toereikend is.

De Commissie acht bovenstaande tekortkomingen essentieel omdat niet uit te sluiten is dat de nadere onderbouwing van de strategische keuzen en de meer gedetailleerde uitwerking van de tracés op lokaal niveau gevolgen hebben zowel voor de tracékeuze als voor de inpassing.

De tekortkomingen worden in hoofdstuk 2 nader toegelicht, en betreffen:

1. Veiligheid chemische stoffen
2. Natuur (Natura 2000-gebieden en EHS)
3. Grenspassages en grensoverschrijdende effecten
4. Samenvatting
5. Detailniveau

De Commissie heeft de ruim 350 adviezen en zienswijzen die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen betrokken in haar advisering. In dit advies wordt op de adviezen en zienswijzen ingegaan als deze relevante nieuwe inzichten bieden over de milieueffecten. De Commissie spreekt zich niet uit over verzoeken voor lokale aanpassingen van de buisleidingenstrook.

2. Toelichting op het oordeel en aanbevelingen

2.1 Veiligheid

Chemische stoffen

Het MER hanteert een strookbreedte van 70 meter of minder als hiervoor aanleiding is. Deze strookbreedte sluit aan bij het SBUI. Volgens het MER biedt dit:

1. ruimte aan reeds bestaande leidingen;
2. ruimte voor nieuwe leidingen;
3. voldoende afstand tussen (nieuwe) leidingen;
4. de mogelijkheid PR (plaatsgebonden risico)-contouren binnen de strook op te vangen.

De Commissie onderschrijft dat voor het transport van gas en olie(producten) de PR-contour van 10^{-6} per jaar binnen de strook kan worden opgevangen.⁶ Op dit moment is het beleid (en de uitgangspunten voor risicoberekeningen) voor het transport van chemische stoffen door buisleidingen nog in ontwikkeling.

Omdat de ligging van de PR 10^{-6} per jaar voor chemische stoffen nog in onderzoek is bij het RIVM veronderstelt het MER dat ook voor chemische stoffen de PR 10^{-6} contour binnen de buisleidingen strook kan worden opgevangen.⁷ Dus ook voor buisleidingen bedoeld voor het transport van chemische stoffen is uitgegaan van een strookbreedte van 70 meter en de ligging van de PR 10^{-6} binnen de benoemde strookbreedte. Op dit moment is echter onduidelijk of dit ook voor (alle) chemische stoffen haalbaar is. Dit is onder meer afhankelijk van de strookbreedte, de ligging van de leiding in de strook en de overige eisen die aan (het ontwerp van) de leiding worden gesteld.

Het MER gaat voor chemische stoffen niet in op:

- consequenties⁸ indien blijkt dat de 10^{-6} contour voor het transport van chemische stoffen niet binnen de strook kan worden opgevangen, en of/welke mitigerende maatregelen hier voor getroffen kunnen worden;⁹
- mogelijke gevolgen voor het te beschouwen aangrenzende gebied van 200 m¹⁰, het invloedsgebied en het daarmee samenhangende groepsrisico (GR, bebouwingsdichtheid).

⁶ Voor nieuwe leidingen geldt op grond van het Besluit externe veiligheid Buisleidingen (BevB) dat de grenswaarde van het plaatsgebonden risico de randen van de leidingstrook niet mag overschrijden. De exploitant moet bij aanleggen of vervangen van een aardgasleiding –ongeacht de druk– ervoor zorgen dat de PR 10^{-6} -contour binnen deze strook valt.

⁷ De bekende risico's betreffen dus niet de chemische stoffen, die worden vooralsnog buiten beschouwing gelaten.

⁸ Bijvoorbeeld beperkingen voor het transport van specifieke chemische stoffen.

⁹ In een gesprek met de Commissie (d.d. 25 aug. '11) heeft het ministerie aangegeven dat stoffen waarvoor de risicocontouren niet binnen de buisleidingstrook kunnen worden opgevangen het transport niet door buisleidingen plaats kan vinden.

¹⁰ Dit is de afstand waarbinnen volgens de regelgeving het GR moet worden beschouwd.

De Commissie adviseert voor besluitvorming over de Structuurvisie buisleidingen in een aanvulling op het MER, in relatie tot de buisleidingen voor chemische stoffen:

- aan te geven hoe met bovenstaande zal worden omgegaan en/of welke beperkingen voor het transport van chemische stoffen worden gehanteerd;
- de gemeenten handvatten te bieden voor het omgaan met de (toegestane) bebouwingsdichtheid bij buisleidingen waarvan thans nog niet bekend is welke (chemische) stoffen die zullen vervoeren.

Windturbines

Windturbines kunnen de faalfrequentie van een buisleiding verhogen. Binnen een gebied van 150 meter buiten de rand van de leidingstroken identificeert het MER circa 10 situaties met 3–20 aanwezige windturbines. Maar het MER acht een nader onderzoek niet noodzakelijk omdat ervan mag worden uitgegaan “dat er weinig locaties zijn met zowel windturbines, buisleidingen als kwetsbare bestemmingen en dat dergelijke situaties eventueel lokaal aan te passen zijn”¹¹.

De Commissie wijst erop dat:

- ook door windturbines die op grotere afstand van de buisleidingstrook staan effecten kunnen optreden;¹²
- effecten niet alleen beschouwd moeten worden vanwege de aanwezigheid van kwetsbare bestemmingen, maar ook vanwege de verhoogde faalkans van een buisleiding met een gevaarlijke stof.

De Commissie adviseert in de vervolgfase (bij vaststelling van het exacte tracé in een bestemmingsplan of bij aanleg van een buisleidingen in de buurt van windturbines) na te gaan of/welke mitigerende maatregelen nodig zijn. Hiervoor kan aansluiting gezocht worden bij het Handboek risicozonering windturbines uit 2005.

2.2 Natuur

De knelpuntenanalyse op segmentniveau is goed en inzichtelijk uitgewerkt. De analyse laat zien dat bij (doorsnijden van) natuurgebieden – daar waar mogelijk – een kleine omleiding al een oplossingrichting biedt. Bij het knelpuntenonderzoek is vooral gekeken naar doorsnijdingen van Natura 2000-gebieden en Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het MER gaat echter onvoldoende in op de mogelijke invloed¹³ van het voornemen op beschermde natuurgebieden¹⁴ en op de uitwerking en gevolgen van mogelijke oplossingsrichtingen.

¹¹ Zie MER deel B, pagina 238.

¹² Hoe groter de windturbine en hoe hoger het vermogen, hoe groter het te beschouwen gebied waarbinnen je naar het effect van een windturbine moet kijken. Volgens het Handboek risicozonering windturbines kan dit oplopen tot 300 a 400 m afstand.

¹³ Zoals effecten van fysieke doorsnijding en mogelijke effecten van calamiteit/leidingbreuk op kwetsbare ecosystemen.

¹⁴ Bijvoorbeeld landschap Overijssel wijst in een zienswijze op mogelijke effecten voor natuur.

Natura 2000-gebieden

Op een aantal punten loopt de buisleidingenstrook door Natura 2000-gebieden. Het MER onderzoekt de ruimtelijke mogelijkheden om de buisleidingenstrook om het gebied te leiden. Waar mogelijk kiest de Structuurvisie voor een ruimtelijk alternatief waarbij Natura 2000 niet wordt doorsneden. Uit het MER blijkt dat voor een aantal Natura 2000-gebieden geen ruimtelijk alternatief mogelijk is en doorsnijdt de buisleidingenstrook deze gebieden. Het MER gaat echter niet in op de gevolgen van de doorsnijdingen voor de doelstellingen van de betreffende Natura 2000-gebieden. Een analyse van mogelijke gevolgen en/of Passende beoordeling is niet in het MER opgenomen.

De Commissie adviseert voor de besluitvorming in een aanvulling op het MER voor de Natura 2000-gebieden die door een buisleidingenstrook mogelijk worden beïnvloed, te onderzoeken of dit gevolgen heeft voor het Natura 2000-gebied.¹⁵

Als op grond van objectieve gegevens niet kan worden uitgesloten dat buisleidingen afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor het/de Natura 2000-gebied(en), geldt dat een Passende beoordeling opgesteld moet worden, waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied. Onderzoek per doorsneden Natura-2000 gebied, indien van toepassing, in de Passende beoordeling of de zekerheid kan worden verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet aantast.¹⁶ Uit de wetgeving volgt dat een project of plan alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets¹⁷ met succes wordt doorlopen.

De Commissie merkt hierbij op dat het detailniveau van de benodigde informatie moet aansluiten bij het detailniveau van het besluit. Zij gaat hier in §2.5 van dit advies nader op in.

Ecologische hoofdstructuur

Voor doorsnijding van EHS is vooral gekeken naar bosgebied en veengrond, passages van dergelijke gebieden zijn negatief beoordeeld. Het MER beveelt veelal aan ingeval van doorsnijding om te zoeken naar ruimtelijke omleidingen. Dit is echter niet nader uitgewerkt. Het MER geeft hierdoor onvoldoende inzicht in:

- de ligging en doorsnijding van andere EHS gebieden dan bosgebied en veengrond en de beschrijving daarvan in termen van het karakteristieke landschapssysteem, habitats en de gevoeligheid daarvan;
- mogelijke effecten van het voornemen op de EHS;
- eventuele tracéalternatieven om effecten te voorkomen/verminderen.

¹⁵ Voor het strategische niveau betreft het hier de doorsnijding van Natura 2000-gebieden en mogelijk gebieden die op korte afstand worden gepasseerd.

¹⁶ Uit de huidige lijn in de jurisprudentie volgt dat dit het geval is wanneer er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat er geen schadelijke gevolgen voor de natuurlijke kenmerken zijn.

¹⁷ Dit houdt op grond van art. 19g en 19h van de Natuurbeschermingswet 1998 respectievelijk in:

- A: zijn er Alternatieve oplossingen voor een project of handeling? inclusief locatiealternatieven.
- D: zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden?
- C: welke Compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft?

De Commissie merkt op dat de werkwijze zoals gehanteerd in het MER voor Natura-2000, voor het strategische niveau, ook toegepast kan worden voor de EHS-gebieden.¹⁸ Voor de doorwerking op lokaal niveau is gedetailleerdere informatie benodigd (zie ook §2.5 van dit advies).

De Commissie adviseert voor besluitvorming in een aanvulling op het MER:

- de ligging van EHS gebieden weer te geven;
- een beschrijving van de EHS-gebieden in en rond het plangebied en de daarvoor geldende 'wezenlijke kenmerken en waarden' te geven;
- te onderzoeken welke gevolgen het voornemen op deze actuele en potentiële kenmerken en waarden heeft;
- aan te geven hoe het 'nee-tenzij' regime is uitgewerkt en of het voornemen hierin past;¹⁹
- de mogelijkheden van ruimtelijke omleidingen nader in beeld te brengen.

2.3 Grenspassages en grensoverschrijdende effecten

De ontwerp-Structuurvisie bevat verschillende grensovergangen. Voor een ongestoorde doorgang is van belang dat het tracé geen onoverkomelijke bezwaren of knelpunten kent. Dit is aan de Nederlandse zijde van de grensovergangen voldoende onderzocht. Maar mogelijke knelpunten in Vlaanderen en in Duitsland zijn onderbelicht gebleven. Voor verschillende grenspassages is volgens de zienswijzen sprake van waardevolle natuur en/of is te weinig ruimte beschikbaar voor een buisleidingenstrook.²⁰ Mogelijke tracéalternatieven dan wel uitvoeringsalternatieven zijn niet in het MER weergegeven. Ook gaat het MER niet in op mogelijke grensoverschrijdende effecten.²¹

De Commissie adviseert voor besluitvorming in een aanvulling op het MER te onderzoeken in hoeverre de beoogde grenspassages haalbaar zijn, en grensoverschrijdende effecten in beeld te brengen. Indien het tracé bij een grensovergang in Vlaanderen of Duitsland op onoverkomelijke bezwaren stuit dienen reële alternatieven in beeld te worden gebracht.²²

2.4 Samenvatting

De samenvatting en deel A van het MER zijn bedoeld voor de bestuurlijke lezer, de burger en andere belangstellenden/-hebbenden. De Commissie is van mening dat de toegankelijkheid

¹⁸ Zij merkt daarbij op dat de inhoudelijke motivering van de effecten van ruimtebeslag en de beoordeling daarvan, zoals die is uitgewerkt in de raakvlakkennotitie, nuancering behoeft, bijv. de beoordeling van vergravingen van zandgronden.

¹⁹ Per provincie is een toetsingskader en compensatieregeling EHS vastgesteld, dat in principe past binnen de nationale Nota Ruimte en de Spelregels EHS.

²⁰ De reacties van de Vlaamse overheid en de Duitse gemeenten Viersen, Heinsberg en Dusseldorf wijzen op mogelijke knelpunten ten aanzien van beschermde gebieden (o.a. Natura 2000-gebieden). Ook vragen de reacties om voor de grensoverschrijdende punten uit te gaan van een meer flexibel zoekgebied.

²¹ Het Espoo-verdrag (VN-verdrag voor grensoverschrijdende m.e.r.) legt vast dat bij grensoverschrijdende milieugevolgen het publiek en de autoriteiten in het buurland betrokken moeten worden bij de m.e.r-procedure.

²² In Duitse reacties wordt opgemerkt dat een reservering van stroken is, zoals met de Structuurvisie beoogd, in Duitsland niet mogelijk is.

van dit deel van het MER onvoldoende is. De samenvatting is slecht leesbaar, bevat veel jargon en geeft geen goed beeld van het voornemen en de gevolgen daarvan. Ook ontbreekt een kaart waarop duidelijk is aangegeven waar nieuwe tracés komen te liggen en waar het gaat om uitbreiding van bestaande tracés.

De Commissie adviseert voor besluitvorming over de Structuurvisie een nieuwe samenvatting te schrijven. Zij wijst erop dat de samenvatting zelfstandig leesbaar dient te zijn en een helder beeld van het voornemen en gevolgen daarvan moet geven. Zij adviseert ook om eventuele aanvullingen op het MER in de samenvatting te verwerken

2.5 Detailniveau

Strategische keuzes

Het MER is opgesteld ten behoeve van de besluitvorming over de Structuurvisie buisleidingen. Het detailniveau van het MER dient aan te sluiten bij het detailniveau van het besluit. De ontwerp-Structuurvisie opereert op verschillende detailniveaus. Op rijksniveau wordt een hoofdstructuur voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen vastgelegd, hiervoor worden strategische keuzes gemaakt.²³ Het detailniveau van het MER sluit goed aan bij dit strategische niveau.

Lokaal niveau

De Structuurvisie regelt daarnaast ook de inpassing van de tracés op lokaal niveau. De Commissie is van oordeel dat informatie in het planMER niet op alle onderdelen toereikend is voor besluitvorming op bestemmingsplanniveau.²⁴

De Commissie heeft in haar Advies over reikwijdte en detailniveau milieueffectrapport Structuurvisie buisleidingen d.d. 15 oktober 2009, aangegeven welke detailniveau zij nodig acht voor de doorwerking in de bestemmingsplannen. Zij volstaat hier met een verwijzing naar haar eerdere advies en doet geen verdere aanbeveling op dit onderdeel.

²³ Dit betreft het borgen van ruimtelijke kaders in Nederland. In de zienswijzen wordt verzocht een aantal keuzes nader toe te lichten: "buisleidingen voor gevaarlijke stoffen buiten de buisleidingstroken", "buisleidingen voor niet gevaarlijke stoffen", onderscheid nationaal en niet - nationaal belang" en "beheren van buisleidingstroken".

²⁴ Ook verschillende zienswijzen vragen hier aandacht voor.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Bevoegd gezag: Minister van Infrastructuur en Milieu

Besluit: vaststellen Structuurvisie Buisleidingen

Categorie Besluit m.e.r. (voor 1 april 2011):

plan-m.e.r. vanwege kaderstelling voor categorie C8, D8.1, D8.2 en plan-m.e.r. 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

Procedurale 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

kennisgeving MER in de Staatscourant van: 31 mei 2011

ter inzage legging MER: 1 juni tot en met 12 juli 2011

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 31 mei 2011

voorlopig toetsingsadvies uitgebracht: 28 september 2011

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. A.J. Pikaar

ir. H.T. Sman

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

dr. N.P.J. de Vries

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

drs. G. de Zoeten

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer en de eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake, als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, alvorens het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden ver-

werkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

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:

- Ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen 2011-2035
- Milieueffectrapport Structuurvisie Buisleidingen, 075533803:A, 19 mei 2011
- Samenvatting MER Structuurvisie Buisleidingen Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 075533279:A, 19 mei 2011
- Raakvlakkennotitie ten behoeve van het MER Structuurvisie Buisleidingen Ministerie van VROM, 075534315:0.1, 28 december 2010
- Verklarende woordenlijst en afkortingen, 075533803:A
- Rapport Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, 26 januari 2011

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen die zij tot en met 21 september 2011 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. De zienswijzen zijn op verzoek van het bevoegd gezag geanonimiseerd.

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport Structuurvisie buisleidingen

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) stelt een Structuurvisie met betrekking tot buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op. De Structuurvisie geeft ruimtelijke reserveringen aan voor nieuw te leggen leidingen, waarbij het gaat om concrete tracés. De Structuurvisie Buisleidingen is kaderstellend voor een aantal mogelijke m.e.r. (beoordelings)-plichtige activiteiten. Voor het vaststellingsbesluit hierover is een planMER opgesteld.



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

