



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Buizenzone Eemsdelta

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

19 december 2011 / rapportnummer 2447-74





# 1. Oordeel over het MER

De provincie Groningen wil een buizenzone realiseren tussen de bedrijventerreinen Eemshaven en Oosterhorn Delfzijl. De buizenzone is bedoeld om uitwisseling van stoffen tussen deze industriecomplexen mogelijk te maken en toekomstige buisleidingen te bundelen.

Om de buizenzone ruimtelijk mogelijk te maken wordt een provinciaal inpassingsplan opgesteld. Voor de besluitvorming over het tracé is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Ge-deputeerde Staten van de provincie Groningen treden op als bevoegd gezag in deze m.e.r.-procedure.<sup>1</sup>

De provincie heeft ervoor gekozen de onderzoeksfase los te koppelen van de besluitvormingsfase. Een ontwerpbesluit is daarom op dit moment niet beschikbaar. Daardoor is nog niet te beoordelen of het MER ten grondslag kan liggen aan het besluit over (het nog op te stellen) provinciaal inpassingsplan. Voorafgaand aan de besluitvorming zal door het bevoegd gezag moeten worden vastgesteld of het MER aansluit op het besluit, of dat aanvulling of actualisatie van informatie nodig is.<sup>2,3</sup>

De Commissie voor de m.e.r. (hierna 'de Commissie') heeft daarom getoetst of het MER voldoende informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de tracékeuze. Ook heeft zij het landbouweffectrapport (LER) betrokken in haar advisering. Daarnaast heeft zij ook van het bevoegd gezag ter kennisgeving de bijbehorende MKBA (maatschappelijke kosten baten analyse) ontvangen. Zij is niet gevraagd dit stuk te toetsen en doet daarom geen uitspraken over de MKBA.

Het MER onderzoekt vijf verschillende tracés, en concludeert dat alleen het Leermens tracé en het tracé Holwierde Aangepast als reële alternatieven kunnen worden beschouwd. De overige tracés worden op basis van onderstaande criteria als niet reëel beschouwd:

- buitendijkse tracés Eems-dollard en Holwierde Extra:
  - Conflicteren met wettelijke randvoorwaarden voor het Natura 2000-gebied Waddenzee en de aangrenzende in het kader van de Europese richtlijn beschermde gebieden van het Eems-dollard estuarium (m.n. Hund und Paapsand, Unterems und Aussenems), tenzij voor een geboorde tunnel wordt gekozen;
  - Gezien kosten wordt een geboorde tunnel niet als realistisch beschouwd;<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> 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](http://www.commissiemer.nl) onder 'Advisering' of door in het zoekvak het projectnummer in te geven.

<sup>2</sup> Het gaat erom dat het MER de milieueffecten beschrijft van het voornemen zoals opgenomen in het provinciaal inpassingsplan. Een actualisatie kan aan de orde zijn, bijvoorbeeld wanneer het beleid voor het transport van chemische stoffen wordt vastgesteld voordat besluitvorming over het provinciaal inpassingsplan heeft plaatsgevonden.

<sup>3</sup> Volgens de zienswijze is voor de inpassing van het definitieve tracé maatwerk nodig. Bij het tracé Holwierde Aangepast wordt ook de verbreding van de N33 genoemd en het Tussengebied Appingedam en Delfzijl.

<sup>4</sup> Zie ook pagina 21 van het MER.

- Ligging van kwetsbare bestemmingen op de tracés. Dit is strijdig met het Besluit externe veiligheid Buisleidingen en het uitgangspunt van de provincie dat voor de inpassing van de buizenzone geen woningen worden geamoveerd.<sup>5</sup>
- Holwierde tracé:
  - het tracé ligt binnen de 100 meter beschermingszone voor de primaire waterkering. Dit stuit op bezwaren vanuit de veiligheid van de kustverdediging en is daardoor niet uitvoerbaar;<sup>6</sup>
  - Ligging van kwetsbare bestemmingen op het tracé.

De Commissie acht dit voldoende onderbouwd. Zij beperkt zich daarom in dit advies tot de tracés die het MER als reëel beschouwt.

De Commissie merkt op dat bovengenoemde trechteringstap in de beoordeling van de tracés niet duidelijk uit het MER naar voren komt. Vooral de tabel waarin de tracés met elkaar worden vergeleken wekt de indruk dat:

- alle tracé realistische alternatieven zijn;
- de verschillende milieuaspecten voor alle vijf tracés op hetzelfde detailniveau zijn uitgewerkt, terwijl dit niet het geval is. Dit geldt vooral voor het aspect veiligheid. Berekeningen zijn alleen voor de tracés 'Leermens' en 'Holwierde Aangepast' uitgevoerd.

De Commissie is van oordeel dat voor de tracékeuze Buizenzone Eemsdelta het **LER** voldoende informatie bevat om het landbouw belang mee te wegen in de tracékeuze. Zij is ook van oordeel dat het **MER** op onderstaande punten niet volledig is, of een onjuist beeld schetst.

- **Ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen 2011-2035**

De buisleidingenstrook tussen Eemshaven en Delfzijl zoals opgenomen in de ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen 2011-2035, is een reëel scenario. Dit tracé overlapt grotendeels met het Leermenstracé zoals uitgewerkt in het MER Buizenzone Eemsdelta. Het MER Buizenzone Eemsdelta gaat niet in op de mogelijke consequenties van de nationale buisleidingenstrook voor het voornemen, meer specifiek op:

- de (on)mogelijkheden om beide stroken te combineren en eventuele voor- of nadelen daarvan. Bijvoorbeeld of de tracés voldoende ruimte bieden om zowel de nationale buisleidingenstrook als de Buizenzone Eemdelta te realiseren;
- de mogelijke samenloop van milieugevolgen van de nationale buisleidingenstrook en de Buizenzone Eemsdelta, in de situaties waarin sprake is van bundeling of juist van scheiding van tracés.

- **Veiligheid**

Het groepsrisico is uitsluitend beoordeeld op basis van aardgas. Het MER gaat niet in op de nu nog onzekere risico's bij vervoer van andere gevaarlijke stoffen.

- **Cultuurhistorie**

Bij de beoordeling van de tracés is gekeken naar de lengte van de tracés en het aantal objecten binnen de buizenzone. Bodemopbouw en bekende verstoringen zijn buiten beschouwing gelaten. Deze werkwijze is te beperkt voor een goede vergelijking van de tracés 'Leermens' en 'Holwierde Aangepast'.

- **Natuur**

Het MER stelt dat door het hoge dijklichaam externe werking op Natura 2000-gebied

---

<sup>5</sup> Zie ook pagina 75 van het MER.

<sup>6</sup> Zie ook pagina 27 van het MER.

Eems–Dollard voor het tracé Holwierde Aangepast kan worden uitgesloten. Het MER laat echter niet zien of zich vlak langs de dijk en vooral ook binnendijks voorkeursgebieden bevinden (m.n. hoogwatervluchtplaatsen) die mogelijk wel beïnvloed kunnen worden, en zo ja, of mitigatie van effecten mogelijk is.

De Commissie acht bovengenoemde tekortkomingen essentieel omdat niet is uit te sluiten dat nadere uitwerking van invloed kan zijn op de tracékeuze Buizenzone Eemsdelta. Zij gaat hier in hoofdstuk 2 nader op in. In hoofdstuk 3 doet zij aanbevelingen voor het vervolgotraject. Deze hebben geen betrekking op essentiële tekortkomingen. De Commissie hoopt met de aanbevelingen in hoofdstuk 3 een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

## 2. Toelichting op het oordeel

### 2.1 Structuurvisie Buisleidingen

Op dit moment is de nationale Structuurvisie Buisleidingen in ontwikkeling.<sup>7</sup> Deze structuurvisie is de leidraad voor het aanleggen van nieuwe en het uitbreiden van bestaande buisleidingentracés voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De structuurvisie geeft ruimtelijke reserveringen aan voor nieuw te leggen leidingen, het gaat hierbij om concrete tracés.<sup>8</sup> Deze stroken zijn uitsluitend bedoeld voor buisleidingen van *nationaal* belang.

Zowel de ontwerp–Structuurvisie Buisleidingen als de Buizenzone Eemsdelta voorzien in een verbinding tussen Eemshaven en Delfzijl, deze laatste is bedoeld voor buisleidingen van *regionaal* belang. Het gaat dus om aparte ruimtelijke reserveringen voor buisleidingen tussen Eemshaven en Delfzijl, voor buisleidingen van nationaal belang en voor regionale buisleidingen.<sup>9</sup>

Het tracé tussen Eemshaven en Delfzijl in de ontwerp–Structuurvisie overlapt voor een deel met het Leermenstracé uit het MER Buizenzone Eemsdelta. De ontwerp–Structuurvisie Buisleidingen biedt echter wel de ruimte om:

- indien de Buizenzone Eemsdelta voor hetzelfde tracé kiest, de mogelijkheid van een gecombineerde of geïntegreerde strook na te gaan;
- in geval van een andere tracékeuze, te onderzoeken of het efficiënt is om beide tracés te koppelen dan wel afzonderlijke tracés te handhaven.<sup>10</sup>

Ondanks de samenhang met de Structuurvisie Buisleidingen biedt het MER Buizenzone Eemsdelta geen inzicht in:

- mogelijke consequenties van de nationale buisleidingenstrook voor de Buizenzone Eemsdelta. Het MER maakt bijvoorbeeld niet duidelijk of de tracés voldoende ruimte bieden voor beide reserveringen, en hoe de zoekgebieden zich tot elkaar verhouden;

---

<sup>7</sup> Ontwerp–Structuurvisie Buisleidingen 2011–2035.

<sup>8</sup> Deze plannen zijn te vinden op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl).

<sup>9</sup> Zie ook de reactie van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

<sup>10</sup> Zie ook pagina 49 van de ontwerp–Structuurvisie Buisleidingen.

- de milieueffecten van de voorgenomen reservering voor de nationale buisleidingenstrook in combinatie met de Buizenzone Eemdelta. Dit geldt zowel in een gecombineerde situatie als voor de reservering van separate zones;
- de voorwaarden voor het combineren van de stroken;<sup>11</sup>
- de eventuele (milieu) voor- en/of nadelen daarvan.<sup>12</sup>

De Commissie acht bovengenoemde informatie essentieel voor de tracékeuze Buizenzone Eemdelta. Zij adviseert voorafgaand aan de tracékeuze helderheid op deze punten te verschaffen.

## 2.2 Veiligheid – Groepsrisico

Voor de tracés 'Leermens' en 'Holwierde Aangepast' geldt dat het plaatsgebonden risico (PR) op de leiding ligt.<sup>13</sup> Deze tracés onderscheiden zich dus niet op dit criterium. De tracés onderscheiden zich echter wel waar het gaat om het groepsrisico. Het MER beoordeelt de tracés Leermens en Holwierde Aangepast op basis van het gekwantificeerde groepsrisico (GR) voor aardgasleidingen en brandbare vloeistoffen.

Het Leermens tracé ligt gebundeld met de bestaande aardgasleiding. Er is hier al sprake van ruimtelijke beperkingen in het invloedsgebied, vanwege de kans op een calamiteit<sup>14</sup>, en dus ook van een groepsrisico. Het tracé Holwierde Aangepast betreft een nieuwe doorsnijding. In de huidige situatie zijn er geen ruimtelijke beperkingen en geen groepsrisico. Op basis hiervan onderschrijft de Commissie de positievere beoordeling van het Leermens tracé ten opzichte van Holwierde Aangepast. Zij merkt daarbij wel op dat de mogelijkheden voor rampbestrijding en/of hulpverlening niet expliciet zijn beoordeeld.<sup>15</sup> De Commissie verwacht – op basis van expert judgement – dat ook op dit punt het Leermens tracé positiever zal scoren dan het tracé Holwierde Aangepast.

Door het ontbreken van een wettelijk rekenvoorschrift en –model voor o.a. giftige gassen en andere brandbare gassen dan aardgas, gaat het MER voor deze stoffen niet in op het groepsrisico en dominoeffecten.<sup>16</sup> De Commissie is van mening dat in kwalitatieve zin ingegaan kan worden op de verhouding tussen de risico's van de aardgasleiding en die van leidingen met andere brandbare gassen en giftige stoffen. Deze kwalitatieve beschouwing kan onderbouwd worden door berekeningen met beschikbare rekenmodellen, die geen wettelijke status hebben maar wel wetenschappelijke onderbouwd zijn. Ook over domino-effecten is informatie beschikbaar en te gebruiken in het kader van de MER. De beperkingen die worden gesteld aan te transporteren stoffen zijn een belangrijke factor in deze kwalitatieve beschouwing. Omdat de tracés zich op dit aspect lijken te onderscheiden acht de Commissie deze informa-

<sup>11</sup> De nationale buisleidingenstrook en de Buizenzone Eemdelta hanteren verschillende uitgangspunten voor de strookbreedte en onderlinge afstand tussen de buizen.

<sup>12</sup> Bijvoorbeeld gevolgen voor het totale ruimtebeslag van een gecombineerde strook versus aparte reserveringen.

<sup>13</sup> Uitgangspunt voor het technisch ontwerp van de aardgasleiding, en naar verwachting in de toekomst ook voor leidingen voor andere gevaarlijke stoffen is daarnaast dat het plaatsgebonden risico overall lager is dan de wettelijke norm ( $10^{-6}$ )

<sup>14</sup> Overigens is er ook al sprake van een zakelijk rechtstrook met daaraan verbonden beperkingen.

<sup>15</sup> Zie ook de zienswijze van de Brandweer Regio Groningen.

<sup>16</sup> Veel zienswijzen en de Brandweer Regio Groningen wijzen op het ontbreken van deze berekeningen.

tie relevant voor de tracékeuze.

De Commissie adviseert voorafgaand aan de tracékeuze Buizenzone Eemsdelta voor buisleidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen (m.u.v. aardgas):<sup>17</sup>

- een kwalitatieve beschrijving te geven van het groepsrisico en mogelijke domino-effecten;
- aan te geven of/welke beperkingen voor het transport van chemische stoffen worden gehanteerd;
- aan te geven of/wat bovenstaande betekent voor de vergelijking van beide tracés.

## 2.3 Cultuurhistorie

Voor de effecten op cultuurhistorie is een bureauonderzoek uitgevoerd. Dit voldoet niet aan de Kwaliteitsnorm voor de Nederlandse Archeologie (KNA versie 3.2). Ook de Handreiking Cultuurhistorie in m.e.r. en MKBA (2009) is niet gevolgd. Er zitten grote verschillen tussen het hoofdrapport en het aspectrapport in de bijlage.

### Verwachte archeologische waarden

Bij de verwachte archeologische waarden gebruikt het MER als criterium alleen de lengte van de doorsnijding van gebieden van een bepaalde categorie in het kader van de ruimtelijke ordening. De opbouw van de (ondiepe) bodem komt echter in het MER niet aan de orde.<sup>18</sup> De dynamische ontwikkeling van het landschap is zeer bepalend geweest voor de bewoningsgeschiedenis, met name in het zuidelijk deel van het gebied.<sup>19</sup>

Het MER geeft geen inzicht in de mogelijke invloed van natuurlijke en antropogene verstoringen (latere geulvorming, afgraving, nabijheid van bestaande verstoringen, e.d.) op de verwachting van het bodemarchief.<sup>20</sup> Specifiek van belang is de mogelijke verstoring door de reeds aangelegde hogedruk aardgasleiding bij het Leermenstracé.

### Bekende waarden

De beoordeling van de tracé is naast de lengte ook gebaseerd op het aantal objecten<sup>21</sup> dat mogelijk aangetast wordt door de aanleg van de buisleidingen. Hierbij is ook een onderscheid gemaakt tussen 'risicozone' en 'knelpunt'.<sup>22</sup> Aangezien de uiteindelijk te reserveren leidingenstrook van 50 m kan verschuiven binnen de bandbreedte van 100 m acht de Commissie het verschil tussen risicozone en knelpunt voor archeologische vindplaatsen niet van

<sup>17</sup> Het gaat hier om de tracés 'Leermens' en 'Holwierde Aangepast'.

<sup>18</sup> Ook informatie over de hoogteligging van het Pleistocene oppervlak die wel in het kaartmateriaal aanwezig is, wordt niet meegewogen.

<sup>19</sup> Hier ligt het Pleistocene oppervlak in de ondergrond sterk aflopend naar het noordwesten. Deze helling heeft de bewoningsmogelijkheden in verschillende perioden sterk beïnvloed. Voor het Pleistocene oppervlak zelf geldt een specifieke archeologische verwachting van resten van bewoning in de Steentijd. Uit latere perioden dateert het hoogwaardige wierdenlandschap van Fivelingo.

<sup>20</sup> Ook eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek in de nabijheid van de voorgestelde tracés kan hierover informatie bevatten.

<sup>21</sup> Hierbij is gekeken naar de categorieën wierden, boerderijplaatsen en 'overig'.

<sup>22</sup> De risicozone betreft de gehele strook van 100m breed, terwijl een knelpunt een locatie is waar de leidingenzone van 50m breed een object raakt of doorsnijdt (zie ook pagina 107-108 van het MER).

toepassing. Een vergelijking op basis van het totaal aantal objecten, inclusief eventuele relevante bekende waarden op basis van waarnemingen (Archis2) buiten de genoemde objecten, binnen de buizenzone schetst een beter beeld.

Het MER gaat niet in op de criteria en parameters die zijn gehanteerd voor de archeologische waardering van de objecten. Hierdoor kan het relatieve effect van de aantasting niet worden beoordeeld<sup>23</sup> en is niet duidelijk of de scores van het Leermenstracé en het Holwierde Aangepasttracé terecht zijn.

De Commissie adviseert voorafgaand aan de tracékeuze Buizenzone Eemsdelta:

- de gehanteerde criteria en parameters voor de referentiesituatie toe te lichten;
- de verwachtingswaarde van de verschillende tracés nader te onderbouwen en hierbij in elk geval de bodemopbouw en reeds bekende verstoringen te betrekken;
- de effectscores op bekende waarden opnieuw te bezien in het licht van de mogelijke verschuiving van de uiteindelijke leidingstrook.

De Commissie wijst erop dat uit het (nader uitgewerkte) kaderstellend bureauonderzoek specifieke eisen voor een verkennend booronderzoek kunnen voortkomen. Indien dit het geval is adviseert zij na te gaan of deze eisen overeenkomen met de werkwijze zoals voorgesteld in hoofdstuk 7 van het MER.

## 2.4 Natuur

### **Buitendijkse tracés**

Het MER en de globale Passende beoordeling volstaan met een overwegend kwalitatieve onderbouwing en beoordeling van effecten op natuur voor de buitendijkse tracés (Holwierde Extra en Eems-Dollard). In dat licht is afgezien van een meer kwantitatieve onderbouwing (van onderdelen) en wordt de uitwerking van cumulatieve effecten op natuur niet zinvol geacht. Gesteld wordt dat negatieve effecten op onderdelen mogelijk groter zijn, maar dat dit niet van invloed is op de beoordeling van de tracés. De Commissie kan zich voor de vergelijking van de tracés in deze werkwijze vinden, hoewel zij ook constateert dat de effectanalyse op onderdelen niet altijd juist of volledig is.<sup>24</sup> Omdat de buitendijkse tracés op basis van de beschikbare informatie als niet reëel zijn beschouwd acht de Commissie een nadere uitwerking niet nodig.

### **Holwierde-Aangepast**

Het MER constateert ook dat effecten van licht, geluid en verstoring op Natura 2000-gebied Eems-Dollard via externe werking uitgesloten kunnen worden vanwege het hoge dijklichaam. Uit het MER is echter niet goed duidelijk of vlak langs de dijk en vooral ook binnendijks voorkeursgebieden (m.n. hoogwatervluchtplaatsen, zie fig 4.7 in Passende beoordeling)

---

<sup>23</sup> Op het kaartmateriaal worden de locaties bovendien met cirkels aangeduid, die op de gehanteerde schaal lastig te beoordelen zijn. Voor waarderingscriteria en parameters zie Handreiking Cultuurhistorie in m.e.r. en MKBA (2009).

<sup>24</sup> Ook de Waddenvereniging wijst in een zienswijze op onjuistheden/onvolkomenheden in de Passende beoordeling.



bevinden die mogelijk wel beïnvloed kunnen worden, en zo ja, of mitigatie van effecten mogelijk is.<sup>25</sup>

De Commissie adviseert voor de tracékeuze na te gaan of binnen de invloedssfeer van het tracé Holwierde Aangepast zich dergelijke voorkeurgebieden bevinden. Indien dit niet het geval is kan met de informatie worden volstaan. Is dit echter wel geval dan adviseert de Commissie daar in het MER en de Passende beoordeling nader op in te gaan (inclusief noodzaak en uitwerking van mitigerende maatregelen).

### 3. Aanbevelingen voor het vervolgproces

#### 3.1 Veiligheid

Het beleid (en de uitgangspunten voor risicoberekeningen) voor het transport van giftige gassen en andere brandbare gassen dan aardgas door buisleidingen is in ontwikkeling. Daarom beperkt het MER zich uitsluitend tot het kwantificeren van het groepsrisico (GR) op basis van aardgasleidingen. Ten aanzien van deze berekeningen constateert de Commissie dat:

- bij de berekeningen van het groepsrisico de faalkans van de aardgasleiding niet vermeld wordt;
- de wijze waarop de omgeving is gemodelleerd uit de rapportage niet navolgbaar is;
- het invloedsgedebiet van de leiding niet is weergegeven.

De Commissie adviseert bij de besluitvorming over het inpassingsplan bovenstaande informatie te verstrekken, en de uitgevoerde berekeningen goed na te lopen op eventuele inconsistenties.

Indien bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan het beleid voor het transport van giftige gassen en andere brandbare gassen dan aardgas door buisleidingen nog in ontwikkeling is, raadt zij aan om de betrokken gemeenten handvatten te bieden voor het omgaan met de (toegestane) bebouingsdichtheid bij buisleidingen waarvan nu nog niet bekend is welke (chemische) stoffen die zullen vervoeren.

#### 3.2 Cultuurhistorie

Het MER beoordeeld de milieueffecten voor zowel de verschillende tracés als voor het tempo van aanleg van de buisleidingen. Het MER stelt dat het tempo van aanleg niet relevant is voor het aspect archeologie. De Commissie deelt deze conclusie niet.

Het negatieve effect op archeologie door verstoring van het bodemarchief kan deels gemitigeerd worden door het doen van onderzoek (opgraving). De mate waarin dit onderzoek ef-

<sup>25</sup> In verschillende zienswijzen (o.a. de Waddenvereniging) wordt gewezen op deze hoogwatervluchtplaatsen.

fectief is, hangt sterk samen met het in één keer te onderzoeken oppervlak. Het per leiding 'opknippen' van het archeologisch proces leidt tot versnipperde kenniswinst. Omdat dit zowel voor het Leermens tracé als voor het tracé Holwierde Aangepast geldt is dit niet van invloed op de vergelijking van de tracés.

De Commissie raadt aan om bij de aanleg van buisleidingen – indien van toepassing– mitigerende maatregelen voor archeologie zodanig te treffen dat er geen versnippering van kenniswinst optreedt.

### 3.3 Aanlegfase

Een belangrijk deel van de milieueffecten van de buizenzone wordt bepaald door de wijze en tempo van aanleg van buisleidingen. Om dit inzichtelijk te maken zijn in het MER twee verschillende scenario's beschreven. In hoeverre deze scenario's werkelijkheid worden zal sterk afhangen van de noodzaak daadwerkelijk tot aanleg van leidingen te besluiten.

Naar verwachting worden de buisleidingen één voor één aangelegd, maar aanleg van meerdere leidingen tegelijkertijd is volgens het MER niet uitgesloten.<sup>26</sup> Wanneer de capaciteit van de buizenzone maximaal benut wordt (25 leidingen) zullen de komende tien jaar vrijwel constant vergravingen in het gebied plaatsvinden. De impact hiervan komt slechts beperkt uit het MER naar voren. Als de buizenzone en de nationale structuurvisie parallel komen te liggen betekent dit nog meer werkzaamheden in het gebied.

Uit de zienswijzen spreekt bezorgdheid over het herhaaldelijk en daardoor langdurige optreden van overlast tijdens de (totale duur van de) aanlegfase van de buisleidingen in de buizenzone.<sup>27</sup> Hierbij worden vooral genoemd:

- hinder door geluid en trillingen;
- bereikbaarheid woningen en toegankelijkheid vluchtwegen;
- consequenties landbouw;
- aantasting landschap (zichtbaarheid werkzaamheden).

De Commissie adviseert in de vervolgfase (bij vaststelling inpassingplan en besluitvorming over de aanlegvergunningen):

- in te gaan op bovengenoemde zorgen uit de zienswijzen;
- te onderzoeken op welke wijze hinder en/of de duur van de aanlegfase beperkt kan worden. Bijvoorbeeld door het zo veel mogelijk gelijktijdig aanleggen van buisleidingen.

---

<sup>26</sup> Zie ook pagina 23 van het MER.

<sup>27</sup> Het worst case scenario gaat uit van één leiding per jaar (eerste de eerste 10 jaar). Het te verwachten scenario gaat uit van het eerste jaar 2 leidingen, het derde jaar een leiding en daarna om de drie jaar een leiding.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER**

**Initiatiefnemer:** Projectbureau Buizenzone Eemsdelta,

**Bevoegd gezag:** Provinciale Staten provincie Groningen

**Besluit:** provinciaal inpassingsplan

**Categorie Besluit m.e.r.:** D8.1 t/m 3  
Plan-m.e.r. vanwege passende beoordeling

**Activiteit:** realiseren van een buizenzone tussen de bedrijventerreinen Eemshaven en Oosterhorn Delfzijl

### **Bijzonderheden:**

De provincie heeft ervoor gekozen de onderzoeksfase los te koppelen van de besluitvormingsfase. Daarom is het MER zonder ontwerp-besluit voorgelegd aan de Commissie

### **Procedurele gegevens:**

Aankondiging start procedure: 15, 16 en 19 juni 2010  
Ter inzage legging startnotitie: 21 juni 2010 tot en met 2 augustus 2010  
Adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 11 juni 2010  
Advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 7 september 2010  
Inhoudseisen vastgesteld: 15 december 2010  
kennisgeving MER: 3 en 5 oktober 2011  
ter inzage legging MER: 6 oktober 2011 tot en met 16 november 2011  
aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 29 september 2011  
voorlopig toetsingsadvies uitgebracht: 19 december 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.ir. H.F.M. Aarts  
ir. R. Geerts  
dr. R.M. van Heeringen  
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 verwerkt 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](http://www.commissiemer.nl) op de pagina *Commissie m.e.r.*

**Betrokken documenten:**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Milieu Effect Rapport- hoofdrapport Buizenzone Eemsdelta, Grontmij Nederland B.V., 12 september 2011;
- Milieu Effect Rapport- bijlagenrapport Buizenzone Eemsdelta, Grontmij Nederland B.V., 12 september 2011;
- Milieu Effect Rapport- samenvatting Buizenzone Eemsdelta, Grontmij Nederland B.V.,
- Landbouw Effect Rapportage, Grontmij Nederland B.V., 12 september 2011;

De Commissie heeft ter kennisgeving ontvangen:

- MKBA buizenzone Eemsdelta op basis van kengetallen, definitieve eindrapportage, Buck Consultants International, 15 september 2011.

De Commissie heeft kennis genomen van 64 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 25 november 2011 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor de m.e.r., in haar advies verwerkt.

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport  
Buizenzone Eemsdelta

ISBN: 978-90-421-3388-4



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

w [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)

