



# Samenvatting planMER MUP

# Multi Utility Providing



Legenda  
 ● MUP - strook

April 2013



## **SAMENVATTING**

Voor de besluitvorming over Multi Utility Providing (MUP) voor de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone is een planMER opgesteld. Dat is een milieueffectrapport dat informatie biedt om het milieubelang volwaardig mee te wegen in de besluitvorming over plannen van de overheid waarin keuzes worden gemaakt, die uiteindelijk nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu. Ook worden belanghebbenden middels het milieueffectrapport geïnformeerd over de consequenties van die plannen. Deze samenvatting bevat de hoofdlijnen en belangrijkste conclusies uit het milieueffectrapport voor de planologische verankering van MUP in de Structuurvisie Buisleidingen van de gemeente Terneuzen.

### **Waarom Multi Utility Providing?**

De toekomst van de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone als duurzame en biobased economy is mede afhankelijk van het succes van Multi Utility Providing. MUP beoogt het actief stimuleren van uitwisseling van stoffen en energiedragers tussen partijen. MUP voorziet in de infrastructurele voorzieningen die hier voor nodig zijn in de vorm van een buisleidingenstelsel; de MUP-strook. Dit is een ondergronds gebundeld buisleidingenstelsel. Wat voor het ene productieproces een niet langer bruikbaar restproduct is, kan voor andere productieprocessen een belangrijke meerwaarde hebben. Daarmee vormt de MUP-strook een belangrijke voorwaarde voor gebiedsontwikkeling in de Kanaalzone. Bovendien draagt MUP zodoende bij aan het behoud van grote chemische bedrijven in de regio, aangezien buisleidingentransport mede bepalend is voor een succesvolle transitie naar nieuwe, niet fossiele energie. Energietransitie verlangt op termijn een andere wijze van vervoer van grondstoffen en reststromen. Ook maakt transport per buisleiding het mogelijk om producten te vervoeren die bij transport over de weg, per spoor of over het water hogere veiligheidsrisico's met zich meebrengen voor de omgeving.

Multi Utility Providing is een gezamenlijk initiatief van Zeeland Seaports, de gemeente Terneuzen, de Provincie Zeeland, Rijksvastgoed en ontwikkelingsbedrijf (RVOB), Rijkswaterstaat, BZW-Kring van Werkgevers in de Kanaalzone, Kamer van Koophandel voor zuid-west Nederland, de Zeeuwse Milieufederatie en Waterschap Scheldestromen, en wordt in het kader van het Strategisch Plan Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone uitgewerkt door Zeeland Seaports.

### **Besluitvorming over de Structuurvisie Buisleidingen Terneuzen**

De gemeente Terneuzen wil bijdragen aan de duurzame ontwikkeling en bedrijvigheid in de Kanaalzone door het ruimtelijk mogelijk maken van MUP. Daartoe legt zij een ruimtereservering voor de MUP-strook vast in een nieuwe gemeentelijke Structuurvisie Buisleidingen. Dit biedt duidelijkheid over waar leidingen lopen, voorkomt versnippering en levert besparingen op in tijd en kosten bij de aanleg van nieuwe leidingen. Voor de besluitvorming door de gemeente Terneuzen over de planologische verankering van de MUP-strook die nu aan de orde is, is een milieueffectrapport opgesteld. Deze wordt samen met de ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen medio 2013 ter visie gelegd. Vanaf het moment dat de gemeente Terneuzen de definitieve Structuurvisie Buisleidingen heeft vastgesteld, vormt deze het kader voor toekomstige besluiten over vergunningaanvragen voor de concrete aanleg en exploitatie van buisleidingen binnen de MUP-strook.



### **Alternatieven en varianten**

Er zijn drie alternatieven en een aantal varianten voor het tracé van de MUP-strook uitgewerkt op basis van een set randvoorwaarden die in dialoog met omgevingspartijen tot stand zijn gekomen (zie figuur 1). *Alternatief 'Basis West'* betreft een minimumoplossing die beoogt het zo eenvoudig mogelijk creëren van koppelingen tussen enkele grote industriële clusters in de Kanaalzone, voornamelijk aan de westzijde van het kanaal. Er is voorzien in één oversteek met het kanaal voor de koppeling van enkele aan de oostzijde gelegen bedrijven. *Alternatief 'Bundeling'* bouwt voort op Alternatief Basis West. In dit alternatief is sprake van twee kruisingen met het kanaal om een koppeling tussen zoveel mogelijk industrieclusters te realiseren. Ook een koppeling met Vlaamse buisleidingeninfrastructuur is in potentie mogelijk. *Alternatief 'Robuust Redundant'* bouwt voort op voorgaande twee alternatieven en voorziet in een vertakt netwerk met drie kanaalkruisingen om een koppeling tussen zoveel mogelijk industrieclusters binnen de Kanaalzone te realiseren. Ook is op termijn een aansluiting op Vlaamse buisleidingeninfrastructuur mogelijk. Door het realiseren van een netwerk met redundantie wordt voorzien in de wens van de industrie voor een zo groot mogelijke leveringszekerheid; bij blokkades of calamiteiten in het netwerk kan buisleidingentransport doorgang vinden via een andere route.

Verder zijn voor de alternatieven Bundeling en Robuust Redundant enkele varianten onderzocht voor de ruimtelijke configuratie van tracédelen. Ook zijn varianten voor een gefaseerde aanleg van buisleidingen onderzocht, waarbij ervan is uitgegaan dat de MUP-strook op zijn vroegst in 2015 maar uiterlijk in 2030 geheel is gerealiseerd. Daarnaast zijn varianten beschouwd voor de producten die straks worden geaccommodeerd in de MUP-strook; bijvoorbeeld wel of geen transport van gevaarlijke stoffen of extra opties die voorzien in de aanvoer van water, algen, mest en dergelijke.

### **Bijdrage van Multi Utility Providing aan doelen voor duurzame ontwikkeling**

De verwachting is dat vanaf het moment dat buisleidingen in gebruik worden genomen een positieve bijdrage wordt geleverd aan de duurzame ontwikkeling van de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone, ongeacht het te selecteren tracé. Zo wordt een positieve bijdrage verwacht voor de bedrijvigheid en werkgelegenheid in de regio. MUP kan de reeds aanwezige industrie faciliteren bij transitie naar het gebruik van nieuwe (niet fossiele) energiedragers en het benutten van reststromen, waarvoor op termijn een andere wijze van transport nodig is. En nieuwe bedrijvigheid in de Kanaalzone kan worden gestimuleerd doordat de buisleidingeninfrastructuur een belangrijke voorwaarde vormt voor gebiedsontwikkelingen. Het alternatief Robuust Redundant voorziet daar in sterkste mate in, gevolgd door alternatief Bundeling. Ook alternatief 'Basis West' levert een positieve bijdrage, hoewel in iets mindere mate gezien de beperktere ambitie.

Verder levert MUP een potentiële bijdrage aan de bereikbaarheid over de weg en per spoor. Buisleidingentransport beperkt immers de noodzaak voor vervoer via die andere modaliteiten. Dat, en het potentiële hergebruik van reststoffen, draagt bij aan een reductie van de emissie van CO<sub>2</sub> en een beperking van het gebruik van grondstoffen en fossiele energie. Ten slotte biedt MUP mogelijkheden voor het hergebruik van afvalwater en voor de aansluiting en uitbreiding van de capaciteit van bestaande kabels en leidingen in de Kanaalzone.

Ook buiten de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone levert de MUP-strook mogelijk een bijdrage aan duurzame ontwikkeling in Vlaanderen. Hoewel MUP niet voorziet in het realiseren van de

aansluiting op het Vlaamse netwerk, bieden de alternatieven Bundeling en Robuust Redundant wel mogelijkheden daartoe. Dat biedt potenties voor duurzame bedrijvigheid en bereikbaarheid in de Gentse Kanaalzone, en indirect dus ook voor een reductie van de emissie van CO<sub>2</sub> en een beperking van het gebruik van grondstoffen en fossiele energie.

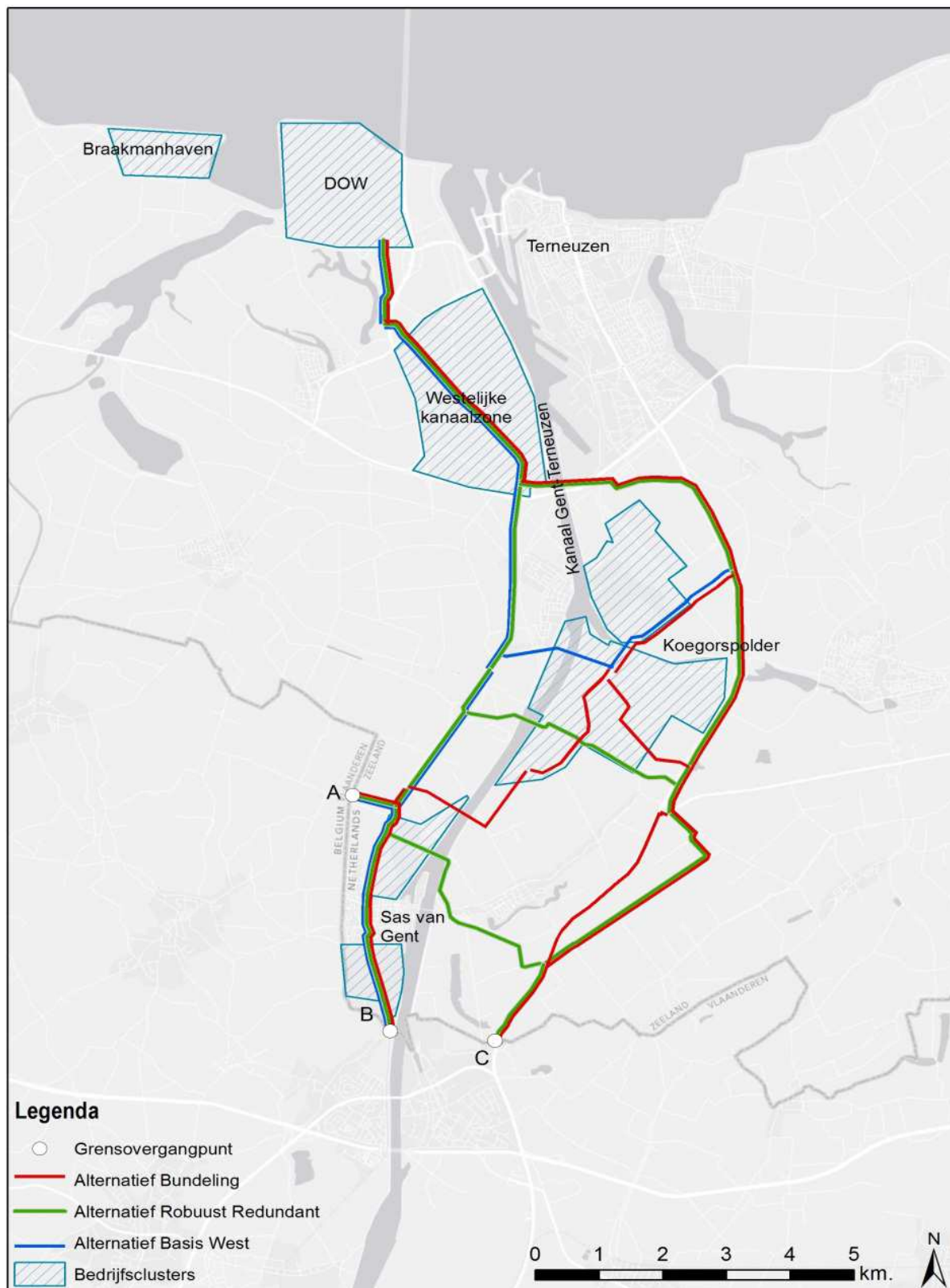
Genoemde positieve bijdragen worden verwacht gedurende de exploitatie van de MUP-strook, als de buisleidingen zijn gerealiseerd. Dat geldt voor zowel de middellange als lange termijn. Indien wordt gekozen voor een gefaseerde aanleg, dan zullen de voordelen voor duurzame ontwikkeling zich ook geleidelijk aan manifesteren. Tijdens de aanleg doet zich tijdelijk een beperkt negatief effect voor vanwege de inzet van materieel met consequenties voor geluid, de emissie van CO<sub>2</sub> en het gebruik van fossiele energiebronnen.

### **Duurzaamheidseffecten van Multi Utility Providing**

Als gevolg van de aanleg van buisleidingen doen zich tijdelijke effecten voor. Zo is het mogelijk dat bronnering en bemaling leidt tot een tijdelijke verlaging van de grondwaterstand en een verandering van de kwel- en infiltratiesituatie ter plaatse. Dit kan resulteren in afgeleide effecten op natuur, landbouw en waterkwaliteit, ook net over de grens in Vlaanderen. Om dit effect te beperken kunnen tijdens de aanleg technische maatregelen worden getroffen.

Verder wordt vanwege de werkzaamheden tijdelijk beperkte hinder voor het woon- en leefmilieu verwacht. Of effecten daadwerkelijk optreden, en in welke mate, is afhankelijk van de toegepaste techniek en het in te zetten materieel. Bovendien zijn maatregelen mogelijk om eventueel negatieve effecten gedurende de aanleg te beperken of zelfs geheel weg te nemen.

De tijdelijke aanleggeffecten zijn voor de drie tracéalternatieven vergelijkbaar. Alternatief 'Robuust Redundant' scoort vanuit milieu- en duurzaamheidseffecten iets minder dan de andere twee alternatieven. Alternatief 'Robuust Redundant' ligt dicht in de buurt van een terrein van hoge archeologische waarde. Indien hier werkzaamheden worden verricht, is extra zorg nodig om archeologische waarden ter plaatse te beschermen. Alternatief 'Robuust Redundant' doorsnijdt over een korte afstand een gebied dat is aangemerkt als Natura 2000 gebied. Tijdens aanlegwerkzaamheden zijn negatieve effecten voor natuur niet op voorhand uitgesloten, tenzij passende maatregelen worden getroffen om eventuele effecten te mitigeren. Verder geldt voor zowel alternatief 'Bundeling' als alternatief 'Robuust Redundant' dat gedurende de aanleg tijdelijke effecten kunnen optreden voor gebieden binnen de Ecologische Hoofdstructuur. Ook hier zijn dan maatregelen nodig om eventuele effecten te beperken. Alleen alternatief 'Basis West' passeert geen natuurgebieden, en scoort daarom wat betreft effecten op natuur beter.



**Figuur 1: Ligging van de alternatieven**

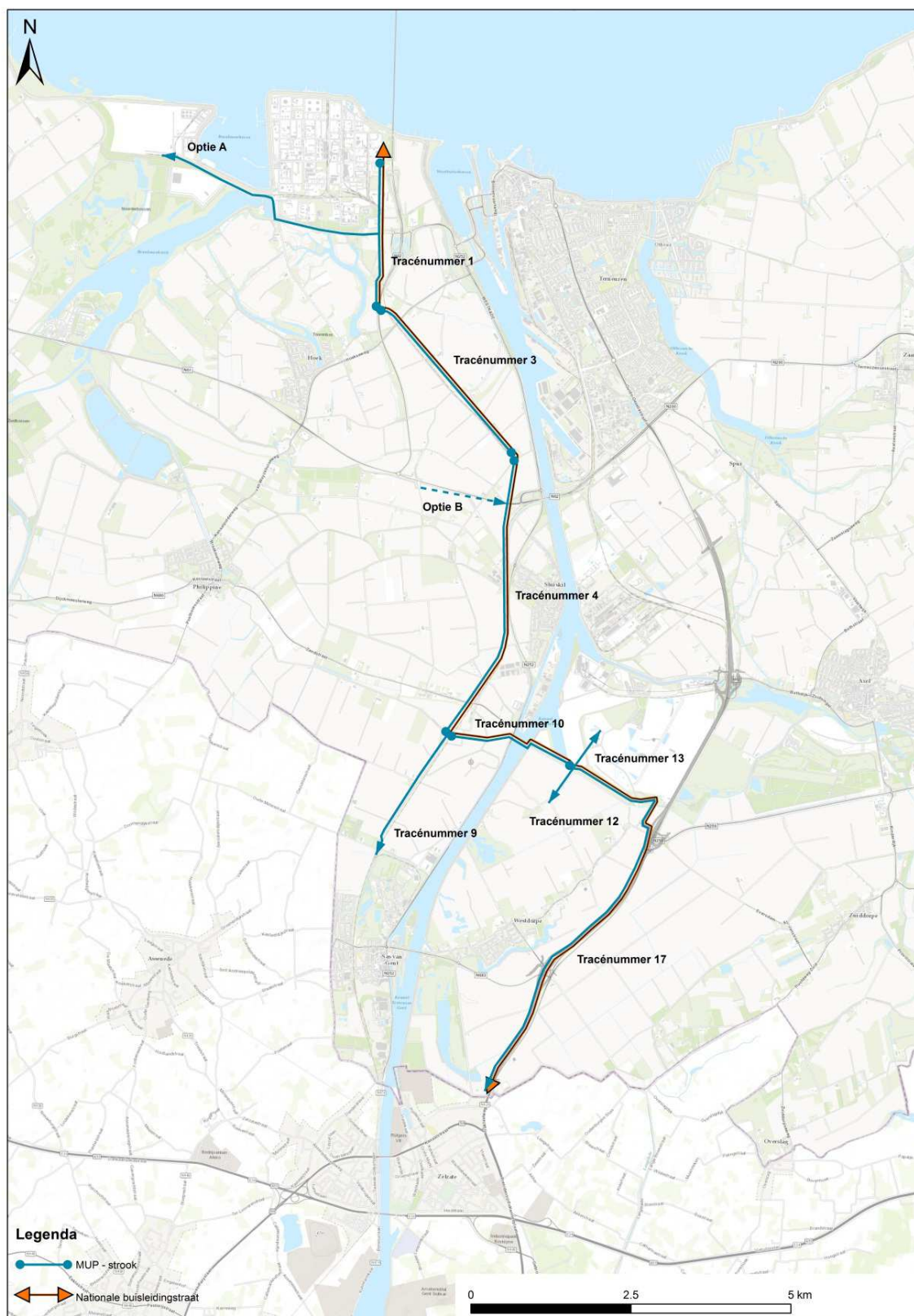
Indien wordt gekozen voor een gefaseerde aanleg, zullen de genoemde tijdelijke effecten zich herhaald voordoen. Vanuit milieu- en duurzaamheidsoogpunt heeft dan ook aanleg de voorkeur waarbij slechts één keer op één plaats wordt gewerkt. Daarmee wordt het herhaald optreden van hinder beperkt en kan natuur zich beter herstellen na een ingreep.

Permanente effecten als gevolg van het gebruik van de MUP-strook blijven op zowel de middellange als langere termijn naar verwachting beperkt tot plaatselijk beperkingen voor ruimtegebruik voor andere functies, ongeacht het alternatief dat wordt gekozen. Zo dient het maaiveld boven de MUP-strook open te blijven om externe veiligheidsrisico's voor kwetsbare functies zoals wonen en werken te voorkomen, om de bereikbaarheid van buisleidingen te kunnen garanderen én om schade aan buisleidingen te voorkomen. Bodemroerende activiteiten mogen niet plaatsvinden om schade aan buisleidingen met verstrekkende consequenties te voorkomen. Voorgaande betekent dat plaatselijk over een breedte van 20 meter beperkingen ontstaan voor functies als wonen, bedrijvigheid en agrarisch gebruik en zullen onderbrekingen ontstaan in opgaande beplanting.

Wanneer ervoor wordt gekozen om ook gevaarlijke stoffen als etheen, propeen, waterstof en CO<sub>2</sub> te accommoderen, geldt dat er vanwege externe veiligheidsrisico's over een grotere breedte ruimtebeperkingen zullen ontstaan. Dat heeft bij alle tracéalternatieven plaatselijk consequenties voor aanwezige woningen of bedrijven. Om dit te voorkomen, kan voor een variant worden gekozen waarbij gevaarlijke stoffen niet worden geacommodeerd in de MUP-strook. Voor de bedrijvigheid in de Kanaalzone is dat echter minder gunstig. Bovendien zal voor het transport van deze stoffen dan mogelijk worden uitgeweken naar transport over de weg, per spoor of over het water, met eveneens externe veiligheidsrisico's. Om de veiligheid toch te kunnen garanderen kunnen ook maatregelen worden getroffen om de externe veiligheidsrisico's te beperken. Zo kunnen aanvullende ontwerpcondities worden voorgeschreven, zoals het realiseren van extra gronddekking op de buisleidingen of dubbelwandige buisleidingen voor transport van gevaarlijke stoffen.

Er worden ook positieve milieu- en duurzaamheidseffecten verwacht, zoals een potentiële verbetering van woon- en leefmilieu, aangezien met buisleidingentransport vervoer over de weg en per spoor wordt vermeden. Voorts zullen tijdens de aanleg de plaatselijk aanwezige bodemverontreinigingen moeten worden gesaneerd. Dat resulteert voor het gehele tracé in een verbetering van de bodemkwaliteit, ongeacht het alternatief waarvoor wordt gekozen. Permanente effecten over de grens in Vlaanderen worden niet verwacht. De verwachting van de positieve duurzaamheidseffecten geldt in potentie ook voor Vlaanderen indien MUP daar wordt aangesloten. Door buisleidingstransport in plaats van transport over de weg, vaarweg of spoor kan de externe veiligheidssituatie verbeteren.





Figuur 2: Ligging Voorkeustracé



### **Voorkeurstracé**

Het Voorkeurstracé is vastgesteld door Zeeland Seaports, in overleg met de gemeente Terneuzen. Het Voorkeurstracé is tot stand gekomen op basis van de resultaten van het planMER en overleg met partijen die vanaf het begin bij het project zijn betrokken. Tijdens de dialoogsessie zijn o.a. de resultaten van het planMER besproken en is de voorkeur voor het gewenste tracé gedeeld. Het resultaat van de dialoogsessie komt in grote lijnen overeen met het voorkeursalternatief (VKA) zoals dat door Zeeland Seaports en de gemeente Terneuzen is vastgesteld.

#### *Ruggengraat VKA*

De ruggengraat van het Voorkeurstracé is getoond in figuur 2. Vanaf de MUP-strook zijn mogelijke aansluitingen aangegeven met pijlen. Hier kunnen andere leidingen aantakken. Aansluitingen of aftakkingen zijn hier mogelijk, zelfs wenselijk, maar hebben geen prioriteit in de ruggengraat van de MUP-strook.

Bij de vaststelling van het Voorkeurstracé is rekening gehouden met de effectbeoordeling in dit planMER, de passende beoordeling en het archeologisch onderzoek. Uit deze beoordelingen volgen geen onoverkomelijke belemmeringen: daar waar effecten kunnen optreden, zijn maatregelen mogelijk om de effecten te voorkomen. Wél is het uitvoeren van nader onderzoek noodzakelijk bij vervolgbesluiten in het kader van de aanleg van de MUP-strook. Het gaat hierbij om archeologisch onderzoek. Het ontwerp van de MUP-strook is qua diepteligging aangepast vanwege de voorwaarde dat de externe veiligheidscontour binnen de breedte van de MUP-strook dient te blijven. Ruimtelijke beperkingen vanwege externe veiligheid zijn hiermee niet meer aan de orde.

#### *Westoever - kanaalkruising - oostoever*

Het Voorkeurstracé kent één kruising van het kanaal. De voorkeur gaat uit naar één (loodrechte) kruising van het kanaal vanwege de kosten en de scheepvaartveiligheid. De mogelijkheid om bij Sluiskil het kanaal te kruisen is afgevalen: de leidingstrook is hier technisch moeilijk inpasbaar. Het Voorkeurstracé kruist het kanaal Gent-Terneuzen loodrecht ten zuiden van de Zandstraat en sluit verder naar het oosten aan op de Tractaatweg. Hier loopt het tracé ten zuiden van de Zwartenhoekse zeesluis en loopt door het terrein van Batterij Zwartenhoek. In de vervolgfase, bij de nadere detaillering van de ligging van het tracé, dient aandacht te worden besteed aan de bescherming van deze waarden. Het Voorkeurstracé ligt hier tevens in EHS-gebied. Andere EHS-gebieden worden doorkruist. De ligging in EHS-gebied vormt geen belemmering. Tijdens de aanlegwerkzaamheden kunnen ter plekke maatregelen worden genomen om verstoring tegen te gaan.

#### *Aftakkingen om clusters te verbinden*

Vanaf het Voorkeurstracé zijn aftakkingen voorzien naar het noorden en het zuiden voor de aansluiting van de Koegorspolder en de Autrichepolder. De nadere invulling van deze aftakkingen zal in de toekomst worden bepaald. Aan de oostzijde ligt het Voorkeurstracé gebundeld met de Tractaatweg. Aan de westzijde van het kanaal loopt het Voorkeurstracé tot aan het bedrijventcluster Sas van Gent. Doortrekken tot aan de Belgische grens ter plaatse van Sas van Gent is niet voorzien, omdat het bedrijventcluster Sas van Gent slechts behoefte heeft aan een deel van het mogelijke aanbod aan stoffen. Een reservering van een breedte van 20 meter is hier niet noodzakelijk.

### *Opties*

In het planMER is een aantal opties onderzocht. Het voorkeustracé heeft in het noorden een aftakking naar het westen. Deze aftakking, optie A, verbindt de MUP-strook met DOW en de Braakmanhaven. Deze optie is opgenomen in het VKA om de aansluiting op de genoemde clusters te waarborgen. De MUP-strook loopt hier gebundeld met bestaande leidingen.

### *Fasering in tijd en commodities*

Het VKA gaat uit van een gefaseerde aanleg van de buisleidingstrook. Het belangrijkste voordeel van deze optie is dat het flexibiliteit biedt om alleen dat aan te leggen waarvan de vraag naar capaciteit voor buisleidingtransport zeker is gesteld. Dit geeft geen andere effecten op doelbereik, wel zullen de duurzaamheidsdoelen gefaseerd worden gerealiseerd. Er zijn ook nadelen aan deze optie: de MUP-strook moet meerdere keren worden open gegraven en effecten zullen meerdere keren over het hele tracé optreden. Het VKA gaat uit van de verdiepte ligging van enkele leidingen om het externe veiligheidsrisico te verminderen. Hierdoor kunnen zoveel mogelijk stoffen worden getransporteerd.

### *Optimalisatie bij nadere detaillering*

In het vervolg zullen vervolgbesluiten over vergunningverlening ten behoeve van de aanleg en gebruik van buisleidingen worden genomen. Op dat moment ontstaat meer inzicht in het concrete voornemen en de wijze van aanleg. Ook de verwachte effecten van zowel aanleg als exploitatie kunnen dan meer in detail worden onderzocht. Een belangrijk punt is de nadere detaillering van de ligging van de MUP-strook. In dit planMER is de ligging nog indicatief weergegeven. Op een aantal plaatsen kan de ligging van de MUP-strook mogelijk nog geoptimaliseerd worden. Het gaat o.a. om de kanaalkruising, de aanwezige archeologische waarden en de EHS, en de aansluiting op de (herinrichting van de) Tractaatweg.

### **Samenhang met Structuurvisie Buisleidingen van het Rijk**

Het Rijk, Zeeland Seaports en de gemeente Terneuzen zijn overeengekomen om het tracé van de nationale buisleidingstrook en de MUP-strook te bundelen. De ligging van de nationale buisleidingstrook is afhankelijk gesteld van het Voorkeustracé van de MUP-strook. Vandaar dat in de Structuurvisie Buisleidingen van het Rijk nog geen definitief tracé is vastgelegd, maar een indicatief tracé. Voorwaarde van het Rijk hierbij is dat het Voorkeustracé voor de MUP-strook voorziet in een doorgaande verbinding door Zeeland naar België voor leidingen van nationaal belang. Het Voorkeustracé van de MUP-strook voldoet aan deze voorwaarde en past binnen het indicatieve tracé.

### **Vervolg**

De gemeente Terneuzen zal - in samenspraak met omgevingspartijen waaronder Zeeland Seaports - het voorkeustracé uitwerken in een ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen. Aangezien de Passende Beoordeling en het archeologisch bureauonderzoek al zijn uitgevoerd in het kader van dit planMER, zijn er geen aanvullende milieuonderzoeken meer benodigd voor het opstellen van de gemeentelijke Structuurvisie Buisleidingen op het punt van de MUP-strook. De gemeente zal in de ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen aangegeven hoe zij met de overwegingen uit het planMER is omgegaan. De ontwerp-Structuurvisie wordt vervolgens door de gemeente Terneuzen ter visie gelegd. Het planMER en de Tracéverkenning zullen tegelijk als bijlage ter visie worden gelegd. Vanwege de grensoverschrijdende consequenties worden de stukken ook in Vlaanderen ter visie gelegd. Verder worden wettelijke adviseurs en de Commissie m.e.r. om

advies gevraagd. Mede op basis van het advies en eventuele inspraakreacties stelt de gemeente Terneuzen de definitieve Structuurvisie Buisleidingen op. Het voornemen is dat de ontwerp-Structuurvisie samen met het planMER en de Tracéverkenning medio 2013 in procedure wordt gebracht.