



Startnotitie

MER Buizenstraat/-strook Eemshaven - Oosterhorn Delfzijl

Stichting UFO-BED

14 april 2010

Rapport

9V7983

Chopinlaan 12
Postbus 8064
9702 KB Groningen
+31 (0)50 521 42 14 Telefoon
+31 (0)50 526 14 53 Fax
info@groningen.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel Startnotitie
MER Buizenstraat/-strook Eemshaven -
Oosterhorn Delfzijl

Status Rapport
Datum 14 april 2010

Projectnummer 9V7983
Opdrachtgever Stichting UFO-BED
Referentie 9V7983/R00002/JVGR/Gron

Auteur(s) drs. J.H. (Jan) van Grootheest
Collegiale toets mr. H.M.F.F. (Erik) Verbeet, ing. J.T. (Jeroen) Lankveld
Vrijgegeven door ing. J.T. (Jeroen) Lankveld
Datum/paraaf 14-04-2010



INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 M.e.r.plicht buizenstraat/-strook Eemshaven – Oosterhorn Delfzijl	2
1.3 De eerste stap in de m.e.r. procedure: de startnotitie	3
1.4 Leeswijzer	4
2 HET PROJECT OP HOOFDLIJNEN	5
2.1 Inleiding	5
2.2 Beschrijving van de activiteit	5
2.2.1 Noodzaak buizenstraat/-strook	5
2.2.2 Status buizenstraat/-strook	6
2.2.3 Kenmerken buizenstraat/-strook	6
2.3 Projectfasen	8
2.4 Planning	8
3 GEBIEDSKENMERKEN, BELEID EN AUTONOME ONTWIKKELINGEN	11
3.1 Inleiding	11
3.2 Gebiedskenmerken	11
3.3 Beleidsmatige ontwikkelingen	12
3.3.1 Rijk	12
3.3.2 Provincie	13
3.3.3 Gemeente	13
3.4 Autonome ontwikkelingen	14
4 ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN	17
4.1 Inleiding	17
4.2 Alternatieven en varianten	17
5 MILIEUASPECTEN	19
5.1 Inleiding	19
5.2 Milieuaspecten	19
5.2.1 Landbouw	19
5.2.2 Externe veiligheid	19
5.2.3 Bodem	19
5.2.4 Water	20
5.2.5 Ecologie	20
5.2.6 Landschap en cultuurhistorie	20
5.2.7 Archeologie	21
5.2.8 Ruimtebeslag	21
5.2.9 Geluid	21
5.2.10 Verkeer en vervoer	21
5.2.11 Emissies	21
5.2.12 Energie	21
5.3 Werkwijze	22
5.4 Leemten in kennis	22

6	VERVOLG BESLUITVORMING	23
6.1	Inleiding	23
6.2	Beleidskaders	23
6.3	Te nemen besluiten	25
6.4	Te volgen procedures	26

BIJLAGEN

1. Onderbouwing m.e.r.plicht
2. Overzichtskaart leidingentracés
3. Referenties

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Tussen de Eemshaven en Oosterhorn Delfzijl is een buizenstraat/-strook gepland waarmee beide industriële complexen met elkaar worden verbonden. De bedoeling is dat in deze buizenstraat/-strook toekomstige ondergrondse leidingen tussen de Eemshaven en Oosterhorn Delfzijl worden gebundeld. Voor deze buizenstraat/-strook zijn in het Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013 een drietal mogelijke tracés opgenomen (zie figuur 1).



Figuur 1. Tracés buizenstraat/-strook [bron: www.provinciegroningen.nl]

Voordat de buizenstraat/-strook wordt aangelegd, is een integrale afweging van milieueffecten in een milieueffectrapport (MER) noodzakelijk en gewenst. Bij het opstellen van het MER worden verschillende belanghebbende partijen betrokken bij de planvorming. De initiatiefnemer voor het MER is de Stichting Utilitaire Faciliteiten Ontwikkeling Oosterhorn - Buisleidingenstraat Eemsdelta (UFO-BED). Voor het bevoegd gezag wordt vooralsnog uitgegaan van Provinciale Staten, aangezien de te

maken keuze voor een definitief tracé uiteindelijk wordt vastgesteld in een zogenaamd provinciaal inpassingsplan op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

1.2 M.e.r.plicht buizenstraat/-strook Eemshaven – Oosterhorn Delfzijl

De m.e.r.plicht

Uit de Wet milieubeheer volgt dat voor activiteiten die belangrijke nadelige effecten kunnen hebben voor het milieu, een MER¹ moet worden gemaakt.

Er zijn twee typen MER te onderscheiden: het besluit-MER en het plan-MER. Een besluit-MER wordt gemaakt in het kader van een project, zoals olieraffinaderijen, kerncentrales, chemische installaties en de aanleg van auto(snel)wegen, spoorwegen, vliegvelden, pijpleidingen voor gas of olie, (stuw)dammen en glastuinbouwgebieden. Een plan-MER wordt gemaakt in het kader van een plan van overheidswege, zoals een structuurvisie, een landinrichtingsplan, een bestemmingsplan of een inpassingsplan. Voor een dergelijk plan moet een plan-MER worden opgesteld indien:

- het plan het kader vormt voor toekomstige besluit-m.e.r.(beoordelings)plichtige activiteiten, of;
- voor het plan een Passende Beoordeling nodig is in het kader van de Natuurbeschermingswet.

In het Besluit m.e.r. 1994 zijn de verschillende gevallen opgenomen waarin een besluit-MER of een plan-MER verplicht is. Zie hiervoor kader 1.

Kader 1. Bijlagen C en D van het Besluit m.e.r. 1994

De besluiten en plannen waarvoor een MER moet worden gemaakt staan in bijlage C en D van het Besluit m.e.r. 1994. Dit is een wettelijke regeling, behorende tot de Wet milieubeheer. Een plan is plan-m.e.r.plichtig wanneer het plan voorkomt in bijlage C of bijlage D van het Besluit m.e.r. 1994. Een project dat voorkomt in bijlage C is besluit-m.e.r.plichtig. Een project dat voorkomt in bijlage D is m.e.r.besluitplichtig.

Bij een m.e.r.besluitplicht moet het bevoegd gezag bepalen of daadwerkelijk een MER gemaakt moet worden. Dit komt voor wanneer activiteiten in een 'gevoelig gebied' plaatsvinden, zoals een Natura 2000-gebied. De m.e.r.besluitplicht geldt alleen wanneer sprake is van een besluit-MER en niet voor een plan-MER.

Voor de buizenstraat/-strook bestaat een m.e.r.besluitplicht, wat betekent dat de beoordeling of een m.e.r. noodzakelijk is bij het bevoegd gezag ligt. Het opstellen van een besluit-MER is dus niet zonder meer wettelijk verplicht. De Stichting UFO-BED heeft echter in overleg met de provincie Groningen besloten om vrijwillig een besluit-MER op te stellen.

¹ In de tekst worden de afkortingen m.e.r.(milieueffectrapportage) en MER (milieueffectrapport) gehanteerd. Wanneer wordt gesproken over m.e.r. dan wordt de procedure bedoeld, die wordt doorlopen om het uiteindelijke openbare document MER vast te stellen.

De m.e.r. is gekoppeld aan de besluitvorming over het bestemmingsplan dat planologisch voorziet in de aanleg van de buizenstraat/-strook. Vanwege de m.e.r.beoordelingsplicht, dient voor de vaststelling van het bestemmingsplan een plan-m.e.r. te worden uitgevoerd. De besluit-m.e.r. procedure en de plan-m.e.r. procedure worden met elkaar gecombineerd.

Met het doorlopen van de besluit-m.e.r. procedure wordt automatisch ruim voldaan aan de meeste verplichtingen van de plan-m.e.r. procedure. Over het algemeen is de plan-m.e.r. procedure meer gericht op locatie afwegingen dan de besluit-m.e.r. procedure. In de besluit-m.e.r. procedure voor de buizenstraat/-strook wordt deze locatieafweging voor verschillende locatievarianten echter al meegenomen, waardoor ook wat dit betreft aan de plan-m.e.r. procedure wordt voldaan.

Hierbij dient vermeld te worden dat ook voor het Provinciaal Omgevingsplan (POP) 2009-2013 een plan-m.e.r. procedure is doorlopen. In deze plan-m.e.r. procedure zijn onder andere de milieueffecten beschreven voor een tweetal mogelijke tracés voor de buizenstraat/-strook (het Leermens tracé en het Holwierde tracé).

Het onderzoeksgebied voor de aanleg van de buizenstraat/-strook betreft onder meer de Eems/Dollard, die deel uitmaakt van het Vogel- en Habitatrichtlijngebied Waddenzee. De Waddenzee maakt deel uit van het Europese netwerk van natuurgebieden Natura 2000. Omdat significant negatieve effecten op het Natura 2000-gebied Waddenzee niet zijn uit te sluiten, wordt een Passende Beoordeling opgesteld. De Passende Beoordeling maakt deel uit van het MER.

Voor een nadere onderbouwing van de m.e.r.plicht wordt verwezen naar bijlage 1.

1.3 De eerste stap in de m.e.r. procedure: de startnotitie

Deze startnotitie² vormt de eerste stap in de m.e.r. procedure. Met deze startnotitie wil de Stichting UFO-BED informatie verschaffen over het wat, waar, waarom en wanneer van het voorgenomen plan een buizenstraat/-strook aan te leggen voor het transport van verschillende gassen en vloeistoffen tussen de Eemshaven en Oosterhorn Delfzijl.

Een 'startnotitie' is gekoppeld aan de besluit-m.e.r. procedure. In de plan-m.e.r. procedure wordt een dergelijke notitie een 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau' genoemd. Omdat het MER voor de buizenstraat/-strook een gecombineerde besluit- en plan-MER betreft, kan de startnotitie tevens gezien worden als Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

De startnotitie is de basis voor de Richtlijnen, die na inspraak en advies van onder meer de Commissie voor de m.e.r. door het bevoegd gezag worden vastgesteld. In combinatie met de startnotitie dienen de Richtlijnen als leidraad voor het MER. Deze startnotitie is in opdracht van de Stichting UFO-BED opgesteld door Haskoning Nederland B.V. (hierna te noemen Royal Haskoning).

² In de Regeling Startnotitie Milieu-effectrapportage uit 1993 staan de wettelijke eisen waaraan een startnotitie moet voldoen.

1.4 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt de voorgenomen activiteit op hoofdlijnen beschreven. Daarna wordt in het derde hoofdstuk het projectgebied beschreven, inclusief de autonome ontwikkelingen in het gebied. In het vierde hoofdstuk wordt ingegaan op de manier waarop verschillende alternatieven in het MER zullen worden beschreven. Hoofdstuk vijf geeft informatie over de in het MER te beschrijven mogelijke milieu-effecten. Tenslotte wordt in hoofdstuk zes een overzicht gegeven van de nodige besluiten en procedures. In bijlage 1 is een nadere onderbouwing van de m.e.r.plicht gegeven. In bijlage 2 is een kaart opgenomen met daarop de relevante bestaande en geplande leidingen en de alternatieven voor de buizenstraat/-strook.

2 HET PROJECT OP HOOFDLIJNEN

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het initiatief voor de buizenstraat/-strook Eemshaven - Oosterhorn Delfzijl beschreven. Paragraaf 2.2 geeft een beschrijving van de activiteit. Vervolgens wordt ingegaan op de verschillende projectfasen (2.3) en daarna op de planning (2.4).

2.2 Beschrijving van de activiteit

2.2.1 Noodzaak buizenstraat/-strook

Vanwege de industriële ontwikkeling van de Eemshaven de laatste jaren, wordt een toename van aan- en afvoer van verpompbare producten en grond- en hulpstoffen verwacht. De verwachte toename hangt samen met de verwachting dat ook in de toekomst toenemende bedrijvigheid in de Eemsdelta is voorzien.

Om de aan- en afvoer van verpompbare producten en grond- en hulpstoffen te faciliteren en de groei van de bedrijvigheid te stimuleren, is er behoefte aan een buizenstraat/-strook tussen de industrieterreinen Eemshaven en Oosterhorn Delfzijl.

Daarbij geldt dat de haven van Oosterhorn Delfzijl niet toegankelijk is voor schepen met grote diepgang; de Eemshaven is dat wel. Een buizenstraat/-strook draagt bij aan de ontsluiting van Oosterhorn Delfzijl voor diepzeeschepen. Voorts biedt de buizenstraat/-strook mogelijkheden om reststoffen uit te wisselen en duurzaam te hergebruiken. Bundeling van verschillende buisleidingen in een straat of strook draagt tevens bij aan een efficiënt gebruik van de (ondergrondse) ruimte.

De doelstellingen van de buizenstraat/-strook zijn:

- Een toename/versterking van de economische positie van de regio en mogelijkheden in de regio.
- Het snel en veilig kunnen vervoeren van grote hoeveelheden gassen en vloeistoffen via ondergrondse buisleidingen tussen de Eemshaven en Oosterhorn Delfzijl, met aansluitingen op het landelijk net van transportleidingen.
- Het bieden van een duurzaam alternatief voor transport met vrachtwagens, vrachttreinen of schepen. Transport via buisleidingen draagt in beginsel bij aan:
 - Vermindering van het energieverbruik.
 - Vermindering van emissies naar de omgeving.
 - Verlaging van veiligheidsrisico's voor de omgeving.
 - Verbetering van de bereikbaarheid door vermindering van de verkeersintensiteit op wegen, vaar- en spoorwegen.
 - Duurzaam hergebruik van reststoffen.

Het MER zal inzicht moeten geven in de vraag in hoeverre deze doelstellingen kunnen worden bereikt. Daarbij gaat het erom in hoeverre de buizenstraat/-strook kan bijdragen aan een duurzame economische ontwikkeling die niet ten koste gaat van het milieu.

De aanleg van een buizenstraat/-strook past in het landelijke beleid om transport via buisleidingen zoveel mogelijk ruimtelijk te bundelen (zie paragraaf 3.3.1).

2.2.2 Status buizenstraat/-strook

Organisatie en beheer

Initiatiefnemer van de buizenstraat/-strook is de Stichting UFO-BED. Parallel aan het opstellen van het MER wordt door de stichting onderzocht wat de meest gewenste organisatie- en beheersvorm voor de buizenstraat/-strook is.

Het eigendom van de gronden waar de buizenstraat/-strook mogelijk wordt geprojecteerd is in handen van vele verschillende eigenaren. Op basis van het onderzoek naar de meest gewenste organisatie- en beheersvorm wordt ook bepaald op welke manier het eigendom van de gronden voor de buizenstraat/-strook wordt geregeld. Daarbij kan enerzijds het eigendom van de gronden bij de bestaande eigenaren blijven, waarbij de stichting het recht krijgt om leidingen aan te leggen en te beheren. Er wordt dan gesproken van een buizenstrook. Anderzijds kan het eigendom in handen van de stichting komen, waarbij de bestaande eigenaren het recht krijgen voor het gebruik van de gronden (in de vorm van een zakelijk recht). In dit geval is sprake van een buizenstraat.

Inpassingsplan

De buizenstraat/-strook wordt opgenomen in een nader vast te stellen inpassingsplan. Het inpassingsplan wordt opgesteld door de provincie en geldt als bestemmingsplan voor de gronden van de buizenstraat/-strook. Hoewel de gemeenten in eerste instantie verantwoordelijk zijn voor de opname van de buizenstraat/-strook in bestemmingsplannen, kan de provincie via het inpassingsplan deze taak overnemen (in overleg met de gemeenten).

2.2.3 Kenmerken buizenstraat/-strook

De buizenstraat/-strook betreft een gereserveerde strook, waarin ruimte is voor maximaal 25 buisleidingen met een diameter tot 200 cm. De fysieke breedte van de buizenstraat/-strook is maximaal 50 meter. Het invloedsgebied van de buizenstraat/-strook is groter en afhankelijk van diverse factoren, zoals de benodigde verlaging van de grondwaterstand bij de aanleg van leidingen en veiligheidsafstanden.

De streefafstand tussen de verschillende leidingen is in beginsel 1 meter. Voor de diepteligging van de leidingen wordt in beginsel gedacht aan een gronddekking van tenminste 2 meter in agrarisch gebied. Deze streefafstand en de gronddekking kunnen afwijken nabij kruisingen met infrastructuur, bestaande kabels en leidingen en wanneer dat vanuit bijvoorbeeld veiligheidsoogpunt gewenst is. Dit kan ertoe leiden dat op bepaalde plaatsen de diepteligging groter wordt, of leidingen dicht bij elkaar komen te liggen. Ook kunnen verschillende leidingen in de buizenstraat/-strook op verschillende dieptes liggen. Hiervan kan sprake zijn om te voldoen aan veiligheidsnormen, immers bij een diepere ligging wordt de veiligheid vergroot.

In de buizenstraat/-strook kunnen leidingen gelegd worden voor transport van allerlei gassen en vloeistoffen, zoals perslucht, stikstof, zuurstof, waterstof, synthesesgas uit biomassa en (demi)water. Daarnaast kunnen doorgaande transportleidingen voor bijvoorbeeld aardgas, ethyleen en CO₂ in de buizenstraat/-strook worden opgenomen, evenals energie- en telecomkabels. Ook kunnen leidingen worden gelegd voor transport

van restwarmte van energiecentrales naar bijvoorbeeld glastuinbouw of naar installaties voor het verdampen van LNG (liquified natural gas).

De uiteinden van de buizenstraat/-strook sluiten aan op de industrieterreinen van de Eemshaven en Oosterhorn Defzyl, waar ruimte gereserveerd is voor een dergelijke aansluiting. Vanaf deze aansluitingen kunnen in de toekomst leidingen naar diverse producenten en afnemers van stoffen worden gelegd.

Voor de buizenstraat/-strook Eemshaven – Oosterhorn Delfzyl gelden vanuit maatschappelijk belang en milieubelang de volgende uitgangspunten:

- Het grondgebruik zal bij de inrichting tot een buizenstraat/-strook niet worden gewijzigd.
- Duurzaam veilige ligging van leidingen ten opzichte van de omgeving, binnen de vigerende wetgeving.
- Minimalisatie van het ruimtebeslag en optimale beheersbaarheid door bundeling met bestaande leidingen en andere infrastructuur met als uitgangspunt zoveel mogelijk parallelligging naast de bestaande infrastructuur.
- Minimalisatie van de overlast en beperkingen als gevolg van de aanleg van leidingen op een later moment.
- Aanleg en bedrijfsvoering binnen de geldende milieuwetgeving.



Figuur 2. Ondergrondse aardgasleiding ten zuiden van Ten Boer

2.3 Projectfasen

De realisatie van de Buizenstraat/-strook Eemshaven - Oosterhorn Delfzijl zal in de omgeving leiden tot aanpassingen van de huidige situatie, waarbij mogelijk milieueffecten optreden. Om deze gestructureerd in beeld te brengen, wordt het project in een aantal fasen onderverdeeld. De nadruk ligt op de aanlegfase en de operationele fase. De aanlegfase en de operationele fase zullen in de praktijk met elkaar overlappen, omdat gedurende de operationele fase de mogelijkheid bestaat om leidingen in de buizenstraat/-strook aan te leggen.

Er is speciaal aandacht voor mogelijke niet reguliere situaties, waaronder eventuele calamiteiten. Onderstaand wordt kort ingegaan op de belangrijkste aspecten van de genoemde fasen.

Aanlegfase

In de aanlegfase worden de volgende activiteiten voorzien:

- Aanleg van algemene voorzieningen en kunstwerken (infrastructuur).
- Aanleg van buisleidingen.
- Transportbewegingen.

De aanlegfase bestaat uit twee delen. Het eerste deel is de aanleg van algemene voorzieningen en kunstwerken. Het gaat hier om infrastructurele aanpassingen (zoals tunnels, viaducten, etc.) zodat in de toekomst op eenvoudige wijze leidingen in de buizenstraat/-strook kunnen worden gelegd. Het tweede deel van de aanlegfase betreft de aanleg van de buisleidingen zelf. Dit tweede deel overlapt met de operationele fase, op het moment dat leidingen worden aangelegd terwijl reeds leidingen in gebruik zijn.

Operationele fase

In de operationele fase dient met de volgende activiteiten rekening gehouden te worden:

- Gebruik van buisleidingen.
- Onderhoud.
- Inspectie.

Calamiteiten

De uitzonderlijke mogelijkheid bestaat dat er in de buizenstraat/-strook ongewenste gebeurtenissen plaatsvinden, zoals het vrijkomen van gassen of vloeistoffen bij beschadiging van één of meerdere buisleidingen. Het minimaliseren van de kans op calamiteiten en de beheersing van risico's heeft zeer hoge prioriteit.

2.4 Planning

Na indiening van de startnotitie in april 2010, zal het bevoegd gezag mede op advies van de Commissie voor de m.e.r. de Richtlijnen vaststellen. De Stichting UFO-BED is voornemens het MER in oktober 2010 in te dienen. De verwachting is dat de aanleg van leidingen vanaf medio 2012 kan beginnen, voor een periode van 15 tot 20 jaar. In tabel 1 is de planning weergegeven.

Tabel 1. Planning

Activiteit	Periode
Startnotitie MER indienen	April 2010
MER indienen	Oktober 2010
Provinciaal besluit tracékeuze	Begin 2011
Vaststellen inpassingsplan en besluit vergunningen	Vanaf 2012
Afspraken maken over organisatie en beheer van de gronden met individuele grondeigenaren	Vanaf 2012
Aanleg algemene voorzieningen en kunstwerken (aanlegfase)	Vanaf 2012
Aanleg van buisleidingen (aanlegfase)	Vanaf 2012
Gebruik van de buizenstraat/-strook (operationele fase)	Vanaf 2013

3 GEBIEDSKENMERKEN, BELEID EN AUTONOME ONTWIKKELINGEN

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het zoekgebied voor de buizenstraat/-strook beschreven (paragraaf 3.2). De gebiedsbeschrijving heeft betrekking op het gebied tussen de industriële complexen Eemshaven en Oosterhorn Delfzijl. In de paragrafen 3.3 en 3.4 worden respectievelijk een beschrijving van het relevante beleid en de autonome ontwikkelingen in het gebied beschreven.

3.2 Gebiedskenmerken

Het zoekgebied voor de buizenstraat/-strook strekt zich uit tussen de twee industriële havengebieden de Eemshaven en Oosterhorn Delfzijl. Het zoekgebied ligt deels in de Eems/Dollard en deels op land. Het gedeelte in de Eems/Dollard is als onderdeel van de Waddenzee deels aangewezen als stiltegebied en maakt deel uit van het Europese netwerk van natuurgebieden Natura 2000. Daarnaast ligt het gedeelte in de Eems/Dollard in het grensgebied tussen Nederland en Duitsland.

Het zoekgebied op land behoort grotendeels tot de Eemsdelta, die loopt vanaf de Eemshaven tot voorbij Delfzijl. Daarbij strekt het zoekgebied zich uit tot ten westen en ten zuiden van Appingedam en Delfzijl. Het zoekgebied is grotendeels agrarisch gebied. De grootste dorpen in het zoekgebied zijn Spijk, Bierum, Godlinze, Holwierde en Leermens. Deze dorpen liggen globaal gezien ten noordwesten van Appingedam en Delfzijl. Daarnaast liggen in dit gebied de dorpen Oudeschip, Oosteinde, Vierhuizen, Losdorp, Nansum, Arwerd, Krewerd, Uitwierde, Oosterwijtwerd, Jukwerd, Biessum en Tjamsweer. Ten zuiden van Appingedam en Delfzijl liggen de dorpen Lakswerd, Amsweer, Geefswear, Weiwerd en Meedhuizen. Aan de zuidkant van Appingedam ligt voorts het bedrijventerrein Fivelpoort.

De belangrijkste infrastructuur in het gebied is de N33, die vanaf de Eemshaven naar het zuiden loopt, tussen Appingedam en Delfzijl door. Overige belangrijke wegen in het gebied zijn:

- N46 (vanaf de Eemshaven richting Groningen).
- N363 (vanaf de N33 bij Spijk richting Roodeschool en Uithuizen).
- N997 (vanaf de N33 bij Holwierde richting Delfzijl).
- N360 (vanaf Delfzijl via Appingedam richting Groningen).
- N991/N362 (vanaf Oosterhorn Delfzijl naar het zuiden, met verbinding naar de N33).

Het landschap in het noorden bij de Eemshaven wordt in het Provinciaal Omgevingsplan (POP) getypeerd als een dijkenlandschap. De voornaamste karakteristieken van het dijkenlandschap zijn de oude dijken, karakteristieke waterlopen en monumentale boerderij(erv)en. Meer zuidelijk gelegen, ten noorden van Appingedam en Delfzijl is sprake van een kwetsbaar, waardevol wierdenlandschap. Naast karakteristieke waterlopen en monumentale boerderij(erv)en, zijn wierden en een oorspronkelijk verkavelingspatroon een kernkarakteristiek. Ten westen van Appingedam en ten zuiden van Appingedam en Delfzijl is sprake van een wegdorpenlandschap op zeeklei, met weinig bijzondere karakteristieken.

3.3 Beleidsmatige ontwikkelingen

3.3.1 Rijk

Nota Ruimte

De Nota Ruimte, die op 27 februari 2006 in werking is getreden, bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Het kabinet schept ruimte voor ontwikkeling uitgaande van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet' en verschuift het accent van het stellen van ruimtelijke beperkingen naar het stimuleren van gewenste ontwikkelingen.

In de Nota Ruimte geeft het kabinet aan welke waarden overal ten minste gegarandeerd worden (de basiskwaliteit) en voor welke ruimtelijke structuren het rijk een grotere verantwoordelijkheid heeft: de Ruimtelijke Hoofdstructuur. In deze Ruimtelijke Hoofdstructuur ligt een aantal belangrijke structuren die het rijk van nationaal belang acht. Dit betreft stedelijke netwerken, Ecologische Hoofdstructuur (EHS), projecten (bijvoorbeeld Schiphol) en gebieden (nationale landschappen). Buiten de Ruimtelijke Hoofdstructuur zijn provincies en gemeenten in belangrijke mate verantwoordelijk voor de vormgeving en realisering van het ruimtelijk beleid. Het begrip 'basiskwaliteit' dient hierbij (zowel inhoudelijk als procesmatig) als uitgangspunt.

In de Nota Ruimte zijn de Eemshaven en de haven van Delfzijl aangewezen als zeehaven. De Groningse zeehavens staan vooral in functie van de bedrijvigheid in het noorden en zijn van betekenis in enkele belangrijke marktniches in het intra-Europese vervoer en in de ontwikkeling van enkele industriële clusters. De zeehavens zijn belangrijke vestigingsplaatsen voor industrie. Het beleid is gericht op versterking van de maatschappelijke meerwaarde van de zeehavens voor de Nederlandse economie.

In de Nota Ruimte is voorts aangegeven dat het voor de toekomst van met name de Nederlandse industrie belangrijk is netwerken van hoofdtransportleidingen voor het transport van grondstoffen (zoals aardolie, aardgas, water en chemicaliën), halffabrikaten en rest- en afvalstoffen te creëren tussen de zeehavens en de industriële centra. Voor de energievoorziening in Nederland en de omliggende landen is het netwerk van hogedruk aardgasleidingen belangrijk. Ondergronds buisleidingvervoer is betrouwbaar en duurzaam en het levert nauwelijks of geen visuele hinder op. De ontwikkeling van het buisleidingenvervoer wordt belemmerd door de hoge kosten van kruisende voorzieningen met andere hoofdinfrastructuur.

Doel van het beleid ten aanzien van hoofdtransportleidingen is om problemen en knelpunten bij de ondergrondse ordening te voorkomen, waar mogelijk bundeling met andere lijninfrastructuur te bevorderen en de veiligheid rondom deze leidingen te waarborgen.

Structuurvisie buisleidingen

Het Ministerie van VROM werkt aan de Structuurvisie Buisleidingen, als opvolger van het huidige Structuurschema buisleidingen (SBU) uit 1985. De nieuwe Structuurvisie wijst ruimte aan voor toekomstige buisleidingen voor gevaarlijke stoffen in Nederland voor de komende 20 tot 30 jaar.

Het Rijk geeft daarbij op hoofdlijnen aan waar provincies en gemeenten ruimte moeten reserveren. Provincies en gemeenten kunnen zelf meebepalen waar de leidingen precies komen te liggen. Het beleid is erop gericht deze nieuwe buisleidingen zoveel mogelijk met al bestaande buisleidingen laten samengaan (bundelen) om onnodige verspilling van de ruimte te voorkomen. Naar verwachting is in de tweede helft van 2010 de nieuwe structuurvisie klaar.

Het Rijk heeft aangegeven welke verbindingen zij het meest belangrijk vindt voor toekomstige buisleidingen. De reservering van ruimte voor meerdere leidingen naar de Eemshaven is onderdeel van deze structuurvisie. Voor de structuurvisie wordt een plan-MER opgesteld, waarin onder meer de reservering voor leidingen richting de Eemshaven wordt onderzocht op milieueffecten. Uit de plan-m.e.r. kan blijken dat bepaalde verbindingen qua milieueffecten negatief scoren en daardoor afvallen. De kaart met verbindingen die daarna overblijft wordt in de Structuurvisie buisleidingen opgenomen als hoofdstructuur voor nieuwe buisleidingen.

3.3.2 Provincie

Provinciaal Omgevingsplan en Omgevingsverordening

In het Provinciaal Omgevingsplan (POP) 2009-2013 geeft de provincie aan dat energie voor de provincie Groningen goede kansen biedt voor economische ontwikkeling, met name in de Eemsdelta. Dit vereist dat Groningen tijdig kan beschikken over de benodigde (inter)nationale infrastructuur in de vorm van bijvoorbeeld buisleidingen, hoogspanningskabels, opslagfaciliteiten, en ook kennis en innovatie, mede ten behoeve van de productie en opslag van stikstof.

Daarom heeft de provincie Groningen in het POP en in de Omgevingsverordening 2009 ruimte gereserveerd voor tracés van buisleidingen (al dan niet gelegen in buisleidingenstroken en -straten), en werkt de provincie zonedig mee aan de aanleg van die leidingen (procedureel).

Vanwege een toenemende behoefte om gassen (CO₂, synthesesgas uit biomassa, stikstof, zuurstof) en vloeistoffen (vooral water) op een duurzame, veilige manier uit te kunnen wisselen tussen de industriegebieden in de Eemshaven en Delfzijl, wordt gezocht naar een tracé voor een buizenstraat/-strook. De provincie vraagt gemeenten daarom ruimte te reserveren voor een buizenstraat/-strook tussen deze twee gebieden.

3.3.3 Gemeente

Bestemmingsplannen

Het zoekgebied voor de buizenstraat/-strook ligt in de gemeenten Eemsum, Loppersum, Slochteren, Appingedam en Delfzijl. De gemeenten stellen voor hun grondgebied bestemmingsplannen op. Bij de aanleg van een buizenstraat/-strook over land, zal deze voornamelijk over gronden lopen waar bestemmingsplannen buitengebied van kracht zijn. Een eventueel tracé voor een buizenstraat/-strook tussen de Eemshaven en Oosterhorn Delfzijl is nog niet in alle bestemmingsplannen opgenomen. In huidige bestemmingsplannen van de gemeenten Loppersum en Appingedam is weliswaar expliciet rekening gehouden met de aanleg van een vorm van een buizenstraat/-strook, echter is de aangegeven breedte van de strook onvoldoende.

De gemeenten Eemsum, Loppersum, Appingedam en Delfzijl werken momenteel aan de actualisatie van (delen van) de bestemmingsplannen buitengebied.

Visies

In verschillende gemeenten zijn/worden visies opgesteld voor het grondgebied of delen van het grondgebied van de gemeenten. Zo heeft de gemeente Delfzijl dorpsvisies opgesteld voor verschillende dorpen. De gemeente Slochteren heeft een toekomstvisie vastgesteld (2008) op basis waarvan beleidsregels worden uitgewerkt die de basis vormen voor nieuwe bestemmingsplannen.

Structuurvisie Tussengebied Appingedam - Delfzijl

Het Tussengebied Appingedam - Delfzijl is een landelijk gebied tussen Appingedam en Delfzijl. Door uitbreidingswijken en bedrijventerreinen zijn deze plaatsen steeds dichterbij elkaar komen te liggen. Het landelijke karakter van het Tussengebied is hierdoor onder druk komen te staan.

Om alle ontwikkelingen die het Tussengebied nu en in de toekomst te wachten staan in goede banen te leiden, is voor het gebied deze structuurvisie opgesteld. Het hoofddoel is de structuur van het Tussengebied te versterken. De waardevolle en karakteristieke elementen worden daarbij behouden en daar waar mogelijk versterkt. Deze visie is een invulling van en vervolg op de Damsterdiepvisie.

De structuurvisie dient primair als instrument gebruikt te worden om de verdere verrommeling van het Tussengebied tegen te gaan. Het ontwikkelen van het Tussengebied is dus geen doel op zich.

3.4 Autonome ontwikkelingen

Autonome ontwikkelingen zijn gedefinieerd als de ontwikkelingen die behoren tot het vastgestelde beleid. De autonome ontwikkelingen maken onderdeel uit van de referentiesituatie, waaraan mogelijke effecten worden getoetst (zie paragraaf 4.2). Onderstaand is een overzicht gegeven van autonome ontwikkelingen die op dit moment in beeld zijn.

Glastuinbouw Eemshaven

De gemeente Eemsum en de provincie Groningen onderzoeken de mogelijkheden voor een nieuw glastuinbouwgebied ten zuiden van de Eemshaven. Het gaat hierbij om een gebied waar 230 hectare netto glas zou kunnen verrijzen. Voor de glastuinbouw is een MER opgesteld, waarmee het college van Burgemeester en Wethouders begin 2006 is akkoord gegaan. De provincie heeft met het MER ingestemd, en heeft de glastuinbouwlocatie in het POP opgenomen. De glastuinbouwlocatie is niet in het bestemmingsplan opgenomen.

Windenergie

In zowel de Eemshaven als bij Delfzijl zijn windparken in ontwikkeling. De locaties voor deze windparken zijn vastgelegd in het POP. De locatie in de Eemshaven overlapt deels met het havengebied en strekt zich uit ten zuiden ervan, waar het windpark deels overlapt met het bovengenoemde glastuinbouwgebied. De locatie bij Delfzijl strekt zich deels uit over het industrie- en havengebied Oosterhorn Delfzijl, en ligt deels ten zuiden daarvan.

Waterkeringszone

Om een robuuste bescherming tegen overstroming door zeewater te garanderen, waarbij rekening wordt gehouden met de gevolgen van klimaatverandering en bodemdaling, heeft de provincie Groningen aan weerszijden van de zeedijken een profiel van vrije ruimte gereserveerd. Deze ruimte is naar schatting voldoende om in de komende tweehonderd jaar maatregelen te kunnen treffen.

4 ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

4.1 Inleiding

In het MER worden verschillende (locatie)alternatieven en varianten voor de buizenstraat/-strook Eemshaven - Oosterhorn Delfzijl beoordeeld op milieueffecten. In dit hoofdstuk wordt beschreven welke locatiealternatieven onderzocht worden, en welke varianten binnen deze alternatieven mogelijk zijn.

4.2 Alternatieven en varianten

Referentiesituatie

In het MER worden alternatieven en varianten gegeven voor de locatie en de uitvoering van de buizenstraat/-strook. De alternatieven en varianten worden daarbij afgezet tegen de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie plus autonome ontwikkelingen. Dit is de situatie waarbij de buizenstraat/-strook niet wordt aangelegd.

Locatiealternatieven

In het Provinciaal Omgevingsplan (POP) is een drietal indicatieve tracés voor de buizenstraat/-strook opgenomen: het Leermens tracé, het Holwierde tracé en het Eems-Dollard tracé. In het MER zullen deze drie alternatieve tracés worden beoordeeld op milieueffecten.

Aanvullend is besloten een vierde tracé (het Holwierde-extra tracé) in ogenschouw te nemen. Dit vierde tracé loopt deels gelijk aan het Holwierde tracé, maar gaat in plaats van westelijk over land, oostelijk door de Eems/Dollard bij Delfzijl langs.

De kaart in bijlage 2 geeft een overzicht van de vier indicatieve tracés.

Uitvoeringsvarianten

In het MER zal een aantal uitvoeringsvarianten worden opgenomen, waarin variaties ten aanzien van de voorgenomen activiteit zijn opgenomen. Deze variaties kunnen gaan over:

- Optimalisatie route buizenstraat/-strook. Voor de route van de buizenstraat/-strook kunnen varianten worden onderzocht waarmee de route wordt geoptimaliseerd ten opzichte van de indicatieve tracés. De precieze route wordt voor een belangrijk deel bepaald door de omgeving. Uitgangspunten zijn het op orde houden van de agrarische structuur, het minimaliseren van de gevolgen voor de agrarische functie, minimaliseren van de tracélengte, minimalisering van bochten in de buizenstraat/-strook, minimale (tijdelijke) verstoring in het gebied en minimaliseren van veiligheidsrisico's.
- Aansluitingen op de industrieterreinen. Voor de aansluitingen van de buizenstraat/-strook op de industrieterreinen Eemshaven en Oosterhorn Delfzijl kunnen verschillende keuzes worden gemaakt. Het gaat hier om het passeren van dijken en de benodigde infrastructuur vanaf de rand van de industrieterreinen naar de bedrijven.
- Aanlegmethode buisleidingen. Bij de aanleg van buisleidingen kunnen verschillende technieken worden gebruikt, zoals aanleg in open ontgraving, persing of boring. Voor de kruising van leidingen met belangrijke infrastructuur kunnen voorzieningen

(zoals tunnels of viaducten) worden aangelegd waardoor leidingen eenvoudig kunnen worden bijgeplaatst. Eventueel kunnen dit soort technieken of inpassingmaatregelen op meerdere plaatsen worden toegepast om verstoring in de omgeving of verstoring van de agrarische functie te voorkomen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan vrijwel volledig geboorde tracés.

- Uitvoering en periode van aanlegwerkzaamheden, onderhoud en inspectie. Uit het oogpunt van verstoring in de omgeving kunnen varianten worden beschreven voor de periode waarin werkzaamheden plaatsvinden.

Voorkeursalternatief

Het MER leidt uiteindelijk tot het voorkeursalternatief van de Stichting UFO-BED. Het voorkeursalternatief komt in beginsel overeen met één van de locatiealternatieven, maar kan tevens aspecten uit één of meerdere van de uitvoeringsvarianten bevatten.

Voortschrijdend inzicht, opgedaan tijdens de uitvoering van het MER, of effectbeperkende maatregelen, kunnen hier een onderdeel van vormen. Van het voorkeursalternatief dient de economische haalbaarheid (mede gebaseerd op de vraag van bedrijven) in relatie tot andere alternatieven en varianten inzichtelijk te zijn.

Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Tot slot zal in het MER het meest milieuvriendelijke alternatief worden uitgewerkt. Dit alternatief is samengesteld uit de uitvoeringsvarianten die gezamenlijk het beste scoren uit het oogpunt van het milieu. In dit alternatief zullen ook eventuele mitigerende maatregelen worden opgenomen. Met de modernisering van de MER-wetgeving per 1 juli 2010, is het beschrijven van het MMA geen verplicht onderdeel meer van de m.e.r. procedure (zie paragraaf 6.2, kader 2).

5 MILIEUASPECTEN

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de milieuaspecten die in het MER worden behandeld (paragraaf 5.2.) Aan de hand van deze aspecten worden in het MER de milieueffecten van de verschillende alternatieven en varianten beschreven. In paragraaf 5.3 wordt nader ingegaan op deze werkwijze; paragraaf 5.3 gaat over leemten in kennis.

5.2 Milieuaspecten

5.2.1 Landbouw

Het zoekgebied voor het tracé voor de buizenstraat/-strook ligt grotendeels in agrarisch gebied. Voor het Leermens tracé en het Holwierde tracé geldt dit nagenoeg volledig. De structuur van de landbouw in het gebied en de economische betekenis van de agrarische sector worden in beeld gebracht.

Ten aanzien van de agrarische functie wordt in het MER een gevoeligheidsanalyse van de ruimtelijke ingrepen gemaakt. Daarbij worden de effecten van de doorsnijding van percelen (huiskavels en veldkavels) besproken. Het gaat dan om effecten op agrarisch gebruik, barrièrewerking, toegankelijkheid van de percelen en gevolgen voor bedrijfswoningen en bedrijfsgebouwen (ligging en gebruik).

In relatie tot agrarisch gebruik dient gekeken te worden naar de kwaliteit van de bodem, zowel ten aanzien van de aanleg als ten aanzien van mogelijkheden voor herverkaveling. In relatie tot de drooglegging en de drainage voor de agrarische functie worden de gevolgen voor de waterhuishouding en van de ontwatering van het tracé zelf in beeld gebracht.

5.2.2 Externe veiligheid

Het waarborgen van de veiligheid is essentieel bij het gebruik en beheer van een buizenstraat/-strook. De externe veiligheid vormt daarmee een belangrijk onderdeel van het MER.

In het MER zullen de veiligheidscontouren rond de verschillende tracés worden berekend, en zullen eventuele knelpunten in beeld worden gebracht. Daarbij wordt ingegaan op de benodigde maatregelen om de veiligheidsrisico's binnen wettelijke normen te houden. Tevens worden eventuele beperkingen voor oprichting, verbouw en functieverandering van bedrijfsgebouwen in de omgeving van de buizenstraat/-strook in beeld gebracht.

5.2.3 Bodem

Bij de aanleg van de buizenstraat/-strook zal vergraving van de bodem plaatsvinden. In het MER zal worden aangegeven wat de omvang van vergravingen zal zijn bij de verschillende alternatieven en varianten. Daarbij wordt ingegaan op mogelijke doorsnijding van afsluitende lagen, zettingen als gevolg van bemalingen, warmte invloed

op de omgeving, mogelijk aanwezige verontreinigingen in de te vergraven grond en/of in het grondwater en aantasting van geomorfologische waarden.

Naast de effecten met betrekking tot bodemvergraving, wordt ingegaan op de mogelijke gevolgen van bodemdaling en bodemtrillingen voor de buizenstraat/-strook. Daarbij wordt onderzocht op welke manier eventuele effecten kunnen worden voorkomen.

5.2.4 Water

In de aanlegfase zal in de omgeving van de werkzaamheden bemaling plaatsvinden. Dit geldt met name voor aanleg van leidingen 'in den droge'. In het MER worden de kwantitatieve effecten van bemaling en de kwalitatieve effecten als gevolg van lozing van bemalingswater beschreven, evenals veranderingen in de grondwaterstroming.

Voorts zal de buizenstraat/-strook verschillende watergangen kruisen. Het gaat hier om hoofdwatgangen en kavel-/perceelsloten. In het MER worden de effecten van verschillende manieren van het kruisen van watergangen beschreven.

In afstemming met het waterschap zal worden gezien welke aspecten aan de orde komen in de watertoets, als onderdeel van de m.e.r.

5.2.5 Ecologie

De aanleg van buisleidingen kan in algemene zin een versturende, vernietigende en versnipperende werking hebben op het gebied van ecologie. Deze werking kan ontstaan tijdens de aanlegfase en bij onderhoud en inspectie, voor zowel flora als fauna.

In het MER worden de effecten op beschermde soorten beschreven. Daarnaast worden de effecten op de ecologisch waardevolle gebieden in de omgeving beschreven. Het gaat hier om de Ecologische Hoofdstructuur, Natura 2000 en om weide- en akkernatuur. Om de mogelijke invloed van de buizenstraat/-strook voor het aspect ecologie te bepalen, zal naar verwachting veldwerk worden uitgevoerd.

5.2.6 Landschap en cultuurhistorie

Voor het aspect landschap en cultuurhistorie is de landschappelijke inpassing van de bovengrondse elementen van de buizenstraat/-strook van belang. Het kan hier mogelijk gaan om verhoogde ligging van de buisleidingen bij kruisingen van infrastructuur (dijken, watergangen, wegen), en om de zichtbaarheid van de werkzaamheden in het landschap. Daarnaast speelt de invloed op cultuurhistorische elementen in het landschap een rol. Invloed op cultuurhistorische elementen kan plaatsvinden bij het kruisen van karakteristieke waterlopen, oorspronkelijke verkavelingen en bij aanleg nabij wierden of waardevolle bebouwing. In het MER worden de effecten van de verschillende alternatieve tracés voor de buizenstraat/-strook op landschap en cultuurhistorie beschreven.

5.2.7 Archeologie

In de aanlegfase zal vergraving van de bodem plaatsvinden. De risico's die de vergraving met zich meebrengt voor archeologische waarden worden in kaart gebracht en meegenomen in het MER. In het kader van het MER zal een bureaustudie worden uitgevoerd met als resultaat een archeologische verwachtingskaart. Op basis van deze archeologische verwachtingskaart wordt bekeken in hoeverre archeologisch veldonderzoek dient te worden uitgevoerd.

5.2.8 Ruimtebeslag

De buizenstraat/-strook heeft een bepaald ruimtebeslag. In het MER wordt voor de verschillende alternatieven het ruimtebeslag bepaald, gerelateerd aan de functie waarop het ruimtebeslag plaatsvindt, zoals landbouw, woon- en leefomgeving en natuur.

5.2.9 Geluid

Geluidseffecten zullen zich voordoen als gevolg van de werkzaamheden bij de aanleg van leidingen en bijbehorende kunstwerken. Daarnaast kunnen in de operationele fase compressoren voor het transport van gassen en vloeistoffen door de leidingen geluid veroorzaken. In het MER worden eventuele knelpunten in beeld gebracht, waar mogelijk overschrijding van streef- en grenswaarden kan plaatsvinden.

5.2.10 Verkeer en vervoer

Bij de aanleg van de buizenstraat/-strook zal een bepaalde hoeveelheid transportbewegingen worden gegenereerd. Het gaat hier om aan- en afvoer van leidingdelen, bouw materieel en personeel. In de operationele fase zal alleen nog sprake zijn van verkeer voor inspectie en onderhoud. Een verwacht effect van de aanleg van de buizenstraat/-strook is voorts dat minder transport per vrachtwagen plaats zal vinden. In het MER worden de verkeers- en vervoerseffecten weergegeven.

5.2.11 Emissies

In het MER wordt aangegeven welke emissies plaatsvinden als gevolg van de buizenstraat/-strook. Het gaat enerzijds om emissies naar de lucht en anderzijds om lichtemissies. Emissies naar de lucht vinden bijvoorbeeld plaats als gevolg van verkeersbewegingen en inzet van materieel in de aanlegfase. Ook lichtemissies vinden met name in de aanlegfase plaats.

5.2.12 Energie

In het MER wordt een energiebalans opgenomen, die inzicht geeft in het potentiële energieverbruik van het leidingtransport in de buizenstraat/-strook. Daarnaast geeft de energiebalans inzicht in de potentiële besparing van energie door gassen en vloeistoffen met de buizenstraat/-strook te transporteren in plaats van andere transportwijzen. In de energiebalans wordt ook de indirecte besparing van CO₂-uitstoot weergegeven.

5.3 Werkwijze

In het MER wordt onderzocht welke milieugevolgen optreden als gevolg van de realisering van de alternatieven. Dit kunnen zowel positieve als negatieve effecten zijn. Daarnaast wordt onderscheid gemaakt in tijdelijke en blijvende effecten. De milieueffecten worden op schematische wijze in het MER gepresenteerd en gewogen. In hoofdstuk 4 van deze startnotitie zijn de te onderzoeken alternatieven voor de buizenstraat/-strook beschreven. De milieugevolgen van deze alternatieven worden beoordeeld en de alternatieven worden onderling met elkaar vergeleken. In het MER wordt ook nagegaan in hoeverre negatieve effecten met zogenoemde mitigerende (= verzachtende) maatregelen kunnen worden voorkomen of beperkt.

5.4 Leemten in kennis

Eventuele leemten in kennis zullen in het MER worden beschreven. Tevens zal aandacht worden besteed aan de monitoring van mogelijke effecten.

6 VERVOLG BESLUITVORMING

6.1 Inleiding

Het MER is primair gekoppeld aan de besluitvorming over het bestemmingsplan dat planologisch voorziet in de aanleg van de buizenstraat/-strook. In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke regelgeving van toepassing is op de voorgenomen activiteit. Onderstaand (paragraaf 6.2) wordt ingegaan op de beleidskaders waarbinnen besluiten worden genomen. Voorts wordt een overzicht gegeven van de te nemen besluiten (6.3) en de te doorlopen procedures (6.4).

6.2 Beleidskaders

Onderstaand wordt een, niet uitputtende, opsomming gegeven van bestaande kaders waarbinnen besluiten met betrekking tot de voorgenomen activiteit worden genomen. Deze kaders (wetten, verordeningen, nota's, plannen) met een indicatieve dan wel bindende betekenis worden in het MER nader uitgewerkt.

Internationaal en Europees beleid

- Europese Gasrichtlijn 2003/55/EC (2003).
- Kaderrichtlijn Water (2000).
- Vogelrichtlijn (1979).
- Habitatrichtlijn (1992).
- Verdrag van Malta (1998).
- Espoo-verdrag (1991).
- Eems-dollard verdrag (1960 en Eems-Dollard milieuprotocol (1998).

Nationaal, wetten

- Wet milieubeheer.
- Besluit m.e.r. 1994.
- Wet ruimtelijke ordening.
- Woningwet en Bouwbesluit.
- Flora- en Faunawet.
- Natuurbeschermingswet.
- Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (nog niet in werking, zie kader 2).
- Waterwet.
- Wet bodembescherming.
- Monumentenwet.
- Ontgrondingenwet.
- Gaswet.
- Ontheffingswet.
- Wet geluidhinder.
- Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen.
- Circulaire Zonering Hogedruk Aardgastransportleidingen (1984).
- Circulaire Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (2004).

Nationaal, nota's

- Nota Ruimte (2006).
- Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) (2001).
- Derde Energienota 1995/1996.

- Vierde Nota Waterhuishouding.
- Structuurschema buisleidingen (1985) en Structuurvisie buisleidingen (verwacht medio 2010).
- Derde Nota Waddenzee (2006).
- Nota Belvédère (1998).
- Concessie Gasunie (1963).
- Erkenning openbaar belang Gasunie (1964).

Provinciaal

- Provinciaal Omgevingsplan (Groningen, 2009).
- Provinciale Omgevingsverordening (Groningen).
- Interprovinciaal beleidsplan Waddenzeegebied (1995).

Gemeentelijk

- Bestemmingsplannen.
- Verordeningen.
- Beleidsplannen.

Waterschap

- Waterbeheersplannen.
- Keur.

Kader 2. Toelichting mogelijke veranderingen procedures

Wabo

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) brengt ca. 25 regelingen samen die de fysieke leefomgeving betreffen. Het gaat hierbij om bouw-, milieu-, natuur- en monumentenvergunningen, die opgaan in één vergunning, de zogenaamde Omgevingsvergunning. Zo hebben burgers en ondernemers nog maar te maken met één loket, één beschikking en één procedure. De aanvraag kan digitaal worden gedaan en behandeld.

De inwerkingtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is een aantal malen uitgesteld. De extra tijd is nodig om de invoering zorgvuldig te laten verlopen. De betrokken wet- en regelgeving en de te bouwen ICT-voorziening zijn zeer complex en vragen meer tijd dan verwacht. Ten slotte zijn partijen nog druk bezig overeenstemming te bereiken. Naar verwachting is het wetgevingstraject begin 2010 afgerond en zal de Wabo met ingang van 1 juli 2010 in werking treden. [Bron: www.vrom.nl]

MER nieuwe stijl

Met de modernisering van de MER-wetgeving, is met name de voorfase van de MER procedure teruggebracht tot enkele vrijwillige aspecten. Waar eerder voorafgaand aan het opstellen van een MER het opstellen van een startnotitie verplicht was, deze ter inzage moest worden gelegd en waar richtlijnen voor werden vastgesteld, hoeft in de nieuwe (beperkte) procedure alleen een mededeling aan het bevoegd gezag gedaan te worden. Advisering over de reikwijdte en het detailniveau van het MER door overheidsorganen en Commissie m.e.r. kan op vrijwillige basis worden gevraagd. Daarnaast is ook een beschrijving van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) niet meer verplicht.

Het beoogde moment waarop de nieuwe MER-wetgeving van kracht wordt, valt in de periode dat er aan het MER voor de buizenstraat/-strook gewerkt wordt. Omdat de nieuwe MER-wetgeving op dit moment nog niet in werking is, wordt de huidige MER-procedure met uitgebreide voorfase (startnotitie, ter inzage legging en richtlijnen) gevolgd.

6.3 Te nemen besluiten

Voor de uitvoering van de activiteiten rond de buizenstraat/-strook moet door het bevoegd gezag een aantal besluiten genomen worden. In tabel 3 staan de mogelijk te nemen besluiten opgesomd. Bij het opstellen van deze lijst is ervan uitgegaan dat de Wabo in werking is getreden en van toepassing is.

In de uitvoeringspraktijk met betrekking tot de Wabo zitten op dit moment een aantal onzekerheden die nog moeten uitkristalliseren. Daarom dient in tabel 3 het overzicht van wettelijk kader en bijbehorende bevoegde gezagen als indicatief te worden beschouwd.

Tabel 3. Overzicht (mogelijk) van te nemen besluiten

Wettelijk kader	Bevoegd gezag	Toetsing en te nemen besluit
Wet ruimtelijke ordening	Gemeenteraad of PS	bestemmingsplan of provinciaal inpassingsplan
Wet ruimtelijke ordening (oud) Wet algemene bepalingen omgevingsrecht	College van BenW	aanlegvergunning voor grondwerken en realisatie van leidingen onder de grond en mogelijk ter bescherming van landschappelijke waarden en archeologische waarden
Waterwet	GS	onttrekkingsvergunningen bemalingswater aanleg leidingen en kunstwerken
Waterwet	Waterschap	lozingsvergunningen bemalingswater aanleg leidingen en kunstwerken
Wet milieubeheer (oud) Wet algemene bepalingen omgevingsrecht	College van BenW	vergunning afsluiterlocatie(s)
Wegenverkeerswet	College van BenW	wegen- en verkeerswetvergunningen voor (tijdelijk) beïnvloeden verkeersbewegingen aanleg leidingen en kunstwerken
Wet algemene bepalingen omgevingsrecht	College van BenW	kapvergunningen
Waterwet	Waterschap	keurontheffingen voor realisatie van dammen, duikers en boringen in waterkeringen en kruisingen met watergangen
Natuurbeschermingswet	GS of LNV	mogelijke natuurbeschermingswetvergunning
Flora- en faunawet	LNV	mogelijke ontheffing flora- en faunawet voor aanleg leidingen en kunstwerken
Omgevingsverordening	GS	mogelijke ontheffingen
Wet beheer rijkswaterstaatswerken	RWS	mogelijke vergunning
Wet bodembescherming	GS	mogelijk bevel tot bodemsanering
Woningwet (oud) Wet algemene bepalingen omgevingsrecht	College van BenW	bouw- en/of sloopvergunning
Ontgrondingenwet	GS	ontgrondingenvergunning
		tracégoedkeuring Planologische werkcommissie (PWC)

6.4 Te volgen procedures

Het MER voor de Buizenstraat/-strook Eemshaven – Delfzijl Oosterhorn betreft een gecombineerde besluit- en plan-MER. De besluit-m.e.r. procedure bevat meer procedurele stappen en voorschriften dan de plan-m.e.r. procedure. Bij een gecombineerde besluit- en plan-m.e.r. is de besluit-m.e.r. procedure dan ook maatgevend. In onderstaande tabel is de besluit-m.e.r. procedure weergegeven.

Tabel 4. Overzicht procedure voor de milieueffectrapportage (besluit-MER)

MILIEUEFFECTRAPPORTAGE			
Termijnen	Acties Initiatiefnemer	Acties Bevoegd Gezag	Acties Derden
	Startnotitie	Bekendmaking	
↓ 6 wkn wkn			Inspraak/advies
↓ 9 wkn			Advies richtlijnen Commissie m.e.r.
↓ 13 wkn	Overleg	Richtlijnen	
	Opstellen MER		
	Indienen MER		
↓ 6 wkn		Beoordeling aanvaardbaarheid MER	
↓ 8 wkn		Bekendmaking MER	
↓ 6 wkn			Inspraak, advies en zienswijzen
↓ 5 wkn			Toetsingsadvies Commissie m.e.r.
		Besluit over de het bestemmingsplan	
	Uitvoeren Voorgenomen Activiteit		
		Evaluatie Milieugevolgen	

Bijlage 1

Onderbouwing m.e.r.plicht

Besluit m.e.r. 1994

De besluiten en plannen waarvoor een MER moet worden gemaakt staan in bijlage C en D van het Besluit m.e.r. 1994. Dit is een wettelijke regeling, behorende tot de Wet milieubeheer. Een plan is plan-m.e.r.plichtig wanneer het plan voorkomt in bijlage C of bijlage D van het Besluit m.e.r. 1994. Een project dat voorkomt in bijlage C is besluit-m.e.r.plichtig. Een project dat voorkomt in bijlage D is m.e.r.beoordelingsplichtig.

Bij een m.e.r.beoordelingsplicht moet het bevoegd gezag bepalen of daadwerkelijk een MER gemaakt moet worden. Dit komt bijvoorbeeld voor wanneer activiteiten in een 'gevoelig gebied' plaatsvinden, zoals een Natura 2000-gebied. De m.e.r.beoordelingsplicht geldt alleen wanneer sprake is van een besluit-MER en niet voor een plan-MER.

In het Besluit m.e.r. 1994 is een aantal categorieën opgenomen die betrekking hebben op buisleidingen als de onderhavige. Het gaat om één categorie in bijlage C en om drie categorieën in bijlage D van het Besluit m.e.r. 1994.

M.e.r.plicht op basis van bijlage C van het Besluit m.e.r. 1994

De m.e.r.plicht geldt voor de aanleg van een buisleiding voor het transport van gas, olie of chemicaliën met een diameter van meer dan 80 centimeter en een lengte van meer dan 40 kilometer (categorie C8).

De mogelijkheid bestaat dat toekomstige buisleidingen in de buizenstraat/-strook (eventueel gezamenlijk) de diameter van 80 centimeter overschrijden. De lengte van de voorziene buizenstraat/-strook tussen de Eemshaven en Oosterhorn Delfzijl is maximaal circa 27 kilometer, waardoor de drempelwaarde van 40 kilometer niet wordt overschreden. Er is daarmee geen directe m.e.r.plicht.

M.e.r.beoordelingsplicht op basis van bijlage D van het Besluit m.e.r. 1994

De m.e.r.beoordelingsplicht geldt voor de aanleg van een buisleiding voor het transport van gas, olie of chemicaliën (met uitzondering van een buisleiding voor het transport van aardgas), wanneer deze een lengte van meer dan 1 kilometer heeft of wanneer deze geprojecteerd is in een gevoelig gebied (categorie D8.1). Voor de aanleg van een buisleiding voor het transport van aardgas geldt de m.e.r.beoordelingsplicht wanneer de lengte meer dan 5 kilometer is of wanneer deze geprojecteerd is in een gevoelig gebied (categorie D8.2). Daarnaast geldt de m.e.r. beoordelingsplicht voor de aanleg van een buisleiding voor het transport van water, afvalwater of stoom wanneer de buisleiding een doorsnede heeft van 1 meter of meer, gecombineerd met een lengte van 10 kilometer of meer (categorie D8.3).

Vanwege de ligging van het Natura 2000-gebied Waddenzee, is er bij de aanleg van de Buizenstraat/-strook Eemshaven – Oosterhorn Delfzijl sprake van een gevoelig gebied. De buizenstraat/-strook overschrijdt de in voorgaande alinea genoemde drempelwaarden, waardoor sprake is van een m.e.r. beoordelingsplicht voor het opstellen van een besluit-MER.

Gezien de omvang van de buizenstraat/-strook en de gevoeligheden in de regio heeft de Stichting UFO op voorhand besloten om de m.e.r. procedure te doorlopen. Vanuit deze

omstandigheid komt aan de m.e.r. beoordelingsprocedure als bedoeld in artikel 7.8a Wm geen betekenis meer toe.

Besluit-m.e.r.

Een besluit-m.e.r. wordt altijd uitgevoerd in het kader van een te nemen overheidsbesluit. De besluiten op basis waarvan een besluit-MER of een m.e.r. beoordeling voor buisleidingen dient te worden uitgevoerd zijn opgenomen in kolom 4 van onderstaande tabel 1. Voor de Buizenstraat/-strook Eemshaven – Oosterhorn Delfzijl is de vaststelling van het bestemmingsplan (artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening (Wro)) het besluit op basis waarvan de m.e.r. beoordelingsplicht geldt.

Afhankelijk van het voorkeursalternatief voor uitvoering van de buizenstraat/-strook, is het besluit-m.e.r. mogelijk gekoppeld aan het besluit bedoeld in artikel 2 van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken.

Plan-m.e.r.

Een plan-m.e.r. wordt uitgevoerd in het kader van een plan, zoals een bestemmingsplan. Voor de vaststelling van bestemmingsplannen (artikel 3.1 Wro) voor buisleidingen die m.e.r. (beoordelings)plichtig zijn, is het opstellen van een plan-MER noodzakelijk (zie kolom 3 van tabel 1). Dit betekent dat voor de vaststelling van het bestemmingsplan voor de Buizenstraat/-strook Eemshaven – Oosterhorn Delfzijl een plan-MER moet worden gemaakt.

Passende Beoordeling

Voor speciale beschermingszones, zoals bedoeld in de Vogel- en Habitatrichtlijn, geldt een streng beschermingsregime. Dit regime houdt in dat moet worden beoordeeld of de wezenlijke kenmerken van het gebied in gevaar zullen komen, als een activiteit significante gevolgen kan hebben voor dat gebied. Deze beoordeling wordt een Passende Beoordeling genoemd.

Het beschermingsregime geldt niet alleen voor besluiten, maar ook voor plannen. Aangezien het opstellen van een milieueffectrapport een uitermate geschikt instrument is voor het uitvoeren van een Passende Beoordeling, heeft de wetgever ervoor gekozen alle plannen, waarvoor een Passende Beoordeling moet worden gemaakt, plan-m.e.r. plichtig te maken.

Het onderzoeksgebied voor de aanleg van de buizenstraat/-strook betreft onder meer de Eems/Dollard, dat deel uitmaakt van het Vogel- en Habitatrichtlijngebied Waddenzee. De Waddenzee maakt deel uit van het Europese netwerk van natuurgebieden Natura 2000.

Voor de aanleg van de Buizenstraat/-strook Eemshaven - Oosterhorn Delfzijl moet mogelijk een Passende Beoordeling worden opgesteld, waardoor de aanleg mogelijk ook vanuit de Natura 2000-wetgeving plan-m.e.r. plichtig is.

Om te bepalen of een Passende Beoordeling moet worden opgesteld, is het gebruikelijk om in een oriëntatiefase een zogenaamde 'Voortoets' op te stellen. De oriëntatiefase maakt geen deel uit van de in de wet geregelde procedures. Gezamenlijk met het

bevoegd gezag wordt bepaald of goedkeuring van het plan nodig is en welke verdere procedure doorlopen moet worden.

Indien uit de Voortoets blijkt dat er wel een mogelijk negatief effect is, maar zeker geen significant negatief effect, is een vergunningaanvraag in het kader van de Natuurbeschermingswet nodig via een verslechterings- en verstoringstoets. Indien significante effecten niet zijn uit te sluiten, is een vergunningaanvraag in het kader van de Natuurbeschermingswet nodig via een Passende Beoordeling. Bij het doorlopen van een Passende Beoordeling wordt nader onderzocht of er een kans is op een significante negatief effect. Indien significante effecten niet kunnen worden uitgesloten, moet worden getoetst aan de ADC-criteria. Dit betekent dat Alternatieven moeten worden onderzocht, dat er Dwingende redenen van openbaar belang zijn en dat negatieve effecten worden geCompenseerd.

Voor de buizenstraat/-strook is in de oriëntatiefase gezamenlijk met het bevoegd gezag (Provincie Groningen) bepaald dat een Passende Beoordeling wordt opgesteld bij het MER. Een Voortoets is daarbij niet opgesteld, omdat op basis van ervaringen uit andere procedures blijkt dat voor dergelijke ingrepen significant negatieve effecten op het Natura 2000-gebied Waddenzee niet zijn uit te sluiten.

Gecombineerde besluit- en plan-m.e.r. procedure

Indien een plan zowel besluit-m.e.r. als project-m.e.r. plichtig is, mag een gecombineerde procedure worden doorlopen. De gecombineerde procedure moet voldoen aan de eisen van zowel de besluit-m.e.r. als de plan-m.e.r. procedure.

De besluit-m.e.r. procedure is in dit geval maatgevend. Met het doorlopen van de besluit-m.e.r. procedure wordt automatisch ruim voldaan aan de meeste verplichtingen van de plan-m.e.r. procedure. Om volledig te voldoen aan de plan-m.e.r. procedure moeten aanvullend op de besluit-m.e.r. procedure de gevolgen voor andere plannen in beeld gebracht worden, en dienen de gevolgen voor biodiversiteit en de gezondheid voor de mens beschouwd te worden.

Tabel 1. M.e.r.(beoordelings)plicht voor buisleidingen volgens het Besluit m.e.r. 1994

	Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4
Cat.	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
C8	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een buisleiding voor het transport van gas, olie of chemicaliën	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een buisleiding met een diameter van meer dan 80 centimeter en een lengte van meer dan 40 kilometer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1 en 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	Het besluit, bedoeld in de artikelen 94, eerste lid, en 95 van het Mijnbouwbesluit dan wel, bij het ontbreken daarvan, het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel, bij het ontbreken daarvan, het plan, bedoeld in artikel 3.1 van die wet.

D8.1	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een buisleiding voor het transport van gas, olie of chemicaliën, met uitzondering van een buisleiding voor het transport van aardgas.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een buisleiding die over een lengte van 1 kilometer of meer is gelegen of geprojecteerd in een gevoelig gebied als bedoeld onder a, b (tot 3 zeemijl uit de kust) of d, van punt 1 van onderdeel A van deze bijlage.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2, 2.3 en 5.1 van de Wet ruimtelijke ordening, en de plannen, bedoeld in de artikelen 3.1 en 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	Het besluit, bedoeld in de artikelen 94, eerste lid, en 95 van het Mijnbouwbesluit dan wel, bij het ontbreken daarvan, het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel, bij het ontbreken daarvan, het plan, bedoeld in artikel 3.1 van die wet.
D8.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een buisleiding voor het transport van aardgas.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een buisleiding die over een lengte van 5 kilometer of meer is gelegen of geprojecteerd in een gevoelig gebied als bedoeld onder a, b (tot 3 zeemijl uit de kust) of d, van punt 1 van onderdeel A van deze bijlage	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2, 2.3 en 5.1 van de Wet ruimtelijke ordening, en de plannen, bedoeld in de artikelen 3.1 en 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	Het besluit, bedoeld in de artikel 94, eerste lid, van het Mijnbouwbesluit dan wel het besluit bedoeld in artikel 2, van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken dan wel, bij het ontbreken daarvan, van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onder a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1 van die wet waarin de aanleg, wijziging of uitbreiding wordt aangegeven.
D8.3	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een buisleiding voor het transport van water, afvalwater of stoom.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een buisleiding met een doorsnede van 1 meter of meer, en 2°. een lengte van 10 kilometer of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2, 2.3 en 5.1 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1 van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onder a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1 van die wet dat in de aanleg, wijziging of uitbreiding voorziet.

Bijlage 2

Overzichtskaart leidingentracés



Legenda
(Bron: Provincie Groningen)

Buizenstraat/-strook (indicatief)

- Eems-Dollard tracé
- Holwierde tracé
- Holwierde extra tracé
- Leermens tracé

Overig

- Indicatief tracé ethyleenleiding
- Indicatief tracé aardgasleiding
- Kabelstrook
- Bovengrondse hoogspanningsleiding
- Aardgasleiding

Gemeentegrenzen

Titel:
Overzichtskaart leidingentracés

Project: 9V7983
Startnotitie Buizenstraat/-strook
Eemshaven - Oosterhorn Delfzijl
Opdrachtgever:
Stichting UFO-BED

Datum:
16/03/2010

Schaal:
1:80000

Figuur:
Bijlage 2

Gecontroleerd door:
JvGR

Volgnummer:
1

ROYAL HASKONING
HASKONING NEDERLAND B.V. IS A COMPANY OF ROYAL HASKONING

D:\projecten\Huisstijl_Royal_Haskoning\PH-Template_10-2008\PHK_A3_portrait.mxd

Bijlage 3 Referenties

- De Zwarte Hond (2007) Structuurvisie Tussengebied Appingedam - Delfzijl. Groningen.
- Provincie Groningen (2009) Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013. Groningen.
- Provincie Groningen (2009) Omgevingsverordening 2009. Groningen.
- VROM (2006) Nota Ruimte. Den Haag.
- Gasunie (2009) Buisleidingenstraat Eemshaven - Delfzijl, Tracéstudie en -inrichting, N.V. Nederlandse Gasunie, Groningen.
- Gasunie (2009) Samenvatting Rapport, Buisleidingenstraat Eemshaven - Delfzijl, Tracéstudie en -inrichting, N.V. Nederlandse Gasunie, Groningen.

Internet (pagina's bezocht in maart 2010):

www.vrom.nl

www.provinciegroningen.nl

www.eemsmond.nl

www.loppersum.nl

www.slochteren.nl

www.appingedam.nl

www.delfzijl.nl