

TERNEUZEN

Structuurvisie ondergrondse infrastructuur



STRUCTUURVISIE



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Terneuzen

Structuurvisie ondergrondse infrastructuur

ontwerp

Versie: 30 oktober 2013

auteurs: mr. ing. R.A.J. Schonis / mw. drs. J.C. Barrois

IMRO-code: NL.IMRO.0715.SVONDERGR_INFRA-ON01

Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Beleidskader
3. planMER
4. Aanwijzing hoofdtracés buisleidingen
5. Spelregels buisleidingen
6. Uitvoeringsparagraaf

1. Inleiding

1.1 Achtergronden

Terneuzen onder de grond

Onder het grondgebied van de gemeente Terneuzen bevindt zich tientallen kilometers aan ondergrondse elektriciteitskabels, transportleidingen voor chemicaliën, aardgas, alsmede drinkwater- en rioleringsleidingen. De gemeente heeft hiermee een van de hoogste dichtheden aan ondergrondse infrastructuur van heel Nederland.

Ruimtelijke ordening van de ondergrond

Net zoals dat geldt voor infrastructuur boven de grond, stelt ondergrondse infrastructuur eisen aan het gebruik van de omliggende gronden. Denk aan veiligheidsafstanden die in acht moeten worden genomen rondom transportleidingen voor aardgas en gevaarlijke stoffen. Maar ook een drinkwaterleiding die een groot verzorgingsgebied van drinkwater voorziet geeft beperkingen aan de gebruiksmogelijkheden van de gronden die zich daar boven bevinden. Diepploegen of het planten van wortelende bomen of begroeiing is daar bijvoorbeeld niet toegestaan.

Ruimtelijke ordening is het vakgebied waarbinnen alle belangen uit de fysieke leefomgeving die een rol spelen bij het gebruiken en bebouwen van die leefomgeving tegen elkaar worden afgewogen. Omdat ondergrondse infrastructuur ook randvoorwaarden schept aan het gebruik van de fysieke leefomgeving, maakt het integraal deel uit van die ruimtelijke ordening.

Opgave voor Terneuzen: Terneuzen 2025

In 2010 heeft het gemeentebestuur de toekomstvisie van de gemeente gepresenteerd in de Structuurvisie Terneuzen 2025. De komende jaren zijn veel ruimtelijke ontwikkelingen voorzien binnen de gemeente. Zowel in de Kanaalzone, denk aan de bouw van de nieuwe zeesluis en de intensivering van de 'biobased economy', als rondom de woonkernen. Met de nieuwe rijksweg N61 en de nieuwe Sluiskiltunnel ontstaat bijvoorbeeld aan de zuidrand van Terneuzen zelfs een heel nieuw gebied: de stedelijke randzone.

Een groot deel van deze ruimtelijke ontwikkelingen bevindt zich op of nabij gronden waaronder momenteel het nodige aan ondergrondse infrastructuur is gelegen. Dat betekent dat afstemming tussen het gebruik boven en onder de grond moet plaatsvinden.

Meer ondergrondse infrastructuur op komst: project MUP en de Rijksstructuurvisie buisleidingen

In 2010 is havenbedrijf Zeeland Seaports gestart met het project Multi Utility Providing (kortweg project MUP genaamd). Het concept Multi Utility Providing 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. De MUP-strook is een buisleidingenstelsel voor ondergrondse uitwisseling van stoffen en energiedragers.

Daarnaast is door de Minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) in 2012 de Rijksstructuurvisie buisleidingen vastgesteld. In deze structuurvisie geeft de minister aan dat tot 2035 in gemeente Terneuzen nog twee grote aardgasleidingen van nationaal belang en twee hoofdtransportleidingen voor chemicaliën aangelegd kunnen worden.

Vanwege de ruimtelijke ontwikkelingen die de gemeente zelf al voorziet en de aangekondigde komst van nieuwe ondergrondse infrastructuur, is het noodzakelijk om een goed afwegingskader te hebben waarmee de belangen van de ontwikkelingen boven en onder de grond op een goede manier tegen elkaar kunnen worden afgewogen. Daarvoor is deze structuurvisie bedoeld.

1.2 Doelstelling, reikwijdte en planhorizon

Doelstelling

Het doel van deze structuurvisie is drieledig.

Op de eerste plaats biedt deze structuurvisie een ruimtelijk toetsingskader voor de aanleg van nieuwe ondergrondse infrastructuur binnen de gemeente Terneuzen om in de toekomst tot een goede afstemming te komen tussen de ruimtelijke belangen van de boven- en de ondergrond.

Daarnaast, omdat zoals dat nu wordt voorzien, de meeste nieuwe ondergrondse infrastructuur binnen de gemeente Terneuzen aangelegd wordt in het kader van het project MUP van Zeeland Seaports, heeft deze structuurvisie ook tot doel om de noodzakelijke ruimtereservering voor de MUP-strook op hoofdlijnen vast te leggen. In deze structuurvisie wordt het voorkeursoracé uit de tracéstudie voor het MUP (zie hierna) daarom beleidsmatig verankerd.

Tot slot is in overleg met het Ministerie van IenM afgesproken dat het indicatieve tracé uit de Rijksstructuurvisie buisleidingen voor wat betreft de ligging ervan binnen de gemeente Terneuzen nader wordt bepaald. In deze gemeentelijke structuurvisie wordt aan deze afspraak invulling gegeven door het opnemen van een tracé voor buisleidingen die van nationaal belang zijn.

Reikwijdte: over welke ondergrondse infrastructuur gaat deze structuurvisie?

Ondergrondse infrastructuur waarop deze structuurvisie van toepassing is

Deze structuurvisie heeft betrekking op alle bestaande en nieuwe ondergrondse infrastructuur die beperkingen met zich meebrengt voor bouwen en gebruiken van gronden op of in de nabijheid ervan in de gemeente Terneuzen, voor zover deze niet van nationaal belang zijn en geen deel uitmaken van een inrichting als bedoeld in de Wet milieubeheer (Wm). Het gaat om de volgende soorten ondergrondse buisleidingen en verbindingen.

- Alle ondergrondse transportleidingen die vallen binnen de werkingssfeer van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).
- Buisleidingen voor transport van andere stoffen dan die genoemd in het Bevb en die risico's met zich meebrengen voor mens of leefomgeving wanneer deze leidingen beschadigd raken.
- Alle ondergrondse hoogspanningsverbindingen met een transportcapaciteit van 50 kV of meer.
- De buisleiding voor het transport van afvalwater die is gelegen vanaf de rioolwaterzuiveringsinstallatie aan de Frankrijkweg in Terneuzen tot en met het lozingspunt in de Westerschelde welke in beheer is van het waterschap.
- De buisleidingen en ondergrondse infrastructuur die deel uit maakt van project MUP.
- Alle overige buisleidingen met een diameter van 400 mm of meer die zijn gelegen buiten de bebouwde kom.

Beleidsuitspraak: bestaande en nieuwe hoogspanningsverbindingen

Bovengrondse infrastructuur, denk aan hoogspanningsverbindingen, valt buiten de reikwijdte van deze structuurvisie. In deze structuurvisie wordt enkel de beleidsuitspraak gedaan dat nieuwe hoogspanningsverbindingen altijd ondergronds moeten worden aangelegd.

Vanwege de landschappelijke uitstraling van bovengrondse hoogspanningsverbindingen in relatie tot het omliggende landschap, wordt in deze structuurvisie daarnaast het streefbeeld geschetst dat te zijner tijd ook de bestaande hoogspanningsverbinding in de gemeente ondergronds wordt gebracht. De gemeente streeft hier, net als bij ondergrondse infrastructuur, echter geen actief saneringsbeleid na.

Beleidsuitspraak: ondergrondse infrastructuur voor informatie en telecommunicatie (datakabels)

In onze moderne, op informatietechnologie (ICT) gebaseerde, samenleving is een onbelemmerd dataverkeer via ondergrondse datakabels van minstens even groot belang als andere vormen van nutsvoorzieningen zoals elektra en afval- en drinkwater. Om die reden beschouwt de gemeente Terneuzen het belang van de bescherming van ondergrondse datakabels die als hoofdverbinding dienen tussen zogeheten 'hubs' als een belang dat een ruimtelijke component heeft. De ligging van datakabels moet daarom bij het opstellen van bestemmingsplannen betrokken worden.

Op landelijk niveau is, afgezien van de Wet ruimtelijke ordening, momenteel nog geen beleid of wettelijk kader voor handen waarmee de gemeente gericht sturing kan geven aan waar datakabels gelegd moeten worden. Omdat geen sprake is van 'bouwen' in het geval van de aanleg van ondergrondse datakabels, ontbreekt het de gemeente aan een vergunningstelsel om hier sturing aan te kunnen geven. Tijdens de ambtelijke voorbereiding van deze structuurvisie is nagedacht over een eigen gemeentelijke verordening om zo'n vergunningstelsel in het leven te roepen. De gemeente is echter van mening dat een dergelijke verordening een onnodige (en daarmee onwenselijke) lokale regelddruk met zich meebrengt. Om die reden is daarvan afgezien.

Planhorizon: 2035

Vrijwel alle ondergrondse infrastructuur vertegenwoordigen een investering van een grote kapitale waarde die daarom vaak voor langere periode wordt aangelegd. Om deze reden is ervoor gekozen om als planhorizon voor deze structuurvisie aan te laten sluiten op die van de Rijksstructuurvisie (jaar 2035). Dit omvat ook het moment van uiteindelijke realisatie van het MUP-project (jaar 2030).

1.3 planMER

Wat is een planMER?

De procedure voor een milieueffectrapport voor plannen (planMER) heeft tot doel het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Het planMER beschrijft zo objectief mogelijk welke milieueffecten te verwachten zijn wanneer bepaalde activiteit in een bepaald gebied wordt ondernomen. De m.e.r.-procedure is wettelijk geregeld in de Wet milieubeheer.

Waarom is een planMER nodig?

Deze structuurvisie vormt het kader voor latere besluiten rondom de aanleg, uitbreiding of wijziging van bestaande en nieuwe ondergrondse infrastructuur. De aanleg, wijziging of uitbreiding van bepaalde typen ondergrondse infrastructuur zijn op grond van de Wet milieubeheer aangewezen als activiteiten waarvoor een planMER moet worden opgesteld. Het gaat om de gevallen die zijn genoemd in de onderdelen C en D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). Tabel 1.1 geeft het overzicht weer van de gevallen waarvoor bij deze structuurvisie een planMER moet worden opgesteld.

planMER is opgenomen in hoofdstuk 3

Een planMER maakt deel uit van het plan waarvoor het wordt opgesteld, daarnaast wordt een aparte samenvatting gemaakt van het planMER waarin de milieu-informatie op een beknopte wijze voor het publiek in is verwoord. In dit geval bestaat het planMER uit twee delen.

De planMER voor project MUP. Zeeland Seaports heeft voor het MUP-project een voorbereidende tracéstudie verricht. Die tracéstudie is gegoten in de vorm van een planMER en maakt integraal deel uit van deze structuurvisie. In hoofdstuk 3 van deze structuurvisie zijn de hoofdlijnen van de uitkomsten van dit planMER kort samengevat weergegeven. De samenvatting van het planMER voor de MUP is daarnaast als separaat document raadpleegbaar.

- De reikwijdte van deze structuurvisie is breder dan alleen het project MUP (zie paragraaf 1.2). Daarom wordt in hoofdstuk 3 van deze structuurvisie dieper ingegaan op de milieueffecten die samenhangen met het overige beleid uit deze structuurvisie. Dit zijn milieueffecten die buitenom het project MUP vallen en die daarom apart zijn onderzocht. Dit is gebeurd in de vorm van een oplegnotitie bij de planMER voor het project MUP. Ook dit document is als zelfstandig document raadpleegbaar. Hoofdstuk 3 bevat een samenvatting van de uitkomsten van het verbrede milieuonderzoek.

Wat is de procedure?

De procedure voor de planMER is gekoppeld aan het plan waarvoor het planMER is opgesteld. In dit geval volgt de planMER zodoende de procedure van de structuurvisie.

- Voorafgaand aan het opstellen van het planMER consulteert het gemeentebestuur betrokken overheden en burgers over de omvang van het milieuonderzoek. Dit gebeurt aan de hand van een concept Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD). Op basis van de verkregen adviezen en reacties naar aanleiding van de consultatie van de concept NRD, geeft het gemeentebestuur vervolgens een definitief advies in de NRD.
- Daarna wordt het planMER opgesteld. Het milieuonderzoek houdt daarbij rekening met de in de NRD opgenomen adviezen.
- Het planMER wordt gelijktijdig met het ontwerp van de structuurvisie gepubliceerd en 6 weken ter inzage gelegd. Eenieder heeft dan de gelegenheid om zijn zienswijze naar voren te brengen over zowel het planMER als de structuurvisie. Ook worden de betrokken overheidsorganen wederom geraadpleegd.
- In deze periode wordt ook de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie. m.e.r.) om advies gevraagd over het planMER. De Cie. m.e.r. is een commissie van deskundigen die adviseren over de vraag of het planMER voldoende milieu-informatie bevat zodat het planMER ter onderbouwing aan de structuurvisie kan worden gelegd.
- Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen en adviezen worden het planMER en de structuurvisie aangepast. Daarna stelt de gemeenteraad van Terneuzen de structuurvisie en het planMER vast. Hiermee is het besluitvormingsproces ten einde. Tegen de vaststelling van de structuurvisie en het planMER staat geen beroep open bij de bestuursrechter.

Doorlopen procedurestappen planMER project MUP

Zeeland Seaports heeft als initiatiefnemer hun voornemen voor het project MUP kenbaar gemaakt bij de gemeente Terneuzen.

In de periode van 22 december 2011 tot en met 2 februari 2012 zijn de wettelijke adviseurs en de betrokken overheidsorganen uitgenodigd te reageren op de concept-notitie reikwijdte en detailniveau (NRD). Daarnaast is eenieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze kenbaar te maken. Dit kon ook tijdens de informatieavond op 19 januari 2012 in Terneuzen.

Op basis van de verkregen zienswijzen en adviezen heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Terneuzen op 28 februari 2012 een definitief NRD vastgesteld.

Tabel 1.1 Activiteiten die zijn aangewezen in het Besluit m.e.r. waarvoor een planMER vereist is

| categorie | activiteit | geval |
|-----------|--|--|
| C 8.1 | De aanleg, wijziging of uitbreiding van een buisleiding voor het transport van gas, olie, chemicaliën of voor het transport van kooldioxide (CO ₂) stromen ten behoeve van geologische opslag, inclusief de desbetreffende pompstations. | 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. |
| D 8.1 | De aanleg, wijziging of uitbreiding van een buisleiding voor het transport van gas (met uitzondering van een buisleiding voor het transport van aardgas), olie of CO ₂ -stromen ten behoeve van geologische opslag of de wijziging of uitbreiding van een buisleiding voor het transport van chemicaliën. | 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.* |
| D 8.2 | 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.* |
| D 8.4 | De aanleg, wijziging of uitbreiding van een buisleiding voor transport van warm water of stoom. | In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. Een buisleiding met een diameter van 1 meter of meer, en 2°. Een lengte van 10 kilometer of meer. |
| D 24.2 | De aanleg, wijziging of uitbreiding van een ondergrondse hoogspanningsleiding. | In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een leiding met: 1° een spanning van 150 kilovolt of meer, en 2° een lengte van 5 kilometer of meer in een gevoelig gebied.* |

* Als een gevoelig gebied zijn gebieden aangewezen zoals natuurmonumenten, natuurgebieden die deel uitmaken van de Ecologische hoofdstructuur, of onderdeel zijn van het Europese natuurnetwerk 'Natura 2000'. Ook grondwaterbeschermingsgebieden en gebieden met aangewezen landschapswaarden zijn als gevoelig gebied aangemerkt.

1.4 Leeswijzer

In deze structuurvisie komen achtereenvolgens de volgende onderwerpen aan bod.

- Het beleidskader en de relevante wet- en regelgeving voor ondergrondse infrastructuur vanuit het rijk en provincie worden in hoofdstuk 2 beschreven. In dit hoofdstuk wordt ook nader ingegaan op het gemeentelijke ruimtelijke beleid en op de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente die van invloed zijn op de beschikbare ruimte voor ondergrondse infrastructuur. Omdat dit een belangrijke aanleiding is geweest voor deze structuurvisie, wordt project MUP in dit hoofdstuk toegelicht.
- De uitkomsten van de voor deze structuurvisie opgestelde planMER met de oplegnotitie (zie hiervoor) is opgenomen in hoofdstuk 3. Per milieuaspect wordt nader ingegaan op de (milieukundige) randvoorwaarden die hebben te gelden voor nieuwe tracés op het grondgebied van de gemeente Terneuzen.
- Hoofdstuk 4 is samen met hoofdstuk 5 het 'hart' van deze structuurvisie. In hoofdstuk 4 worden de hoofdtracés aangewezen waar in de toekomst verplicht gebruik van gemaakt moet worden als een leidingbeheerder nieuwe buisleidingen in de gemeente wil aanleggen. In hoofdstuk 5 worden de spelregels die gelden voor nieuwe ondergrondse infrastructuur toegelicht.
- Over hoe het in de hoofdstukken 4 en 5 weergegeven beleid uitgevoerd gaat worden, handelt hoofdstuk 6. Dit is de zogeheten uitvoeringsparagraaf.

2. Beleidskader

In dit hoofdstuk komt het relevante beleidskader van het Rijk (paragraaf 2.1) en provincie (paragraaf 2.2) aan bod. Vooral het nationale beleidskader stelt belangrijke randvoorwaarden aan het gemeentelijke beleid op het gebied van buisleidingen en ondergrondse infrastructuur. In paragraaf 2.3 wordt het ruimtelijke gemeentelijke beleid beschreven. Deze structuurvisie vormt straks, samen met het andere ruimtelijke gemeentelijke beleid, het toetsingskader voor ondergrondse infrastructuur. De voornaamste aanleiding voor het formuleren van gemeentelijk beleid voor ondergrondse infrastructuur is het project MUP van Zeeland Seaports. Dit project wordt in paragraaf 2.4 toegelicht.

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur & Ruimte (2012)

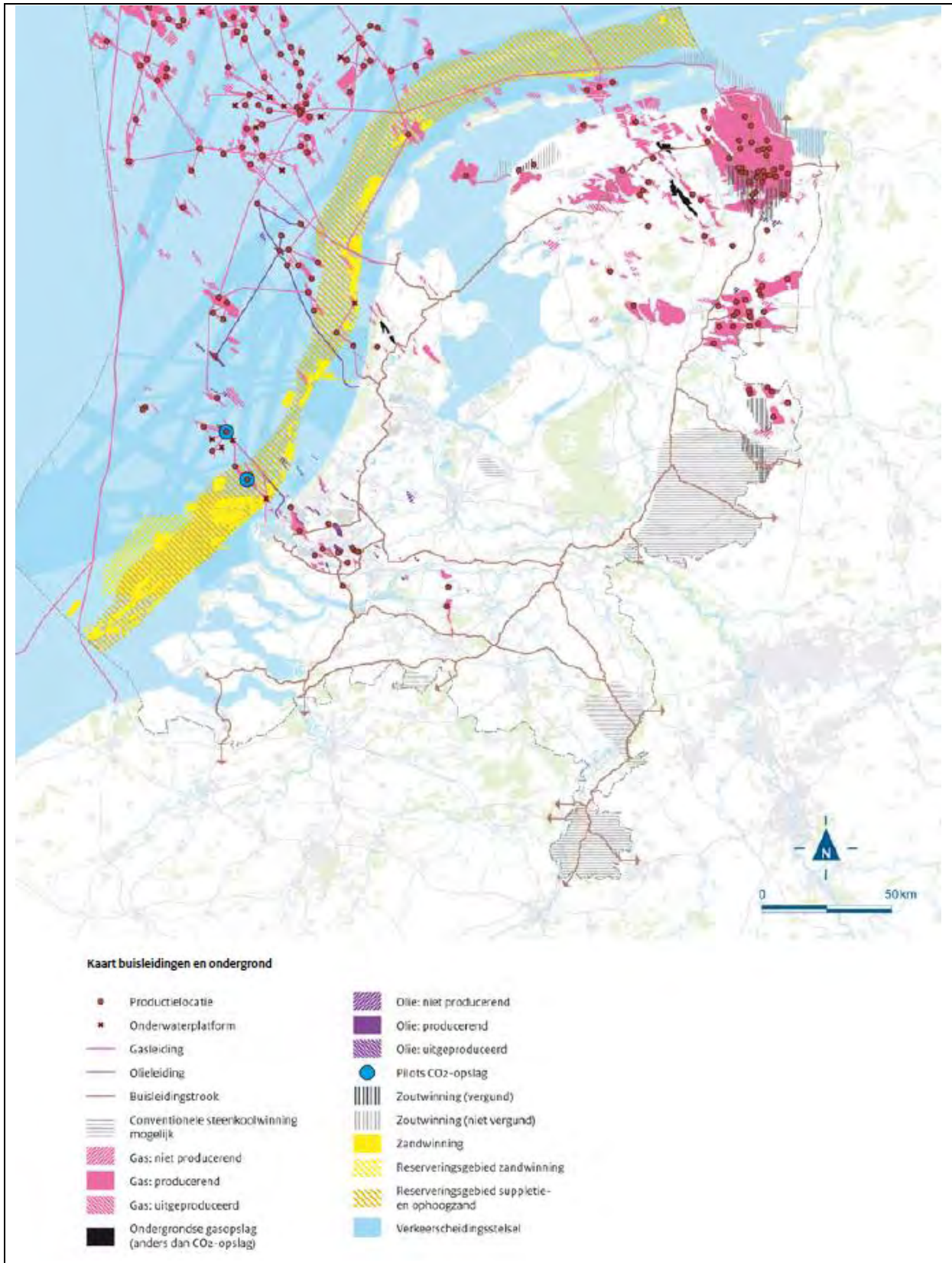
Het nationale ruimtelijke beleid is neergelegd in de Structuurvisie Infrastructuur & Ruimte (SVIR). In de SVIR heeft het Rijk de doelstellingen en ruimtelijke belangen benoemd die voor het Rijk van nationaal belang worden geacht. Het transport van aardgas en grondstof- en afvalstromen door ondergrondse buisleidingen is een ruimtelijk belang dat in de SVIR door de Minister van IenM van nationaal belang wordt geacht.

In de SVIR stelt de Minister van IenM dat het netwerk aan buisleidingen essentieel is voor de energievoorziening en voor het veilig vervoeren van gevaarlijke stoffen voor de petrochemische industrie. Buisleidingstransport blijft de komende decennia een wezenlijke rol vervullen in de Europese gas- en grondstoffenmarkt. De vraag naar buisleidingstransport en daarmee de vraag naar nieuwe leidingen en leidingverbindingen zal nog toenemen. Het Rijk kiest voor het versterken van de ruimtelijk-economische structuur door het integraal benutten en uitbouwen van de kracht van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren, internationale verbindingen en mainports. Daarnaast zijn het borgen van ruimte voor bestaande en nieuwe energievoorziening, ruimte voor buisleidingen voor transport van (gevaarlijke) stoffen en het creëren van een efficiënt gebruik van de ondergrond belangrijke randvoorwaarden.

Het netwerk van buisleidingen voor het vervoer van (gevaarlijke) stoffen is van economisch belang voor Nederland op Europese schaal. Hieronder valt ook het gastransport en het verbinden van productielocaties. Ook voor het functioneren van de haven van Rotterdam in relatie tot andere haven- en industriegebieden in Noordwest-Europa zijn deze buisleidingen nodig. De buisleidingen voor transport van aardgas, aardolie(producten) en CO₂ zijn onderdeel van de nationale energie-infrastructuur.

Naast brandstoffen (en afvalstoffen) worden ook chemische stoffen per buisleiding getransporteerd. Het Rijk wil de aanleg van deze buisleidingen op land ruimtelijk mogelijk maken, belemmeringen voorkomen en zorgen voor een goede aansluiting op het internationale netwerk. Buisleidingen op land die van nationaal belang zijn voor het transport van (gevaarlijke) stoffen, worden enkel toegestaan in de gereserveerde stroken. Figuur 2.1 geeft de globale ligging weer van de hoofdroute voor de nationale buisleidingenstraat.

In de Rijksstructuurvisie Buisleidingen worden het nationale beleid voor buisleidingen en de ligging van de nationale buisleidingenstraat verder uitgewerkt (zie paragraaf 2.1.2).



Figuur 2.1 Beleidskaart buisleidingen en ondergrond uit de Structuurvisie Infrastructuur & Ruimte (Bron: Ministerie IenM, maart 2012)

2.1.2 Structuurvisie Buisleidingen (2012)

Achtergronden

De Structuurvisie Buisleidingen is de visie van het Rijk waarmee het Rijk voor de periode tot aan 2035 ruimte wil reserveren in Nederland voor toekomstige buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het gaat daarbij om ondergrondse buisleidingen voor het transport van aardgas, olieproducten en chemicaliën, die provinciegrens- en vaak ook landgrensoverschrijdend zijn. In de structuurvisie wordt een hoofdstructuur van verbindingen aangegeven waarlangs ruimte moet worden vrijgehouden, om ook in de toekomst een ongehinderde doorgang van buisleidingstransport van nationaal belang mogelijk te maken. De Structuurvisie Buisleidingen is het vervolg op het Structuurschema buisleidingen uit 1985.

Het Rijk ziet het bieden van ruimte voor leidingen van nationaal belang (provinciegrens-overschrijdend) als een vorm van goede nationale ruimtelijke ordening. De overheid legt zelf doorgaans geen leidingen aan, maar heeft tot taak om kaders en normen te stellen en speelt bovendien een rol bij de planning van het hoofdnetwerk dat lokale en regionale grenzen overschrijdt.

Nu al blijkt het in bepaalde gebieden binnen Nederland lastig om een goed tracé voor leidingstroken te vinden en de verwachting is dat met toenemende druk op de ruimte dit alleen nog maar moeilijker wordt. Daarom wil het Rijk ruimte bieden aan toekomstige buisleidingen en zorg dragen voor het vrijhouden van ruimte voor de hoofdverbindingen van buisleidingstransport van gevaarlijke stoffen. Deze vrij te houden leidingstroken zijn vastgelegd op de visiekaart in de voorliggende Structuurvisie Buisleidingen.

Visiekaart

De visiekaart (zie figuur 2.2) geeft aan waar ruimte wordt gereserveerd voor de nieuwe tracés van transportbuisleidingen voor aardgas, olie(producten) en chemicaliën. Deze tracés zijn gekozen na een zorgvuldige afweging van de behoeften aan verbindingen van nationaal belang, de beschikbaarheid van ruimte en de onderzochte milieueffecten op basis van een milieueffectrapportage. De visiekaart is tot stand gekomen na veelvuldig en uitgebreid overleg met provincies, gemeenten en het betrokken bedrijfsleven.

Op de visiekaart zijn voor de belangrijkste hoofdverbindingen tussen haven- en industrieclusters in binnen- en buitenland tracés gekozen die zo min mogelijk knelpunten opleveren met verschillende belangen en een minimum aan extra ruimtebeslag hebben. De leidingstroken hebben in principe een breedte van 70 meter, maar kunnen waar nodig smaller zijn.

Uitgangspunten Rijksstructuurvisie Buisleidingen

In de Rijksstructuurvisie Buisleidingen zijn tien uitgangspunten gehanteerd die aan de kaart van figuur 2.2 ten grondslag zijn gelegd.

1. Creëren van optimale randvoorwaarden buisinfrastructuur
2. Zuinig gebruik van de ruimte
3. Voorkomen van negatieve gevolgen voor de omgeving
4. Alleen leidingen van (inter)nationaal belang
5. Alleen leidingen voor gevaarlijke stoffen
6. Alleen aanleg in aangegeven stroken
7. Gebruik bestaande verbindingen met het buitenland
8. Geen aankoop van gronden
9. Geen aanleg van buisleidingen door het Rijk
10. Aangewezen buisleidingstroken vrijwaren in bestemmingsplannen



Figuur 2.2 Visiekaart Structuurvisie buisleidingen
(Bron: Ministerie IenM, oktober 2012)

Het zuinig gebruik van de ruimte is onder meer uitgewerkt door nieuwe buisleidingen zoveel mogelijk te bundelen met bestaande leidingen (bundelingsprincipe) en door de risicozonering voor nieuwe leidingen binnen de leidingstrook te houden. Het bundelingsprincipe is leidend geweest voor de keuze van de tracés van de leidingstroken. Dit voorkomt onnodige versnippering van de ruimte. Op een deel van het tracé is afgeweken van het bundelingsprincipe vanwege bijvoorbeeld ruimtelijke belemmeringen of natuur en gekozen voor een alternatief.

Een ander belangrijk uitgangspunt is het voorkomen van negatieve gevolgen voor de omgeving door de tracés zó te kiezen dat er zo min mogelijk sprake is van nadelige gevolgen voor andere belangen. Er is veel overleg met provincies en gemeenten geweest om ervoor te zorgen dat de gekozen tracés hieraan voldoen.

Bij nieuwe leidingen wordt geëist dat de normen voor de externe veiligheid (plaatsgebonden risico) binnen de buisleidingstrook blijven. Daarnaast is bepaald dat alleen leidingen voor gevaarlijke stoffen én van nationaal belang in de leidingstroken gelegd mogen en ook moeten worden. Bij nationaal belang gaat het om transport over langere afstand, waarbij vaak provinciegrenzen of de rijksgrens wordt overschreden. Regionale buisleidingen of leidingen voor niet-gevaarlijke stoffen (bv. drinkwater, afvalwater) worden niet in de gereserveerde leidingstroken gelegd om te voorkomen dat er op termijn geen ruimte is voor de leidingen waarvoor de stroken bedoeld zijn. Uiteraard verdient het wel aanbeveling dat leidingstroken van nationaal en van regionaal belang zoveel mogelijk op elkaar worden afgestemd.

Leidingen van nationaal belang moeten in beginsel in de gereserveerde stroken gelegd worden. Dit is nodig om te voorkomen dat ruimte onnodig vrijgehouden wordt. En daarnaast om onnodige versnippering van de ruimte buiten de leidingstroken te voorkomen. Het zal niet in alle gevallen mogelijk zijn leidingen van nationaal belang volledig in de daarvoor vrijgehouden stroken te leggen. Die gevallen kunnen zich voordoen als het bijvoorbeeld gaat om aansluitingen van en naar locaties buiten de strook of in uitzonderingsgevallen bij nieuwe losse buisleidingen indien nieuwe inzichten daartoe aanleiding geven. Dan zal per situatie naar een geschikt tracé voor de nieuwe leiding moeten worden gezocht.

Voorts is rekening gehouden met bestaande verbindingen met het buitenland.

Tenslotte is een belangrijk uitgangspunt dat de aangewezen buisleidingstroken gevrijwaard worden van belemmeringen voor leidingen in bestemmingsplannen. Dat betekent dat gemeenten die te maken hebben met leidingstroken bij het wijzigen van bestemmingsplannen rekening zullen moeten houden met toekomstige leidingen op hun grondgebied en ervoor zorg dienen te dragen dat daarvoor geen nieuwe belemmeringen ontstaan. Daarmee gaat het Rijk verder dan met het Structuurschema Buisleidingen van destijds, waarin dit niet geregeld was. Belangrijkste redenen zijn de verder toenemende ruimtedruk en de wens om de proceduretijd voor de aanleg van nieuwe leidingen te verkorten.

Aangepaste breedte van het tracé voor de buisleidingenstraat in Zeeland

Op alle locaties met voldoende ruimte geldt een strookbreedte van 70 meter. Deze maat maakt het in principe mogelijk om vrijwel overal zes tot acht nieuwe leidingen aan te leggen op een onderlinge afstand van vijf tot zeven meter gemeten vanuit het hart van iedere leiding, rekening houdend met de reeds aanwezige leidingen. De strookbreedte komt bovendien overeen met die uit het Structuurschema Buisleidingen van 1985, maar exclusief de veiligheidszones van 55 meter ter weerszijden van de strook. Een groot deel van de nieuwe stroken loopt langs reeds vrijgehouden stroken uit het Structuurschema Buisleidingen 1985. In de praktijk is een strookbreedte van 70 meter niet overal haalbaar en zal het nodig zijn deze smaller te maken (bijvoorbeeld 30 of 40 meter). Dat kan betekenen dat leidingen dichter bij elkaar gelegd moeten worden, waardoor kosten voor aanleg en beheer stijgen. Daarom geldt: breed waar het kan, smal waar het moet.

Specifiek voor de provincie geldt dat op grond van het provinciale beleid, het ruimtelijke beleid uit het oude structuurschema reeds op vrijwel alle plaatsen planologisch was doorvertaald in bestemmingsplannen. Zodoende is in Zeeland vrijwel overal het tracé over een breedte van 50 meter reeds bestemd tot buisleidingenstraat. Omdat de ruimte reeds gereserveerd is in de Zeeuwse gemeentelijke bestemmingsplannen en voor een groot deel samenvalt met de nieuwe leidingstroken, is besloten dat de reeds gereserveerde ruimte leidend is en dat geen verbreding naar 70 meter wordt gevraagd. De leidingstroken krijgen in Zeeland dus een breedte van 50 meter in plaats van 70 meter.

Indicatief tracé in de gemeente Terneuzen

Zoals aangegeven op de visiekaart (zie figuur 2.2) is het tracé voor de gemeente Terneuzen slechts indicatief aangegeven. Dit is gedaan vanwege het project MUP (zie hoofdstuk 1). In dat kader is afgesproken dat de gemeente Terneuzen via een eigen gemeentelijke structuurvisie buisleidingen een definitief tracé voor de buisleidingenstrook opneemt. Indien de gemeente Terneuzen kiest voor een ander tracé dan nu in de rijksstructuurvisie is opgenomen, vindt overleg plaats om dit tracé en dat van de nationale buisleidingenstrook te bundelen. Voorwaarde is dat de tracékeuze van de gemeente voorziet in een doorgaande verbinding door Zeeland naar België voor leidingen van nationaal belang.

Deze gemeentelijke structuurvisie is de uitwerking van de in de rijksstructuurvisie opgenomen opdracht.

Uitvoering van de structuurvisie

Beoogd wordt om in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) te regelen dat de bestemmingsplannen die gelden ten tijde van inwerkingtreding van het Barro niet hoeven te worden aangepast en dat de regeling alleen geldt voor nieuwe ontwikkelingen. Bestaande bouwblokken in een geldend bestemmingsplan kunnen ongehinderd conform hun bestemming in gebruik blijven en ook de daarin al voorziene maar nog niet daadwerkelijk gerealiseerde bouwwerken en andere ontwikkelingsmogelijkheden zullen worden gerespecteerd. Alleen voor bestemmingsplannen die het geldende bestemmingsplan wijzigen en voor aanvragen om omgevingsvergunningen die een afwijking betekenen van het ten tijde van het in werking treden van het Barro geldende bestemmingsplan geldt dat deze geen nieuwe activiteiten mogen toelaten die de realisatie van een leidingenstrook belemmeren.

2.1.3 Besluit externe veiligheid buisleidingen

Op het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen is per 1 januari 2011 het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing. Het Bevb is gefaseerd in werking getreden. Vooralsnog geldt het Bevb enkel voor buisleidingen voor het transport van aardgas en aardolieproducten. Voor de overige gevaarlijke stoffen geldt vooralsnog de benadering uit de Circulaire K1, K2- en K3-vloeistoffen uit 1991 (zie paragraaf 2.1.4) en de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (CRVGS, zie paragraaf 2.1.5).

Begrippenkader

Twee begrippen staan in dit beleidsveld centraal: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Plaatsgebonden risico (PR)

Het PR is omschreven als de kans dat een persoon die gedurende een heel jaar onafgebroken en onbeschermd op een bepaalde plaats verblijft, tengevolge van een ongewoon voorval met een gevaarlijke stof komt te overlijden. Voor het PR geldt de risicocontour van de kans één op een miljoen per jaar (10^{-6} per jaar) als grenswaarde voor kwetsbare objecten. Voor kwetsbare objecten kan van deze norm niet worden afgeweken. Voor beperkt kwetsbare objecten werkt deze norm slechts als een richtwaarde waarvan, na een uitgebreide motivering, eventueel wel kan worden afgeweken. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de kans van één op de honderdduizend per jaar (10^{-5} per jaar) als grenswaarde.

Kwetsbare objecten zijn gebouwen of verblijfsterreinen waar zich kwetsbare en/of grote groepen personen (kunnen) bevinden. Beperkt kwetsbare objecten zijn gebouwen of verblijfsterreinen waar dat doorgaans niet het geval is. Ook belangrijke infrastructuur, zoals een telefooncentrale of een belangrijke verbindingsweg, kan als beperkt kwetsbaar object worden aangemerkt. Een sluitende definitie van wat een kwetsbaar object is, wordt in de wetgeving en in de aanpalende beleidsdocumenten niet gegeven. Het betreffende bevoegd gezag heeft daarom een zekere mate van beoordelingsvrijheid met betrekking tot de kwetsbaarheid van een object in een specifieke situatie.

Groepsrisico (GR)

Het GR is de cumulatieve kans, grafisch weergegeven in een curve¹, dat een groep personen van 10, 100 en 1.000 personen tegelijk komt te overlijden als gevolg van een ongewoon voorval met gevaarlijke stoffen. Het GR is niet genormeerd. Hiervoor geldt enkel een oriënterende waarde waarboven een afweging gemaakt moet worden over de aanvaardbaarheid van de risico's. De oriënterende waarde is gelijk aan de factor 1 en die is grafisch in de fN-curve weergegeven door de rechte lijn die de punten $N=10$ personen bij $f=10^{-5}$, $N=100$ personen bij $f=10^{-6}$ en $N=1.000$ personen bij $f=10^{-8}$ kruist.

Het GR wordt enkel bepaald voor het invloedsgebied van een risico bron. Het invloedsgebied is het gebied waarin personen worden meegeteld voor de berekening van het GR. Veelal wordt hiervoor het gebied gebruikt dat is gelegen binnen de 10^{-8} -contour van het PR (het gebied dat wordt getroffen door een ongeval met een kans van één op honderd miljoen per jaar). Aangezien sommige ongevalsscenario's ook bij (nog) kleinere ongevalkansen nog tot dodelijke slachtoffers kunnen leiden, wordt in die gevallen het gebied gebruikt waarbinnen nog 1% van de aanwezige personen kunnen komen te overlijden (de zogenaamde 1%-letaliteitsgrens).

Normstelling

Qua normstelling, begrippenkader en rekenmethodiek voor het bepalen van de risico's, wordt in het Bevb volledig aangesloten op de bestaande systematiek uit het toetsingskader voor risicovolle industriële bedrijven zoals neergelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

Dat houdt in dat voor het PR contour met kans 10^{-6} per jaar als grenswaarde voor kwetsbare objecten geldt en als richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Het groepsrisico (GR) is, net als in het Bevi, in het Bevb niet genormeerd. Hiervoor geldt enkel een oriënterende waarde waarboven een afweging gemaakt moet worden omtrent de aanvaardbaarheid van de risico's.

Het Bevb bestaat uit twee delen. Het eerste deel bevat algemene voorschriften waaraan een exploitant van een buisleiding dient te voldoen. Belangrijk om te noemen in dit kader is de verplichting dat een exploitant de gegevens over een buisleiding aan het bevoegd gezag voor het bestemmingsplan ter beschikking moet stellen. Ook dient hij een gewijzigd gebruik van een buisleiding aan de Inspectie Leefomgeving te melden. Een ander gebruik kan immers andere (of grotere) risico's met zich meebrengen. Het tweede deel bevat de instructieregels die zijn gericht aan het bevoegd gezag op grond van de Wro en die bij het opstellen van een bestemmingsplan in acht moeten worden genomen. De Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) bevat een technische uitwerking van het Bevb. In de Revb is bijvoorbeeld de rekenmethode te vinden die bij het uitvoeren van een QRA voor een risicovolle buisleiding moet worden gehanteerd.

¹ De zogenaamde fN-curve, waarbij 'f' de kans en 'N' het aantal slachtoffers voorstelt.

Op grond van het Bevb mag in ieder geval de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico (PR) de randen van een leidingstrook niet overschrijden. De contour van het PR met kans 10^{-6} per jaar voor nieuwe leidingen blijft dus binnen een daarvoor aangewezen buisleidingenstraat. Dit is ook het uitgangspunt geweest bij het opstellen van de rijksstructuurvisie buisleidingen (zie paragraaf 2.1.2). Doordat nieuwe buisleidingen geen belemmeringen meer met zich mee brengen voor omliggende gronden buiten de buisleidingstrook, is het ruimtebeslag in de rijksstructuurvisie beperkt tot enkel de buisleidingenstraat (50 metereter). Buiten de buisleidingenstraat gelden om die reden geen ruimtelijke beperkingen meer. In voorkomende gevallen dient enkel nog het groepsrisico te worden verantwoord.

2.1.4 Circulaire K1-, K2- en K3-stoffen (1991)

In 1991 heeft het toenmalige Ministerie van VROM een beleidsregel bekend gemaakt voor ruimtelijke ontwikkelingen rondom buisleidingen voor het transport van risicovolle stoffen.² Voor het transport van risicovolle stoffen die nog niet binnen de werkingssfeer van het Bevb vallen, is vooralsnog de benadering uit de circulaire van toepassing. Het gaat concreet om het transport van gevaarlijke stoffen anders dan aardgas en minerale olieproducten, zoals waterstofgas en andere industriële gassen. De circulaire werkt met afstandsnormen waarbinnen bebouwing in beginsel niet is toegestaan. De circulaire onderscheidt daarbij de volgende zones.

- De strook grond met zakelijk recht (zogenoeten zakelijkrechtstrook). Dit is de strook grond van 5 meter aan weerszijden van de buisleiding waarbinnen zich geen bebouwing van welke aard ook mag bevinden.
- De bebouwingsafstand. Binnen deze zone (waarvan de grootte afhankelijk is van de druk en aard van de te vervoeren stoffen) mag zich geen woonbebouwing bevinden.
- De toetsingsafstand. Binnen deze zone (waarvan de grootte eveneens afhankelijk is van de druk en aard van de te vervoeren stoffen) dient aan de hand van enkele gebiedsklassen te worden nagegaan of het treffen van maatregelen eventueel noodzakelijk is.

Bij de afstanden moet worden aangetekend dat deze niet meer aansluiten bij de recente inzichten over risico's rondom buisleidingen. In voorkomende gevallen kan het daarom raadzaam zijn om in overleg met de leidingbeheerder te treden. Wellicht dat een kleinere afstand kan worden aangehouden.

2.1.5 Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004)

Naast de circulaire uit 1991 is voor het ondergrondse transport van een aantal risicovolle stoffen ook de risicobenadering uit de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (CRVGS) relevant. Deze circulaire heeft betrekking op het beleid van de ministers van IenM en van Veiligheid en Justitie over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot de fysieke leefomgeving.

In de CRVGS wordt aanbevolen om voor de ruimtelijke inpassing van alle buisleidingen zoveel mogelijk het Bevb en de Revb te volgen. Formeel vallen de transportleidingen voor chemische stoffen (anders dan aardgas of aardolieproducten) nog onder de werking van de CRVGS. Indien de ruimtelijke inpassing van buisleidingen conform het Bevb en de Revb is, wordt deze inpassing geacht tevens te voldoen aan de CRVGS.

2.1.6 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en het Besluit omgevingsrecht (Bor)

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) heeft het toetsingskader van 26 verschillende vergunningen en toestemmingen geïntegreerd in een omgevingsvergunning. Hieronder behoren ook de voormalige bouwvergunning op grond van de Woningwet en het projectbesluit en de aanlegvergunning op grond van de Wro.

² Brief Directoraat-Generaal Milieubeheer van 24 april 1991, kenmerk DGM/SR/1221254.

De omgevingsvergunning wordt aangevraagd voor door de aanvrager aangegeven 'activiteiten'. Denk aan 'bouwen', het 'aanleggen en uitvoeren van werken, geen bouwwerkzaamheden zijnde' en 'het afwijken van het bestemmingsplan'. De laatst genoemde wordt ook wel de omgevingsvergunning voor afwijkend planologisch gebruik, of het projectbesluit genoemd.

Voor wat betreft buisleidingen en ondergrondse infrastructuur is het van belang dat in het Besluit omgevingsrecht (Bor) een uitzondering is gemaakt op de verplichting om een omgevingsvergunning aan te vragen voor de activiteiten 'bouwen' en 'afwijkend planologisch gebruik'. Alle ondergrondse infrastructuur ten behoeve van openbare nutsvoorzieningen is vrijgesteld van de verplichting om een omgevingsvergunning aan te vragen voor de activiteit 'bouwen'. Ook een toets aan het bestemmingsplan wegens strijdig gebruik is voor deze buisleidingen niet verplicht. Het ondergrondse transport van gevaarlijke stoffen is hiervan uitgezonden (zie hierna). Dat volgt uit artikel 2, onderdeel 18 van bijlage II van het Bor.

Specifiek voor buisleidingen ten behoeve van het transport van gevaarlijke stoffen geldt op grond van artikel 3, onderdeel 7, van bijlage II van het Bor dat deze geen omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen' hoeven aan te vragen. Een toets aan het bestemmingsplan is voor deze typen buisleidingen wel verplicht voorgeschreven.

Het vergunningvrij maken van bepaalde soorten infrastructuur heeft gevolgen voor de mogelijkheden om langs de weg van de ruimtelijke ordening te sturen op de komst van nieuwe ondergrondse infrastructuur. Dit is een randvoorwaarde waarmee rekening moet worden gehouden bij de verdere uitwerking van het gemeentelijke beleid voor ondergrondse infrastructuur.

2.1.7 Randvoorwaarden voor ondergrondse infrastructuur vanuit het Rijksbeleid

Vanuit het ruimtelijk beleid van het Rijk gelden de volgende randvoorwaarden voor het toekomstige gemeentelijke beleid voor ondergrondse infrastructuur.

- De gemeentelijke structuurvisie is de invulling van de bestuursafspraken tussen het Rijk en de gemeente over het definitieve tracé van de nationale buisleidingenstraat zoals aangegeven in de rijksstructuurvisie buisleidingen. In de gemeentelijke structuurvisie moet een tracé worden aangewezen voor buisleidingen van nationaal belang die een ononderbroken doorgang creëert vanaf de Westerschelde tot aan de grens met België (bij Sas van Gent). Dat tracé zal te zijner tijd in de gemeentelijke bestemmingsplannen moeten worden verankerd op een zodanige wijze dat geen nieuwe belemmeringen voor ondergrondse leidingen ontstaan.
- Bij de vertaling naar ruimtelijke plannen gaat het Rijk ervan uit dat een beperkt beschermingsregime wordt opgenomen. Dat wil zeggen dat in toekomstige bestemmingsplannen het hoofdtracé enkel gevrijwaard wordt van ruimtelijke ontwikkelingen die de aanleg van buisleidingen van nationaal belang mogelijk kunnen belemmeren. Het actief bestemmen van het tracé tot 'buisleidingstraat' is niet noodzakelijk.
- Het definitief vast te stellen tracé voldoet aan de 10 uitgangspunten die ook voor de rijksstructuurvisie zijn gehanteerd. Zuinig ruimte gebruik door bundeling van buisleidingen is daarbij het meest doorslaggevende criterium.
- In aansluiting op hetgeen in elders in de provincie Zeeland wordt voorgestaan, gaat het om een strook met een breedte van 50 meter.
- Voor het transport van gevaarlijke stoffen gelden de bepalingen uit het Bevb, de Circulaire 1991 en de CRVGS onverkort. Hiermee moet bij de uiteindelijke tracékeuze rekening worden gehouden.
- Vanwege het vergunningvrij maken van bepaalde vormen van ondergrondse infrastructuur op grond van de Wabo, gelden beperkingen ten aanzien van de sturingsmogelijkheden vanuit de gemeente voor nieuwe ondergrondse infrastructuur. Hiermee moet rekening worden gehouden bij de formulering van het gemeentelijke beleid.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Omgevingsplan Zeeland 2012-2018

Algemeen

In het Omgevingsplan Zeeland geeft het provinciebestuur de hoofdlijnen van het provinciale ruimtelijke beleid aan.

Buisleidingen

Doelstelling provinciaal beleid

Het doel van het provinciale beleid is het bundelen van regionale- en nationale ondergrondse buisleidingen in een leidingenstraat of leidingenstrook om een efficiënt transport en beperking van ruimtegebruik te bereiken.

Inzet Provincie

De provincie wil transport van stoffen door middel van (ondergrondse) buisleidingen bevorderen. Daarbij gaat het zowel om de regionale initiatieven voor uitwisseling van reststromen en het sluiten van kringlopen als om de aansluitingen en gebruik van het landelijke en transnationale netwerk van buisleidingen. Door borging van leidingstroken in het omgevingsbeleid kunnen nieuwe leidingen efficiënter worden aangelegd.

Uitgegaan wordt van bundelen van (hoofdtransport)leidingen in een strook gebaseerd op het Bevb. Hoofdtransportleidingen zijn buisleidingen waarmee de volgende producten worden vervoerd:

- gas, olie, olieproducten, chemische producten, vaste stoffen/ goederen;
- aardgas hoofdtransportnet Gasunie, of andere gasnetten, met diameter vanaf 18 inch (47,5 cm);
- defensiebrandstoffen;
- warmte en afvalwater, ruwwater of halffabricaat voor de drink- en industriewatervoorziening, met een diameter groter of gelijk aan 18 inch (47,5 cm);
- aardolieproducten, met een uitwendige diameter van meer dan 7 cm en een druk van meer dan 16 bar.

De provincie wil dat, ook wanneer ruimere afstandsnormen worden bepaald, de in het Omgevingsplan vastgelegde zones niet worden opgerekt. Indien noodzakelijk zullen dan ook bij aanleg van nieuwe leidingen aanvullende maatregelen worden geëist ten aanzien van bijvoorbeeld de diepte waarop de leiding wordt aangelegd, de wanddikte en het al dan niet aanbrengen van betonplaten boven de leiding.

Leidingstroken

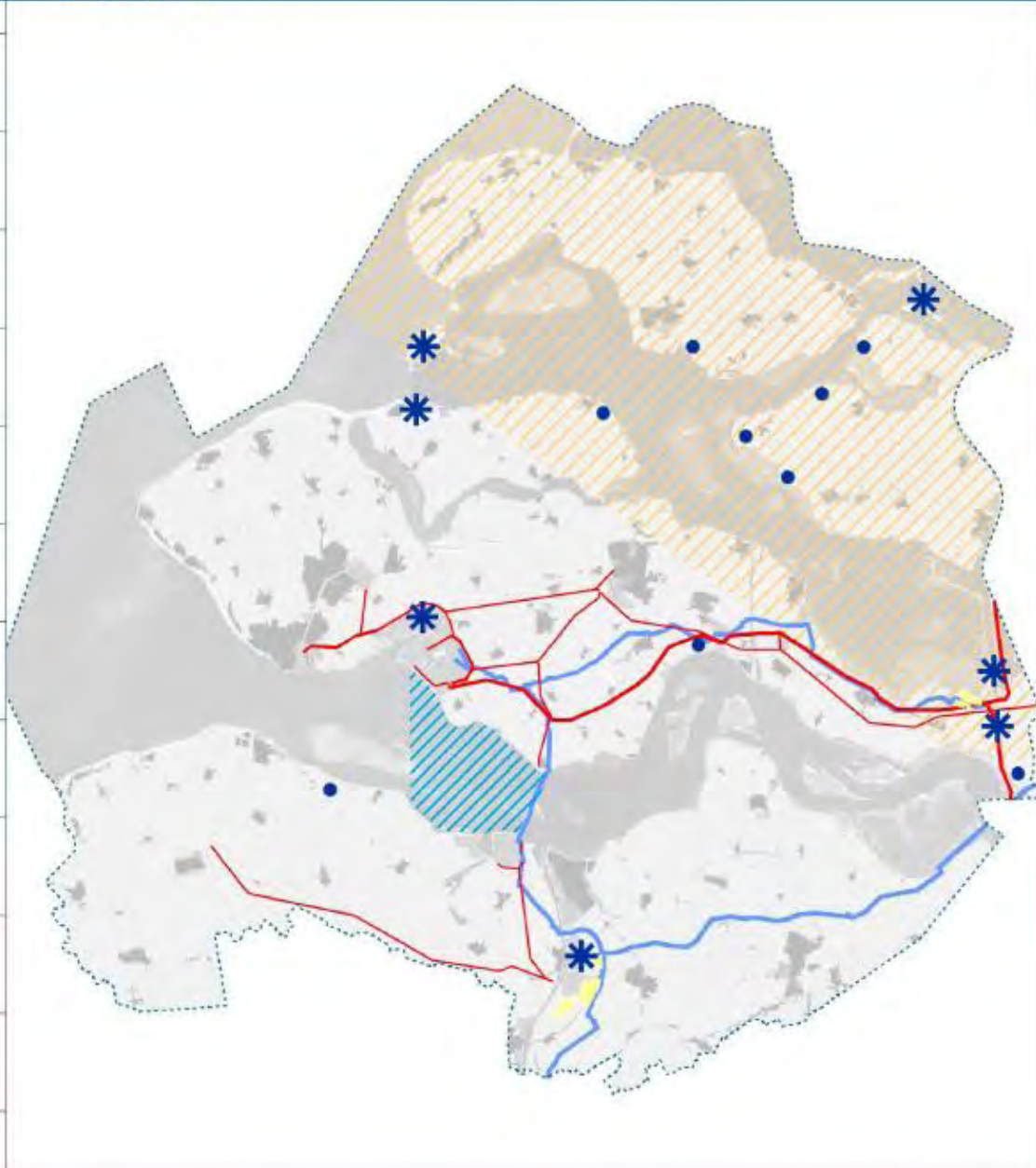
Bij leidingen van nationaal belang is de Rijksstructuurvisie leidend. Vanuit het provinciale beleid staat een optimale benutting van de op figuur 2.3 aangegeven leidingenstroken centraal.

Het Zeeuwse beleid hanteert het bundelingsprincipe. Ook leidingen van regionaal belang dienen in de leidingenstroken aangelegd te worden. Uit veiligheidsoverwegingen en om verdere versnippering tegen te gaan wordt dit bundelingsprincipe in stand gehouden. Verdringing van leidingen van regionaal belang buiten de strook is niet gewenst, ook al wordt het ruimtelijk bundelen van leidingen van nationaal belang onderschreven. Leidingenstroken en hun directe omgeving moeten gevrijwaard blijven van bebouwing. Dit voorkomt problemen met de aanleg van leidingen voor gevaarlijke stoffen.

Hoofdtransportleidingen dienen in principe te liggen in een op de kaart weergegeven leidingenstrook. Door bundeling van leidingen wordt het (indirecte) ruimtebeslag beperkt, kan het beheer van de leidingen efficiënter worden uitgevoerd en wordt bovendien de veiligheid vergroot. Solitaire aanleg van hoofdtransportleidingen is alleen toegestaan wanneer een bestemming niet bereikbaar is via het landelijke en regionale net van leidingenstroken of wanneer, door het volgen van de leidingenstroken, een onaanvaardbaar lang tracé ontstaat. De onaanvaardbaarheid hangt nauw samen met het product dat vervoerd wordt. Hoe gevaarlijker een product, hoe minder aanvaardbaar het is om de leiding buiten de leidingenstroken aan te leggen.

Omgevingsplan Zeeland 2012 - 2018

Kaart 2 - Energie



- Legenda**
- | | | |
|--------------------------|---------------------------|----------------|
| Windenergie concentratie | Hoogspanning Tennet | Glastuinbouw |
| Concentratie locatie | 380kV | Geothermie |
| Overig | 150kV | Leidingsstrook |
| | Zoekgebied leidingstroken | |



Figuur 2.3 Kaart Energie uit Omgevingsplan Zeeland 2012-2018.
(bron: provincie Zeeland)

Bij aanleg van nieuwe buisleidingen voor gevaarlijke stoffen worden risico's getoetst aan externe veiligheidsnormen. Hierbij geldt dat van leidingen in een leidingstrook de contour van het PR met de kans 10^{-6} per jaar niet buiten de strook mag zijn gelegen.

2.2.2 Provinciale Milieuverordening Zeeland (2011)

In hoofdstuk 3.5.2 van de Provinciale Milieuverordening Zeeland (PMV) is een regeling opgenomen over buisleidingen. Het betreft een vangnetregeling voor buisleidingen ten behoeve van het transport voor gevaarlijke stoffen die niet worden genormeerd door het Bevb (zie paragraaf 2.1.3). De hoofdlijnen van de regeling uit de PMV is als volgt.

- Artikel 3.5.2.3 PMV bevat een verbodsbepaling om buisleidingen aan te leggen, te vervangen of te verwijderen.
- Het verbod in artikel 3.5.2.3 PMV is niet van toepassing wanneer wordt voldaan aan de daarvoor geldende normen en wanneer alle noodzakelijke maatregelen worden getroffen die nodig zijn voor het veilig in bedrijf hebben van de betreffende leiding (artikel 3.5.2.4 PMV).
- Een buisleidingbeheerder is op grond van de PMV voorts verplicht om ongewone voorvallen te melden aan het provinciebestuur (artikel 3.5.2.6 PMV). Ook verplicht de PMV de exploitant desgevraagd aan het provinciebestuur gegevens over buisleidingen te overleggen (artikel 3.5.2.7 PMV).

De regeling uit de PMV blijft van kracht tot het moment dat wetgeving voor *alle* gevaarlijke stoffen die per buisleidingen worden getransporteerd in werking is getreden. De kaders in de PMV komen daarna geheel te vervallen.

2.2.3 Randvoorwaarden voor ondergrondse infrastructuur vanuit provinciaal beleid

Vanuit het ruimtelijk beleid van de provincie gelden de volgende randvoorwaarden voor het toekomstige gemeentelijke beleid voor ondergrondse infrastructuur.

- Het hoofdtracé zoals dat is aangegeven in kaart 2 van het Omgevingsplan Zeeland is het vertrekpunt voor buisleidingen van regionaal belang. Hierbij geldt het bundelingsprincipe ook voor buisleidingen van regionaal belang, waarbij de provincie een zo optimale invulling van de buisleidingstroken nastreeft.
- Leidingenstroken en hun directe omgeving moeten gevrijwaard blijven van bebouwing.
- Van leidingen in een leidingstrook mag de contour van het PR met de kans 10^{-6} per jaar niet buiten de strook zijn gelegen.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Structuurvisie Terneuzen 2025

De hoofdlijnen van gemeentelijke ruimtelijke beleid zijn neergelegd in de structuurvisie Terneuzen 2025. De structuurvisie vormt enerzijds de basis voor nieuw te ontwikkelen (gemeentelijke) beleidsplannen en projecten, zodat aan het gewenste beeld inhoud wordt gegeven. Anderzijds vormt de structuurvisie het toetsingskader voor nieuwe planinitiatieven. Om ontwikkelingen en initiatieven te kunnen toetsen is een strategiekaart ontworpen (zie figuur 2.3). In totaal worden in de structuurvisie een achttal strategieën ingezet om het gemeentelijke ruimtelijke beleid vorm te geven. Per strategie worden de voor het onderdeel 'buisleidingen' meest relevante onderdelen kort toegelicht.

Strategie 1: Versterken

Een aantal gebieden binnen de gemeente wordt als zodanig waardevol aangemerkt dat de gemeente actief beleid wil voeren om de waarde van deze gebieden voor de gemeente in de toekomst te behouden en waar mogelijk te versterken. Het gaat hierbij enerzijds om de centrumgebieden van de grotere kernen en de gebieden met een regionale functie/uitstraling en anderzijds om de versterking van de Liniezone, met name gerelateerd aan de Staats-Spaanse Linies.

Liniezone

De Liniezone met de restanten van de Staats-Spaanse Linies zal worden opgewaardeerd op een zodanige manier dat de verschillende forten en verdedigingswerken in het landschap beter herkenbaar worden en een waardevolle bijdrage kunnen leveren aan de toeristisch-recreatieve infrastructuur van de gemeente. Zowel ten oosten (rondom Axel) als ten westen (rondom Hoek en Philippine) zal deze verbinding een impuls krijgen.

Strategie 2: Verbreden

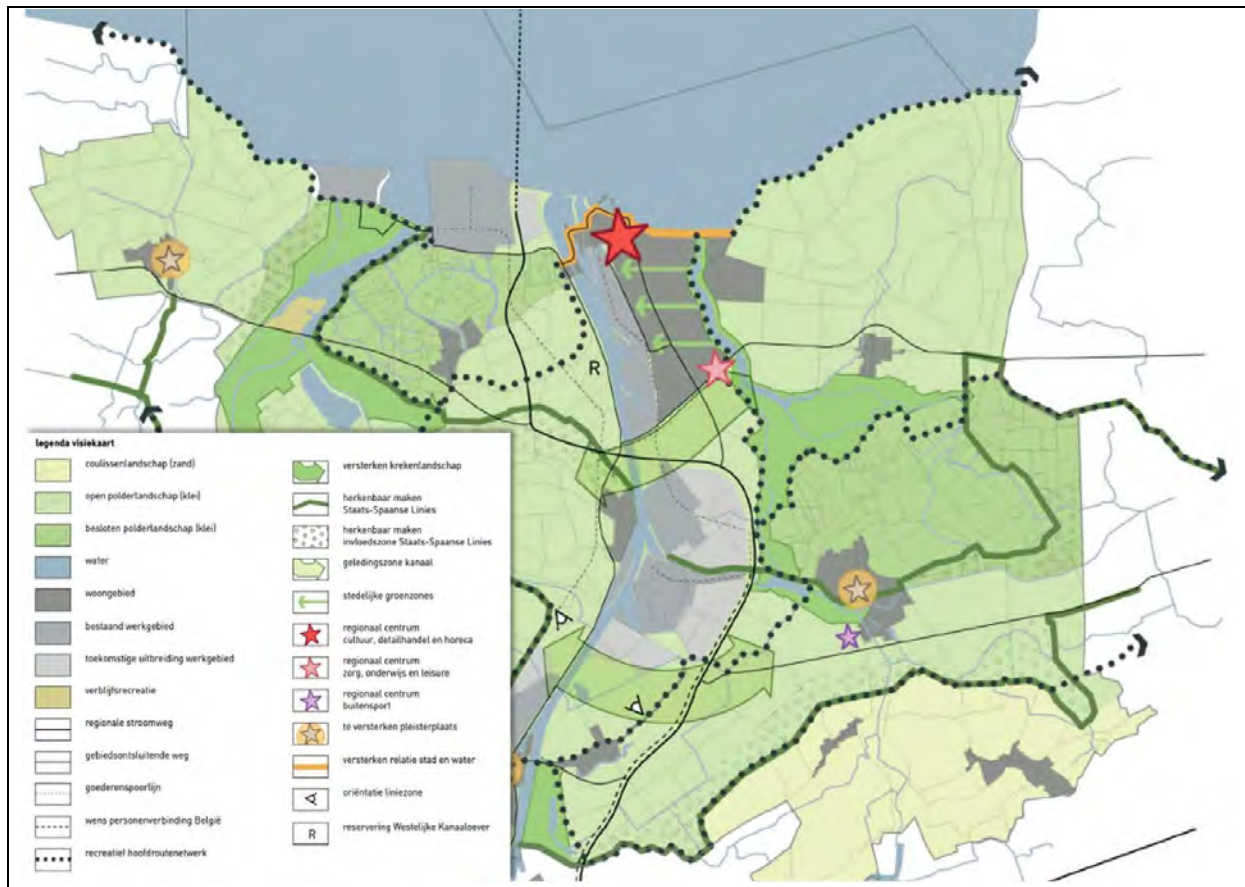
In de strategie van verbreden worden functies toegevoegd aan gebieden waarvan de hoofdfunctie in principe goed functioneert. De variëteit aan functies in deze gebieden wordt als het ware verbreed. Voor deze strategie komen de gebieden in aanmerking die door hun belevingswaarde of ligging een verruiming van het gebruik kunnen gebruiken. De agrarische bedrijven dienen daarvoor meer ruimte te krijgen om Nieuwe Economische Draggers toe te voegen, waardoor een aantrekkelijke mix van landbouw en recreatie ontstaat. Daarvoor is ook een kwaliteitsslag nodig in het recreatieve routestelsel in deze gebieden.

Zone Hoek-Terneuzen

De strategie verbreden is toegekend aan de zone tussen Hoek en Terneuzen, teneinde een buffer op te werpen tussen de kern Hoek en de industriële complexen en om een duidelijke scheiding te bewerkstelligen tussen het complex van Dow en de reserveringslocatie voor de Westelijke Kanaaloever. Activiteiten ter plaatse mogen geen belemmering vormen voor het functioneren van Dow en voor de eventuele ontwikkeling van de Westelijke Kanaaloever.

Strategie 3: Verbinden

Voor de verbetering van de structuur van de gemeente is het van belang dat op enkele plaatsen ingrepen en verbeteringen van de ruimtelijke structuur plaatsvinden. De structuurverbetering is nooit exact begrensd of bepaald en kan gedurende een langere periode tot stand komen. De structuurverbeteringen dienen zowel ecologische doelen (verbindingen tussen substantiële natuurgebieden), recreatieve doelen (verbindingen leggen voor mensen in de recreatieve routestructuur) als belevingsdoelen (vergroting van de leesbaarheid en ervaring van het landschappelijk raamwerk).



Figuur 2.3 Visiekaart Terneuzen 2025
(bron: Structuurvisie Terneuzen 2025)

Strategie 4: Transformeren

Binnen de gemeente is een aantal gebieden waar in de komende jaren een transformatie te verwachten valt. De precieze functionele invulling en de planning van deze transformaties in de tijd is nog niet bekend, maar gezien het functioneren van de gebieden staat de wenselijkheid van de transformatie niet ter discussie. De transformatie van de gebieden is mogelijk ook afhankelijk van ontwikkelingen elders binnen de gemeente, waardoor nu nog niet precies het eindbeeld kan worden geschetst.

Zuidelijk deel Autrichepolder

Het gebied van de Autrichepolder ten zuiden van de nieuwe insteekhaven zal mogelijk worden getransformeerd als werkgebied voor havengebonden bedrijvigheid. De definitieve omvang zal moeten worden bepaald aan de hand van de vraag en in samenhang met de geleding van de Kanaalzone.

Koegorspolder

In het gebied van de Koegorspolder dat tussen de verdubbelde Tractaatweg/Sluiskiltunnel en de industriële bebouwing van Yara aan het kanaal ligt, bestaat de mogelijkheid van een transformatie in de richting van diverse vormen van bedrijvigheid, zowel voor stedelijke bedrijvigheid, voor glastuinbouw als voor toeleveranciers voor het industrieel-logistieke complex. Hierdoor ontstaat op den duur langs het kanaal een consistent samenhangend geheel van bedrijfscomplexen opgespannen tussen de weg en het kanaal.

De invullingsmogelijkheden in de Koegorspolder worden wel beperkt door de aanwezigheid ter plaatse van een leidingenstrook en de windmolens. Tegelijkertijd verdient het aanbeveling om het samenhangende geheel van bedrijfscomplexen aan de westzijde van de Tractaatweg landschappelijk in te passen, zodat er geen (continu) zicht is vanuit de hoofdinfrastructuur op het bedrijfscomplex. Een inpassingszone langs de Tractaatweg is hiervoor opgenomen.

Zuidpoort

Het gebied tussen Terneuzen-zuid en het Sluiskiltunneltracé (Zuidpoort) zal in aanvulling op het reeds bestaande skihalcomplex een transformatie ondergaan. Programmaonderdelen kunnen betrekking hebben op leisure, zorg, onderwijs en stedelijke bedrijvigheid. Grootchalige perifere detailhandel wordt in eerste instantie geconcentreerd op het gebied Kennedylaan. De Zuidpoort is een mogelijke toekomstige alternatieve locatie of overlooplocatie voor grootchalige perifere detailhandel.

Ghellinckpolder-Noord

Het gebied ten noorden van het bedrijventerrein Ghellinckpolder in Sas van Gent is aangemerkt als te transformeren. Een eventuele ontwikkeling van dit gebied tot bedrijventerrein is alleen mogelijk als de grotere gevestigde bedrijven op het bedrijventerrein Ghellinckpolder uitbreidingswensen hebben die een directe relatie hebben met de activiteiten op het bestaande terrein. Daardoor kan een synergie ontstaan die elders niet bereikt wordt. Dit is een soortgelijke strategie als die al van toepassing is op de ontwikkeling van het Valuepark bij Dow, waar ook alleen plaats is voor bedrijven met een synergie-effect met Dow. Een eventuele uitbreiding van het bedrijventerrein Ghellinckpolder wordt landschappelijk ingepast met behulp van een groenzone ten noorden van de eventuele uitbreiding.

Maintenance Value Park (MVP)

Voor mogelijke economische ontwikkelingen is het zaak het eigen terrein van Dow weer sterker naar de core-business te brengen. Het gebied ten oosten van het Dow-complex (van de Westerscheldetunnel tot het sluizencomplex) kan in de toekomst een functie krijgen voor bedrijvigheid, gerelateerd aan procesindustrie. Dit gebied is de voorkeur locatie waar het MVP ontwikkeld kan worden. Daarmee ontstaat een logische ruimtelijke eenheid, waarbinnen de proces industrie een zelfstandige positie heeft.

Recreatiecentrum de Braakman/Ruiterdomein Equus

De uitbreidingsplannen van recreatiecentrum de Braakman alsmede de ontwikkeling van ruiterdomein Equus zijn onder de strategie transformeren gebracht, omdat er sprake is van een substantiële recreatieve ontwikkeling in een zone waarin naar verbreding wordt gestreefd. De uitbreidingsplannen voor de Braakman zijn alleen mogelijk in combinatie met de herstructurering van het bestaande vakantie-eiland.

Strategie 5: Ontwikkelen

Een aantal gebieden zal in de komende jaren van kleur verschieten omdat de huidige functie van deze gebieden niet voldoet of niet opgewassen is tegen de economische druk op het gebied. De ontwikkelingsgebieden zijn de gebieden waar duidelijkheid bestaat over het toekomstige gebruik en het bijbehorende beeld. De meeste en de meest ingrijpende ontwikkelingsgebieden bevinden zich in de Kanaalzone. Daarnaast zijn er grenzend aan de reeds bestaande natuurgebieden uitbreidingen van natuurgebieden voorzien.

Stedelijke ontwikkelingen

Terneuzen, Axel en Philippine beschikken over een woningbouwlocatie die in de komende jaren zal worden benut. In Terneuzen wordt het reeds bestemde deel van Othene afgebouwd evenals het deel waarvoor bij de vaststelling van het plan Rondje Kreek de Structuurschets Zuid-Zuid (Rietlanden III) is onderschreven.

Natuurgebieden

De komende jaren zal het areaal natuurgebieden verder worden uitgebreid. Rond de Braakman en de Otheense Kreek vinden diverse uitbreidingen plaats. Daarnaast vindt er een ontwikkeling plaats bij diverse bestaande natuurgebieden zoals bij de Kloosterweg, Het Grootte Gat en de Boschkreek.

Infrastructuur

Voor wat betreft de infrastructuur van de gemeente zal de komende jaren een tweetal projecten worden ontwikkeld die bijdragen aan een robuuster verkeersnetwerk binnen de gemeente. Met de aanleg van de Sluiskiltunnel in combinatie met de toeleidende wegen wordt de barrièrewerking van het kanaal verminderd. Daarnaast vervallen de lange wachttijden voor de brug over het kanaal met de realisatie van de Sluiskiltunnel.

Strategie 6: Herstructureren

Binnen de gemeente is een aantal gebieden waar de komende jaren een proces van herstructurering te verwachten valt. Bij het proces van herstructurering zal de hoofdfunctie van het gebied hetzelfde blijven, maar wordt de kwaliteit en het functioneren van het gebied sterk verbeterd. De gemeente heeft hierin een actieve (regie)rol. Door het proces van herstructureren zal een aantal gebieden binnen de gemeente klaar worden gemaakt voor de toekomst.

Werkgebieden

De werkgebieden van Stroodorpe-Oost (eiland bij Sluiskil), Noordpolder in Axel, Poelpolder/glasfabriek ten zuiden van Sas van Gent, Zijkanaal C en de Axelsedam en omgeving in Terneuzen worden de komende periode geherstructureerd. De nadruk bij de herstructurering is gericht op de verbetering van de kwaliteit en de functionaliteit van deze gebieden.

Infrastructuur

Op het vlak van infrastructuur wordt de komende jaren voorzien in de herstructurering van het sluizencomplex aan de noordzijde van het kanaal. Uitgangspunt is het vergroten van de capaciteit van de sluizen, waarmee de toegankelijkheid van het kanaal wordt vergroot. Daarnaast zal de verdubbeling plaatsvinden van de Westerscheldetunnelweg en de Tractaatweg. De N61 in de richting van Schoondijke en de Kennedylaan in Terneuzen zelf worden geherstructureerd.

Strategie 7: Behouden

De strategie van behoud is gekozen voor de delen van de gemeente waar binnen de looptijd van de structuurvisie geen of zeer beperkte veranderingen zijn te verwachten. Het huidige ruimtelijke beeld en het functioneren van deze gebieden is goed. Daarom is er voor de gemeente geen aanleiding is om hier actief plannen of projecten te initiëren. Dit laat onverlet dat door een gebrekkig beheer en onderhoud van de ruimte kwaliteitsverlies, snelle veroudering en verrommeling op de loer liggen. Binnen de te behouden gebieden is een aantal soorten gebieden te onderscheiden. Voor wat betreft buisleidingen zijn de deelgebieden 'landbouw' en de 'westelijke kanaaloever' relevant.

Landbouw

Het buitengebied van de gemeente bestaat voor een groot deel uit agrarisch gebied. De agrarische sector draagt voor een groot deel zorg voor het onderhoud en het beeld van het landschap. Het agrarische gebied functioneert goed en ook de uitstraling volstaat. Grote ruimtelijke ingrepen worden de komende jaren niet verwacht. Voor zover ontwikkelingen plaatsvinden binnen het buitengebied, die niet zijn gericht op de agrarische functie (bijvoorbeeld door de toevoeging van Nieuwe Economische Draggers), geldt dat deze ontwikkelingen de agrarische bedrijfsvoering niet in de weg mogen staan.

Reservering Westelijke Kanaaloever

De "R" op de kaart staat voor de reservering voor een eventuele ontwikkeling van de Westelijke Kanaaloever. Op het moment dat een economische schaa sprong zich aandient, wordt voor de ontwikkeling van de Westelijke Kanaaloever een concrete beleidsbeslissing genomen en een plan-MER opgesteld. Omdat er op dit moment geen realistisch scenario voor de economische ontwikkeling te schetsen is, is een concrete beleidsbeslissing over de Westelijke Kanaaloever buiten deze structuurvisie gehouden. Dit betekent dat in dit gebied de landbouwactiviteiten op een bedrijfsmatige manier kunnen worden doorgezet; niet-agrarische activiteiten en wonen, die tot investeringen met doorwerking op lange termijn leiden, staan de gemaakte reservering in de weg en zijn niet toegestaan.

Strategie 8: Beschermen

Onder de strategie beschermen zijn de gebieden geschaard die vanuit hun ruimtelijke, ecologische of economische waarde voor de gemeente Terneuzen essentieel zijn voor de toekomst van de gemeente. Er bestaat de behoefte om de huidige functie te bewaren en (actief) te beschermen. Actief in de zin dat ontwikkelingen die de huidige functie versterken, worden gestimuleerd.

Grootschalige industrieel-logistieke complexen

De grootschalige industrieel-logistieke complexen bestaan uit de vestigingen van Dow en het Valuepark in het noorden, de concentratie rond Yara en de Axelse Vlakte bij Sluiskil en de bedrijvigheid rondom Cargill bij Sas van Gent. Deze complexen hebben een zodanig economische waarde voor de gemeente Terneuzen en Zeeuws-Vlaanderen dat het functioneren van deze bedrijvigheid bescherming verdient. De bedrijfsvoering van deze bedrijven wordt beschermd tegen ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving die de bedrijfsvoering kunnen beperken.

Infrastructuur

Naast de bovenstaande natuur- en werkgebieden verdient ook het Kanaal van Gent naar Terneuzen een beschermingsstatus als infrastructuurlijn. Dit omdat zij een wezenlijk onderdeel vormt van de hoofdinfrastructuur van de economische kernzone. Om de functie van het kanaal voor het vervoer van goederen veilig te stellen, zijn in en in de directe omgeving van het kanaal geen ontwikkelingen gewenst, die de functie van het kanaal als vervoersas kunnen beperken. Een dergelijke beschermingsstatus verdient ook de toekomstige buisleidingenstrook.

2.3.2 Gebiedsvisie Kanaalzone 2030

Algemeen

Voor het ruimtelijke beleid voor de Kanaalzone heeft het gemeentebestuur van Terneuzen een afzonderlijke gebiedsvisie vastgesteld. De Kanaalzone is een belangrijke economische pijler in Zeeland en heeft als zodanig een eigen ruimtelijk, sociaal en economisch afwegingskader gekregen binnen het gemeentelijk beleid. De gebiedsvisie geldt niet als gemeentelijke structuurvisie, maar is wel een belangrijke basis voor het verdere gemeentelijke (ruimtelijke) beleid.

In de gebiedsvisie zijn een aantal opgaven geformuleerd die de basis vormen voor een door de betrokken overheden en maatschappelijke partijen gezamenlijk opgestelde uitvoeringsagenda. De Gebiedsvisie heeft een doorkijk tot het jaar 2030. Ook is een wensbeeld geformuleerd op basis van de verschillende opgaven (zie figuur 2.4).

Opgave 4: Duurzame modaliteiten en project MUP

Transportmodaliteiten

Een van de opgaven die in de Gebiedsvisie is geformuleerd is die van 'duurzame modaliteit' (opgave 4). Voor de toekomst wordt vervoer op een duurzame wijze gestimuleerd. In de periode tot 2020 wordt ingezet op een optimale multimodale ontsluiting en verschuiving van goederenstromen naar de schonere vervoersmodaliteiten.

De nadruk moet (komen te) liggen op het faciliteren van stromen met een toegevoegde waarde voor de Kanaalzone. Voorkomen moet worden dat de Kanaalzone alleen als doorvoer gebied wordt benut. Multimodaliteit door middel van vier modaliteiten (transport over de weg, over het spoor, over het water en door buisleidingen) is zowel mogelijk op de Axelse Vlakte als de Westelijke Kanaaloever. Voor alle terreinen wordt ernaar gestreefd om ontsluiting via meerdere modaliteiten te behouden en/ of mogelijk te maken.

Project MUP

De inzet op duurzaamheid betekent een verschuiving van goederenstromen van de weg naar water, spoor en buisleidingen. In de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone zal specifiek worden geïnvesteerd in de faciliteiten voor het vervoer per water en per buisleiding en het efficiënt organiseren van goederenstromen.

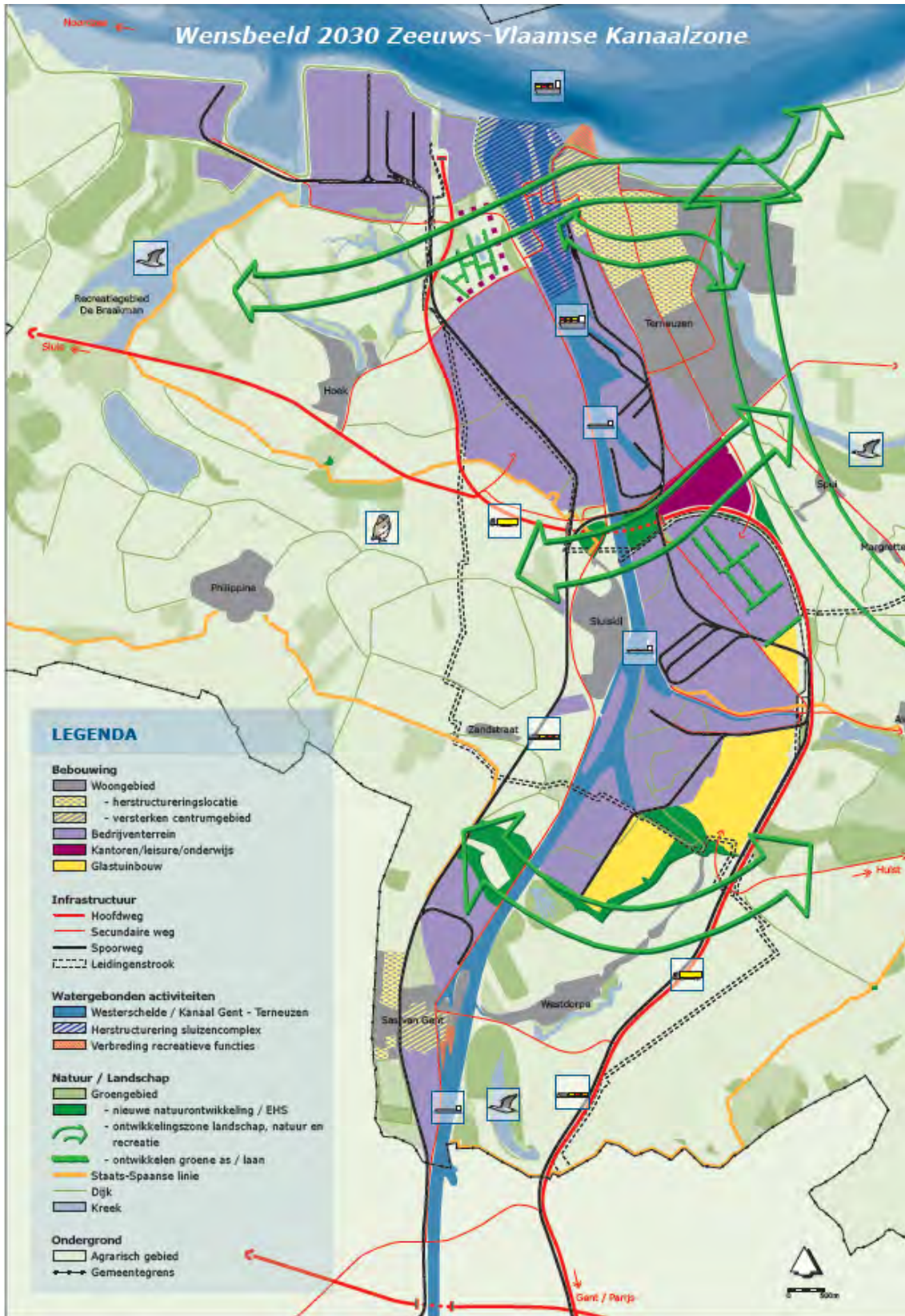
Op het gebied van buisleidingen wordt daarom op initiatief van Zeeland Seaports de mogelijkheid van 'Multi Utility Providing' (MUP) onderzocht. Met een systeem van buisleidingen kan dit leiden tot een sterk verbeterde benutting van deze modaliteit in de Kanaalzone.

De Gebiedsvisie voorzag in een haalbaarheidsstudie waarmee de mogelijkheid voor project MUP in beeld wordt gebracht. Deze haalbaarheidsstudie is inmiddels afgerond en vormt de verdere basis voor project MUP waarvoor deze structuurvisie is opgesteld.

2.3.3 Randvoorwaarden voor ondergrondse infrastructuur vanuit gemeentelijk beleid

Vanuit het ruimtelijk beleid van de gemeente gelden de volgende randvoorwaarden voor het toekomstige gemeentelijke beleid voor ondergrondse infrastructuur.

- Vanuit het gemeentelijke beleid zijn een aantal deelgebieden benoemt (zoals de Zuidpoort en Othene) waarvoor het vanwege de gekozen ruimtelijke ontwikkelingsstrategieën noodzakelijk is dat deze gebieden gevrijwaard blijven van onnodige belemmeringen door nieuwe ondergrondse infrastructuur.
- Ook de in de gemeentelijke structuurvisie aangegeven strategieën 'behouden' en 'beschermen' stellen voor bepaalde gebieden randvoorwaarden aan bestaande en/of nieuwe ondergrondse infrastructuur. Ook voor deze gebieden en strategieën moet in deze structuurvisie worden voorzien in een goede afstemming tussen het boven- en ondergrondse ruimtelijke belang.
- Het principe van duurzaam ruimtegebruik is voor wat betreft de gemeente leidend. Dat houdt in dat nieuwe ondergrondse infrastructuur zoveel als mogelijk gebundeld wordt aangelegd. Hiermee wordt ook invulling gegeven aan de doelstelling om versnippering van het landschap in de open, grootschalige landbouwgebieden tegen te gaan teneinde de agrarische productie daar te faciliteren.
- De gemeentelijke structuurvisie biedt de beleidsmatige verankering van project MUP en meer in het bijzonder de MUP-strook (zie paragraaf 2.4).



Figuur 2.4 Wensbeeld Kanaalzone 2030
(bron: Gebiedsvisie Kanaalzone)

2.4 Project MUP

2.4.1 Project MUP

Wat is MUP?

Het concept Multi Utility Providing (MUP) gaat uit van het actief stimuleren van uitwisseling van stoffen en energiedragers tussen partijen in de Terneuzense Kanaalzone. Het gaat in de eerste plaats om een organisatiemodel waarmee partijen met elkaar worden verbonden. Daarnaast voorziet het Project MUP ook in een fysieke verbinding tussen de partijen in de vorm van infrastructurele voorzieningen die nodig zijn om de beoogde uitwisseling van stoffen en energiedragers in de Kanaalzone tot stand te brengen. Uiteindelijk is het de bedoeling dat bedrijven in de Kanaalzone kunnen beschikken over capaciteit op een infrastructuur (zowel organisatorisch als fysiek) waarmee stoffen kunnen worden getransporteerd en uitgewisseld.

Doel van project MUP

Met het project MUP worden meerdere doelen nagestreefd. De belangrijkste doelstelling is dat het Project MUP bij wil dragen aan het sociaal-economische klimaat in de Terneuzense Kanaalzone door een aantrekkelijk vestigingsklimaat te creëren in de Kanaalzone.

Daaraan ondergeschikt wordt met MUP het volgende beoogd.

- Het vereenvoudigen van het uitwisselen van stoffen en energiedragers via buisleidingen voor bedrijven in de Kanaalzone. Op deze wijze wordt een duurzame transportmodaliteit geboden naast transport over de weg, het water en het spoor.
- Het faciliteren van de betrokken leidingeigenaren.

Een belangrijk onderdeel van project MUP is de uiteindelijk aan te leggen ondergrondse infrastructuur, de zogeheten MUP-strook, waarvoor een ruimtelijke reservering noodzakelijk is. Voor deze MUP-strook biedt deze structuurvisie het kader. Te zijner tijd zal deze reservering in de gemeentelijke bestemmingsplannen worden opgenomen. De wijze waarop dit gebeurt, is verder uitgewerkt in hoofdstuk 6 van deze structuurvisie.

Een uitgebreide toelichting op het project MUP en de doelstellingen ervan is opgenomen in het planMER MUP.

2.4.2 De lay-out van de beoogde MUP-strook

Verwachte stoffen en leidingen

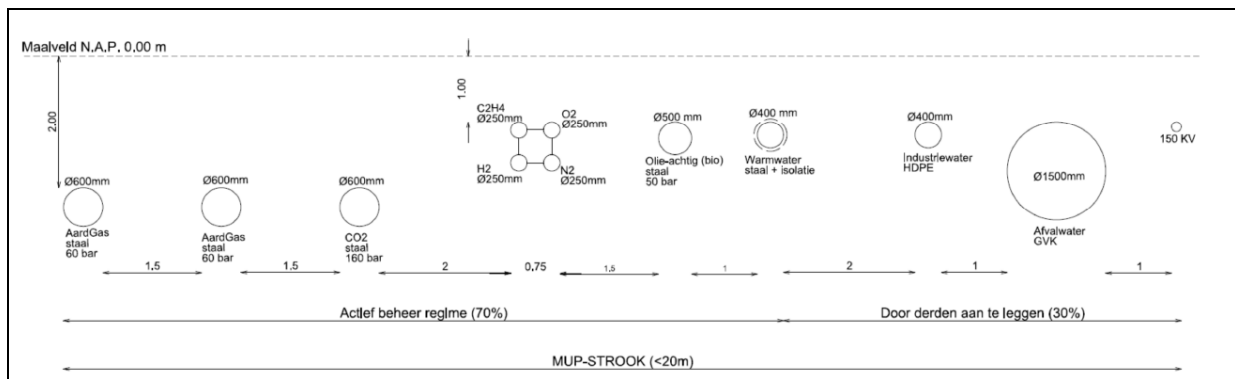
In tabel 2.1 is aangegeven welke mix van leidingen naar verwachting in de MUP-strook geplaatst worden. De keuze voor de stoffen en leidingen is tot stand gekomen in een interactief proces met de omgeving, daarbij is gekeken naar de activiteiten en ontwikkelingen in het plangebied, de transitie naar bio-based economy en de energietransitie. De mix van leidingen zoals gepresenteerd in tabel 2.1 is een door de omgeving gedragen beeld en vormt uitgangspunt voor tracéstudie uit de planMER (zie hoofdstuk 3).

Tabel 2.1: Mix van leidingen die potentieel in de MUP-strook aanwezig kunnen zijn

| Stof | Leidingdiameter | Druk | Aantal verwachte leidingen |
|--|------------------|---------|----------------------------|
| Aardgas | 24" (600 mm) | 60 bar | 2 leidingen |
| CO ₂ | 24" (600 mm) | 160 bar | 1 leiding |
| Etheen/propeen/waterstof | 10" (250 meterm) | 40 bar | 2 leidingen |
| Zuurstof | 10" (250 meterm) | 40 bar | 1 leiding |
| Stikstof | 10" (250 meterm) | 40 bar | 1 leiding |
| Olieachtige producten (biodiesel etc.) | 20" (500 mm) | 50 bar | 1 leiding |
| Industriewater | 400 mm | 5 bar | 1 leiding |
| Afvalwater (persriool) | 1500 mm | 5 bar | 1 leiding |
| Warmwater | 400 mm | 5 bar | 1 leiding |
| Elektriciteit (150 kV) | - | - | 1 leiding |

Verwachte lay-out

Voor de in tabel 2.1 genoemde leidingen is een concept lay-out gemaakt, zie figuur 2.5. Bij de tracéstudie is uitgegaan van een breedte voor de MUP-strook van 20 meter.



Figuur 2.5 Concept lay-out van de MUP-strook

Tracé van de MUP-strook

In het planMER voor project MUP zijn drie tracéalternatieven onderzocht. Hiervan is een tracé uiteindelijk als voorkeustracé gekozen. Dit wordt in hoofdstuk 3 verder toegelicht. Het voorkeustracé is de verdere basis voor deze structuurvisie gebruikt. Hoe dit vorm nader is gegeven, komt in de hoofdstukken 4 en 5 aan bod.

3. planMER

Zoals in hoofdstuk 1 is aangegeven, maakt een planMER deel uit van deze structuurvisie. In het planMER worden de milieueffecten beschreven van het voorgenomen gemeentelijk beleid ten aanzien van ondergrondse infrastructuur. Het planMER bestaat uit twee delen. Het planMER voor het project MUP en een oplegnotitie waarin de milieueffecten worden beschreven van het overige gemeentelijke beleid voor ondergrondse infrastructuur. Beide documenten, de planMER voor het project MUP en de oplegnotitie, zijn losse documenten die afzonderlijk van deze structuurvisie raadpleegbaar zijn.

In dit hoofdstuk is een samenvatting opgenomen van de relevante milieuaspecten. In paragraaf 3.1 worden eerst de milieueffecten van het project MUP beschreven. De beschrijving van de milieueffecten van het overige beleid komen in paragraaf 3.2) aan bod. De onderzochte milieueffecten leiden voor enkele beleidsonderdelen tot het stellen van nadere randvoorwaarden. Die randvoorwaarden worden in paragraaf 3.3 beschreven.

3.1 planMER project MUP

Onderzochte alternatieven en varianten

Er zijn drie alternatieven en een aantal varianten voor het tracé van de MUP-strook uitgewerkt in de planMER op basis van een set randvoorwaarden die in dialoog met omgevingspartijen tot stand zijn gekomen (zie figuur 3.1).

Alternatief 1: Basis West

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.

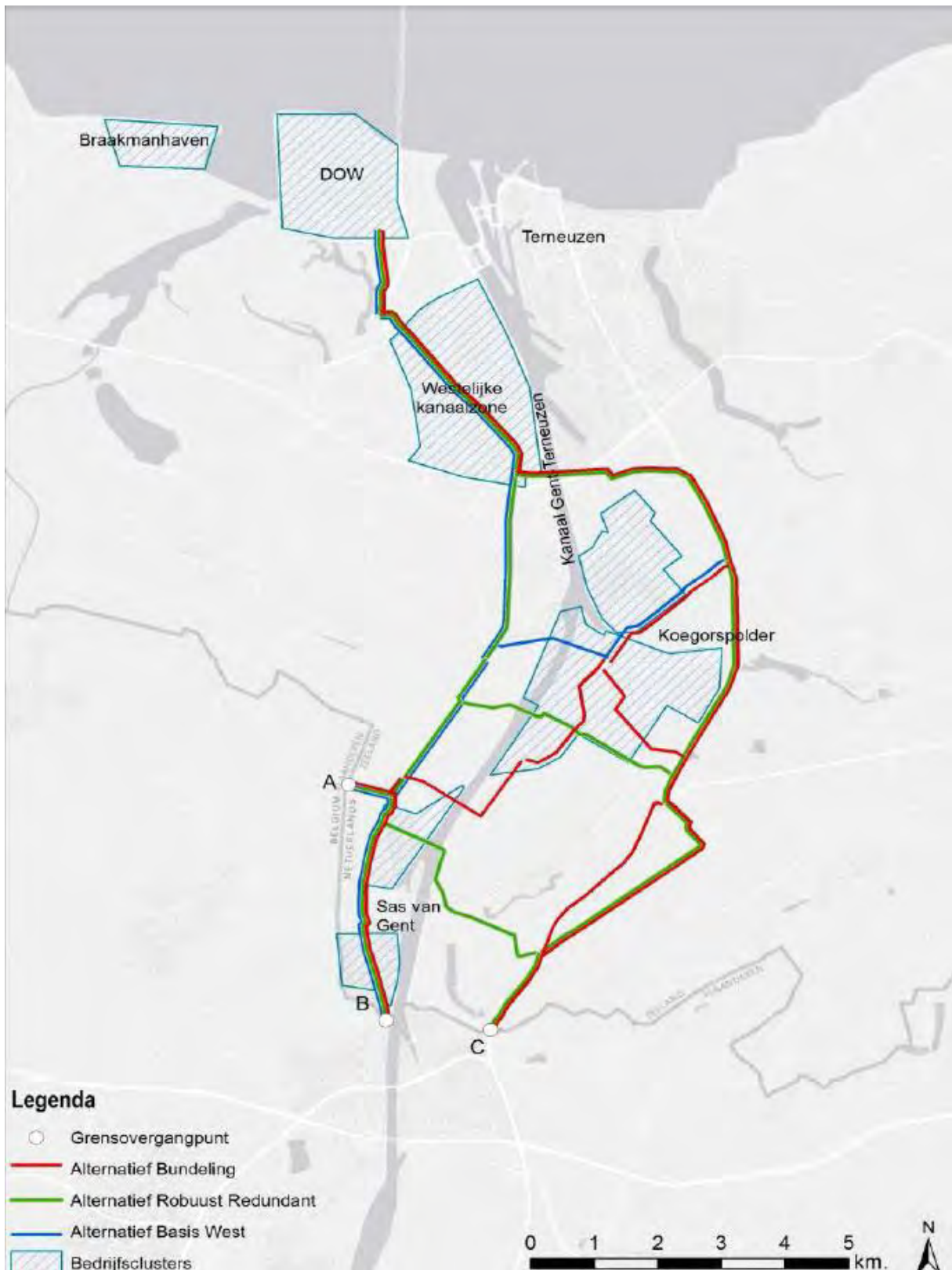
Alternatief 2: Bundeling

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 3: Robuust Redundant

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.



Figuur 3.1 Onderzochte alternatieven en varianten in de planMER voor project MUP (Royal HaskoningDHV)

Uitkomsten effectenstudie

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 transities naar het gebruik van nieuwe (niet-fossiele) energiedragers en het benutten van reststromen, waarvoor op termijn een andere wijze van transport nodig is.

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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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 aanlegseffecten 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 (EHS). 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.

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 CO₂ 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 geaccomodeerd 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 tóch 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 buisleidingentransport in plaats van transport over de weg, vaarweg of spoor kan de externe veiligheidssituatie verbeteren.

In tabel 3.1 is een samenvatting gegeven van de scores van de drie onderzochte tracéalternatieven.

| | | Alternatief Bundeling | | | | Alternatief Basis West | | | | Alternatief Robuust Redundant | | | |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------|-----------|--------|-------|------------------------|-----------|--------|-------|-------------------------------|-----------|--------|-------|
| | | Realisatie | Hier & Nu | Elders | Later | Realisatie | Hier & Nu | Elders | Later | Realisatie | Hier & Nu | Elders | Later |
| Bodem | Bodemopbouw | - | 0 | 0 | 0 | - | 0 | 0 | 0 | - | 0 | 0 | 0 |
| | Waardevolle bodems | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Bodemkwaliteit | + | - | 0 | - | + | - | 0 | - | + | - | 0 | - |
| Water | Watersysteem | - | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 0 |
| | Waterkwaliteit | - | + | - | + | - | + | - | + | - | + | - | + |
| | Waterveiligheid | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Landschap | Landschappelijke structuur | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 0 | - |
| | Landschapsbeleving | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Cultuur-historie | Beschermde waarden | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Overige waarden | - | 0 | 0 | 0 | - | 0 | 0 | 0 | - | 0 | 0 | 0 |
| Archeologie | Oppervlakte onderzoeksplichtig gebied | - | 0 | 0 | 0 | - | 0 | 0 | 0 | - | 0 | 0 | 0 |
| | Archeologische waarnemingen | - | 0 | 0 | 0 | - | 0 | 0 | 0 | - | 0 | 0 | 0 |
| | Doorsneden dijken | - | 0 | 0 | 0 | - | 0 | 0 | 0 | - | 0 | 0 | 0 |
| Natuur | Beschermde soorten | - | 0 | 0 | 0 | - | 0 | 0 | 0 | - | 0 | 0 | 0 |
| | Beschermde gebieden | - | 0 | - | 0 | 0 | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 0 |
| | Ecologische relaties | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Woon- en leefmilieu | Verkeer | - | + | 0 | + | - | + | 0 | + | - | + | 0 | + |
| | Lucht | - | + | 0 | + | - | + | 0 | + | - | + | 0 | + |
| | Geluid | - | 0 | 0 | 0 | - | 0 | 0 | 0 | - | 0 | 0 | 0 |
| | Hinder | - | 0 | 0 | 0 | - | 0 | 0 | 0 | - | 0 | 0 | 0 |
| Ruimtegebruik | Wonen | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 0 | - |
| | Landbouw | - | - | 0 | - | - | - | 0 | - | - | - | 0 | - |
| | Bedrijvigheid | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 0 | - |
| | Recreatie | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Weg en spoor infrastructuur | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Scheepvaart | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | 0 | 0 | 0 |
| Externe veiligheid | Vervoer gevaarlijke stoffen | 0 | + | + | + | 0 | + | 0 | + | 0 | + | + | + |
| | Buisleidingen | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 0 | - |
| | Rampenbestrijding | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Tabel 3.1 Totaalscore onderzochte alternatieven project MUP (Royal HaskoningDHV)

Voorkeursalternatief (VKA)

Uit de effectenstudie wordt geconcludeerd dat drie onderzochte tracéalternatieven qua milieueffecten niet wezenlijk onderscheidend zijn. In overleg met Zeeland Seaports is daarom gekozen voor een voorkeursalternatief (VKA, of voorkeurstracé) dat bestaat uit een combinatie van verschillende deeltracés van de drie onderzochte alternatieven, zie figuur 3.2.

Ruggengraat VKA

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 het 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 (deeltracé 10, zie figuur 3.2). De voorkeur gaat uit naar één (loodrechte) kruising van het kanaal vanwege de kosten en de scheepvaartveiligheid. De mogelijkheid om nabij Sluiskil het kanaal te kruisen is afgefallen: de leidingstrook is hier technisch moeilijk inpasbaar, mede vanwege de nieuwe Sluiskiltunnel. 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 bedrijvencluster Sas van Gent. Doortrekken tot aan de Belgische grens ter plaatse van Sas van Gent is niet voorzien, omdat het bedrijvencluster 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 voorkeurstracé 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.



Figuur 3.2: Ligging Voorkeurstracé (Royal HaskoningDHV)

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 buisleidingstransport 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 onder andere om de kanaalkruising, de aanwezige archeologische waarden en de EHS, en de aansluiting op de (herinrichting van de) Tractaatweg.

3.2 Oplegnotitie: verbrede blik op milieueffecten

Algemeen

Voor de aanpak van de effectbeoordeling in de oplegnotitie is aangesloten bij de methodiek uit het planMER MUP. Los van het project MUP heeft de gemeentelijke structuurvisie buisleidingen vooral betrekking op reeds aanwezige planologisch relevante buisleidingen. Voor deze aanwezige buisleidingen zal de effectbeschrijving compacter zijn en betrekking hebben op minder milieuaspecten. Meerdere milieuaspecten -en de effectbeoordelingen daarvan- zijn namelijk in dat kader niet meer aan de orde, omdat de leidingen ter plaatse reeds aanwezig zijn.

Als ontwikkeling in de gemeentelijke structuurvisie buisleidingen wordt, naast het MUP, ook de reservering van de nationale buisleidingstrook aangegeven. Deze buisleidingstrook wordt echter gebundeld aangelegd met het MUP-tracé (in totaal 50 meter). Het planMER MUP is dusdanig opgesteld, dat de effectbeoordeling heeft plaatsgevonden voor een breedte van het tracé van 50 meter. Hierdoor zal bij een veelheid van milieuaspecten de effecten gelijk zal zijn aan die van het MUP (bijvoorbeeld op het gebied van bodem, water en archeologie). Alleen op het gebied van externe veiligheid is (waar nodig) in de oplegnotitie separaat aandacht besteed aan de reservering van de buisleidingstrook.

Nationale buisleidingstrook

Plaatsgebonden risico

Voor de nationale buisleidingstrook geldt dat de PR 10^{-6} -contouren van de buisleidingen zelf altijd binnen de buisleidingstrook zelf moeten zijn gelegen. Buiten de buisleidingstrook geldt geen belemmeringszone. Er zijn dus geen belemmeringen vanuit het plaatsgebonden risico buiten de buisleidingstrook zelf, ook niet voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Groepsrisico

Als gevolg van de realisatie van leidingen voor risicovol transport in de nationale buisleidingstrook, zal het groepsrisico toenemen. De verwachting is dat in het hele plangebied de toename van het groepsrisico beperkt zal zijn (gelet op de lage bebouwingsintensiteit in de directe omgeving) en bovendien geen groepsrisico aandachtspunten zijn.

Eventuele maatregelen in het kader van zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid zullen daarom relatief beperkt blijven. Het invloedsgebied van de buisleidingenstrook hangt af van de uiteindelijk leidingen die hierin worden gerealiseerd.

De realisatie van grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente (realisatie van MVP en bedrijventerrein Axelse Vlake) kan gevolgen hebben voor de hoogte van het groepsrisico vanwege de toekomstige nationale buisleidingenstrook. Deze gevolgen zullen echter beperkt van aard zijn, gelet op de aard van de beoogde ontwikkeling en de relatief lage personendichtheid in de omgeving. Ontwikkelingen als de aanleg van de Sluiskiltunnel (die momenteel plaatsvindt) en de realisatie van de nieuwe zeesluis in de toekomst hebben geen gevolgen voor de planologisch relevante leidingen.

Bestaande leidingen

In de gemeente Terneuzen is een veelheid aan planologisch relevante leidingen aanwezig. Voor deze bestaande leidingen dient rekening te worden gehouden met verschillende beperkingen.

- Belemmeringzones
Binnen deze zones, die voor de meeste leidingen 4 of 5 meter bedragen, mag niet worden gebouwd.
- Normen ten aanzien van externe veiligheid
 - Plaatsgebonden risico
Voor de aanwezige aardgastransportleidingen binnen de gemeente wordt voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico. Op één locatie binnen de gemeente zijn kwetsbare objecten gelegen binnen de PR 10^{-6} -contour van hogedruk aardgasleidingen. De leidingbeheerder die hiervoor verantwoordelijk is, te weten Zebra, dient middels het treffen van maatregelen ervoor zorg te dragen dat op 1 januari 2014 geen kwetsbare objecten meer binnen de PR 10^{-6} -contour liggen. Voor de overige aanwezige risicorelevante leidingen wordt naar verwachting voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico.

Binnen de gemeente komen beperkt kwetsbare objecten voor binnen de PR 10^{-6} -contour van risicorelevante leidingen. Het betreft allemaal bestaande situaties.

Nieuwe kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten mogen niet binnen de PR 10^{-6} -contour worden gerealiseerd. Dit dient in bestemmingsplannen van de gemeente te worden geborgd.
 - Groepsrisico
In de huidige situatie wordt voldaan aan de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico.

Op dit moment zijn geen ontwikkelingen met risicorelevante leidingen buiten de nationale buisleidingenstrook voorzien. Indien zich ontwikkelingen voordoen moet worden voldaan aan de wetgeving en het (nieuwe) beleid. Eventuele maatregelen in het kader van de rampenbestrijding worden bezien in het kader van de verantwoording van het groepsrisico.

De beoogde grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente (realisatie MVP en bedrijventerrein Axelse Vlake) hebben slechts geringe gevolgen voor de hoogte van het groepsrisico. Voor MVP blijkt dit uit onderzoek, voor het bedrijventerrein Axelse Vlake wordt dit verwacht gelet op de aard van de beoogde ontwikkeling met de relatief lage personendichtheid.
- Indicatieve magneetveldzones bij hoogspanningsleidingen
 - Bij de realisatie van nieuwe gevoelige functies dient hiermee rekening te worden gehouden. Aangezien deze structuurvisie geen uitspraken doet over nieuwe gevoelige functies, is dit punt verder niet relevant voor het beleid over nieuwe ondergrondse infrastructuur.

3.3 Randvoorwaarden voor het nieuwe gemeentelijke beleid

Vanuit de effectbeoordeling uit de planMER voor project MUP en de oplegnotitie, komen de volgende twee randvoorwaarden voor het gemeentelijke beleid naar voren.

- Ter plaatse van de kruising met het kanaal, zoals dat is voorzien in het voorkeurstracé (deeltracé 10, zie figuur 3.2), geldt dat ten aanzien van de aspecten 'natuur' en 'archeologie' aandachtspunten aanwezig zijn. Het aanleggen van nieuwe ondergrondse infrastructuur ter plaatse is mogelijk, maar de in fase van de uitvoering kan het treffen van maatregelen ter bescherming van voorkomende ecologische en/of archeologische waarden noodzakelijk zijn.
- Voor wat betreft de aanleg van nieuwe buisleidingen ten behoeve van het transport van risicovolle stoffen, geldt dat onverkort moet worden voldaan aan de normstelling het Bevb. In dat kader dient ook de omvang van het groepsrisico inzichtelijk te worden gemaakt en, bij een eventuele toename daarvan, een verantwoording te worden afgelegd. Dit geldt ook voor toekomstig gewijzigd gebruik van bestaande buisleidingen. Daar waar binnen de contour van het plaatsgebonden risico met kans 10^{-6} per jaar reeds beperkt kwetsbare objecten aanwezig zijn, zal te zijner tijd een afweging moeten worden gemaakt.

In hoofdstukken 4 en 5 wordt nader ingegaan op de wijze hoe met deze twee randvoorwaarden uit het effectenonderzoek is omgegaan bij de tracékeuze en het beleid (de spelregels).

4. Aanwijzing hoofdtracés buisleidingen

Dit hoofdstuk vormt, tezamen met de spelregels uit hoofdstuk 5, het ‘hart’ van deze structuurvisie. In dit hoofdstuk worden de hoofdtracés voor ondergrondse infrastructuur aangewezen. De aanwijzing van de hoofdtracés is grotendeels een logisch gevolg van het in hoofdstuk 2 geschetste beleidskader van het Rijk en de provincie Zeeland. Ook vanuit het ruimtelijke beleid van de gemeente en de uitkomsten van de effectenstudie van de planMER (zie hoofdstuk 3) volgen randvoorwaarden. Hoe met al deze randvoorwaarden is omgegaan bij het aanwijzen van de hoofdtracés, wordt in paragraaf 4.1 behandeld. Paragraaf 4.2 bevat een toelichting op de verbeelding van de structuurvisie waarop de hoofdtracés zijn aangegeven. De gevolgen van deze aanwijzing (het nieuwe gemeentelijke beleid in de vorm van spelregels) komen in de hoofdstukken 5 en 6 aan bod.

4.1 Aanwijzing hoofdtracés

Randvoorwaarden uit het beleid

Verplichting vanuit het rijksbeleid: route noord-zuid en een breedte van 50 meter

Belangrijk vertrekpunt voor het gemeentelijk beleid, zijn de beleidskeuzen die vooral op het niveau de structuurvisie buisleidingen van het Ministerie van IenM zijn gemaakt. De gemeentelijke structuurvisie is de uiteindelijke invulling van de bestuursafpraak tussen het Rijk en de gemeente over het definitieve tracé van de nationale buisleidingenstraat zoals aangegeven in de rijksstructuurvisie buisleidingen. In de gemeentelijke structuurvisie moet een ononderbroken tracé met een breedte van 50 meter vanaf de Westerschelde tot aan de grens met België (bij Sas van Gent) worden aangewezen dat wordt vrijgehouden voor buisleidingen. Daarbij geldt een ruimtelijke reservering van een strook met een breedte van 30 meter voor buisleidingen van nationaal belang en 20 meter voor overige (regionale) ondergrondse infrastructuur. Dit is ook in overeenstemming met het provinciale beleid. Hiermee zijn zowel de route (noord-zuid) als de breedte (namelijk 50 meter) van het aan te wijzen hoofdtracé in beginsel gegeven.

Afstemming met gemeentelijk ruimtelijk beleid

Vanuit het gemeentelijke beleid zijn een aantal deelgebieden benoemt (zoals de Zuidpoort en Othene) waarvoor het vanwege de gekozen ruimtelijke ontwikkelingsstrategieën noodzakelijk is dat deze gebieden gevrijwaard blijven van onnodige belemmeringen door nieuwe ondergrondse infrastructuur.

Ook de in de gemeentelijke structuurvisie aangegeven strategieën ‘behouden’ en ‘beschermen’ stellen voor bepaalde gebieden randvoorwaarden aan bestaande en/of nieuwe ondergrondse infrastructuur. Ook voor deze gebieden en strategieën moet in deze structuurvisie worden voorzien in een goede afstemming tussen het boven- en ondergrondse ruimtelijke belang.

Het principe van duurzaam ruimtegebruik is voor wat betreft de gemeente leidend. Dat houdt in dat nieuwe ondergrondse infrastructuur zoveel als mogelijk gebundeld wordt aangelegd. Hiermee wordt ook invulling gegeven aan de doelstelling om versnippering van het landschap in de open, grootschalige landbouwgebieden tegen te gaan teneinde de agrarische productie daar te faciliteren.

Beleidsmatige verankering van het project MUP

De gemeentelijke structuurvisie biedt de beleidsmatige verankering van project MUP en meer in het bijzonder de MUP-strook (zie paragraaf 2.4).

Randvoorwaarden vanuit de milieueffectenstudie (planMER project MUP)

Uit de planMER voor project MUP zijn ten aanzien van de onderzochte tracés geen wezenlijk relevante onderscheiden milieucriteria naar voren gekomen. Dat houdt in dat de tracékeuze uiteindelijk hoofdzakelijk door beleidsmatige, economische en technische argumenten wordt ingegeven.

Verantwoording tracékeuze

Hoofdroute noord-zuid: westelijke kanaaloever

Zoals hiervoor is aangegeven, volgt de route vanaf de Westerschelde naar de grens met België logischerwijs uit de bestuursafpraak tussen de gemeente en het Rijk. Aangezien uit de effectenstudie van het planMER voor wat betreft de drie onderzochte tracés geen wezenlijke verschillen tussen de alternatieven zijn gebleken, wordt gekozen voor het hoofdtracé zoals weergegeven in figuur 4.1.

Het startpunt van de route moet aansluiten op het tracé uit de rijksstructuurvisie. Hierin is een oversteek voorzien ter plaatse van de Vlissingse haven (Sloegebied). Het beginpunt van het hoofdtracé start dan ook ter plaatse van de zeedijk van de Westerschelde en loopt via de westelijke zijde van het kanaal door naar het zuiden. Bij de keuze voor dit tracé spelen de volgende overwegingen.

- Het tracé blijft op ruime afstand van (woon)bebouwing en kwetsbare objecten en gebieden.
- Daarnaast houdt het tracé voldoende afstand van de locatie waar de toekomstige ontwikkeling van de westelijke zeehaven is voorzien. Tegelijkertijd maakt dit tracé het leggen van een eventuele toekomstige koppeling met het havengebied 'Mosselbanken' mogelijk.
- In dit tracé zijn al enkele ondergrondse buisleidingen aanwezig. Door te verplichten dat nieuwe ondergrondse infrastructuur in dit tracé wordt aangelegd, wordt invulling gegeven aan de doelstelling van duurzaam ruimtegebruik en het bundelingsprincipe.

Kanaalkruising

De keuze voor de oversteek van het kanaal ten zuiden van Sluiskil wordt ingegeven vanuit de volgende overwegingen.

- Vanwege de bestaande brug bij Sluiskil en de nieuwe Sluiskiltunnel, is onvoldoende fysieke vrije ruimte beschikbaar om ten noorden van Sluiskil nieuwe ondergrondse infrastructuur ter plaatse aan te kunnen leggen. Om dezelfde redenen is het ook technisch (en daarmee financieel-economisch) een lastige locatie om het kanaal ter plaatse te kruisen. Dat is de reden dat niet voor de noordelijke kruising wordt gekozen.
- De optie om de kruising met het kanaal net ten zuiden van Sluiskil te realiseren (via een bestaand leidingtracé door Stroodorpe), of door Sas van Gent, valt om een vergelijkbare reden af. Vanwege de bestaande bebouwing is weinig fysiek vrije ruimte beschikbaar voor nieuwe ondergrondse leidingen. De hoofdaansluiting met België is bovendien aan de oostelijke zijde van Sas van Gent gelegen, zodat een tracé voor nieuwe ondergrondse infrastructuur door Sas van Gent niet noodzakelijk is.
- Het tracé ter hoogte van Stroodorpe vervolgt zijn route door de kade van het toekomstig havengebied (Axselse Vlakke). De beoogde aanleg van een nieuwe havenkade, kan mogelijk conflicteren met de komst van nieuwe ondergrondse infrastructuur. Ook om deze reden wordt niet voor deze kruising gekozen.
- Van de twee opties om het kanaal te kruisen ten noorden van Sas van Gent, is de meest zuidelijke optie afgevallen. De reden hiervoor is dat dit tracé eindigt in het Natura2000-gebied Canisvliet. Het aanleggen en onderhouden van ondergrondse infrastructuur in dit natuurgebied is vanuit financieel-economisch oogpunt (nog los van ecologische argumenten) niet wenselijk.

Hoofdroute noord-zuid: oostelijke kanaaloever

Het hoofdtracé langs de oostelijke kanaaloever is zodanig geprojecteerd dat koppelingen met het bestaande industriecluster Sluiskil-Oost en de toekomstige (agro)industriële ontwikkelingen op en rondom de Axselse Vlake mogelijk zijn. Daarbij wordt met dit tracé voldoende afstand gehouden van de kern Westdorpe en de agrarisch waardevolle gebieden aan de oostelijke zijde van de Tractaatweg (N62). Daarbij sluit het tracé goed aan op de bestaande infrastructurele voorzieningen in België.

Hoofdroute: oost-west

De aanleg van nieuwe ondergrondse infrastructuur voor wat betreft de route oost-west wordt in de planperiode (tot 2035) niet verwacht voor wat betreft hoofdtransportleidingen. Belangrijkste reden hiervoor is dat in de rijkstructuurvisie de route door de Gasdam in het Land van Saeftinge niet langer als hoofdroute heeft aangemerkt.

Het is natuurlijk niet uit te sluiten dat andersoortige ondergrondse infrastructuur (regionale leidingen anders dan die van het project MUP) in de planperiode wordt aangelegd die wel gebruik moet maken van een route oost-west. Het bestaande hoofdtracé voor de route oost-west blijft daarom gehandhaafd. Nieuwe ondergrondse infrastructuur moet zoveel mogelijk van die route gebruik gaan maken. Daarbij gelden de volgende overwegingen.

- Het huidige oost-west tracé omvat reeds bestaande ondergrondse infrastructuur. Door te verplichten dat nieuwe ondergrondse infrastructuur ook van dit tracé gebruik moet maken, wordt invulling gegeven aan de doelstelling van duurzaam ruimtegebruik en het bundelingsprincipe.
- Het tracé is al grotendeels planologisch verankert in bestemmingsplannen. Door dit tracé te handhaven ontstaan geen nieuwe of andere juridisch-planologische beperkingen voor grondeigenaren en leidingbeheerders.
- Voor het continueren van dit tracé gelden geen belemmeringen vanuit ander sectoraal beleid of wetgeving. Zo zijn bestaande knelpunten ten aanzien van het aspect 'externe veiligheid' al gesaneerd.

4.2 Toelichting op de verbeelding

De verbeelding van de structuurvisie werkt met twee soorten tracés (groen en rood gemarkeerd) en met oranje gekleurde gebieden.

Groene tracés

De in paragraaf 4.1 aangewezen hoofdtracés zijn als 'groene tracés' op de verbeelding aangeduid. Dat wil zeggen dat nieuwe ondergrondse infrastructuur ter plaatse in is toegestaan. Uiteraard kan nieuwe ondergrondse infrastructuur ter plaatse enkel worden aangelegd wanneer wordt voldaan aan de wettelijke normen. Dat is vooral van belang ter plaatse van de kruising met het kanaal (vanwege de aspecten 'ecologie' en 'archeologie') en in voorkomende gevallen voor wat betreft het aspect 'externe veiligheid'. Het is dus een benadering "ja, mits...".

Rode tracés

Er zijn twee locaties binnen de gemeente waar het op langere termijn handhaven van bestaande ondergrondse infrastructuur vanuit ruimtelijk oogpunt niet wenselijk is. Het gaat om de aardgastransportleidingen die zijn gelegen langs de Hoofdweg, ten zuiden van bedrijfsterrein Handelspoort en de aardgastransportleiding langs de mr. F.J. Haarmanweg.

Hoewel zich geen actuele knelpunten voordoen bij deze leidingen, bijvoorbeeld ten aanzien van externe veiligheid, acht het gemeentebestuur het niet wenselijk dat dergelijke aardgastransportleidingen zijn gelegen binnen de bebouwde kom nabij woningen en/of gevoelige functies (zoals het Leisurecentre).

De gemeente streeft geen actief saneringsbeleid na en de bestaande planologische rechten worden gerespecteerd. Wanneer echter de technische en/of economische levensduur van deze aardgasleidingen is verstreken en deze leidingen vervangen moeten worden, of wanneer het gebruik ervan wijzigt, dan zal het gemeentebestuur aan een gebruikswijziging in beginsel geen medewerking verlenen. Dit wordt in hoofdstuk 5 nader uitgewerkt.

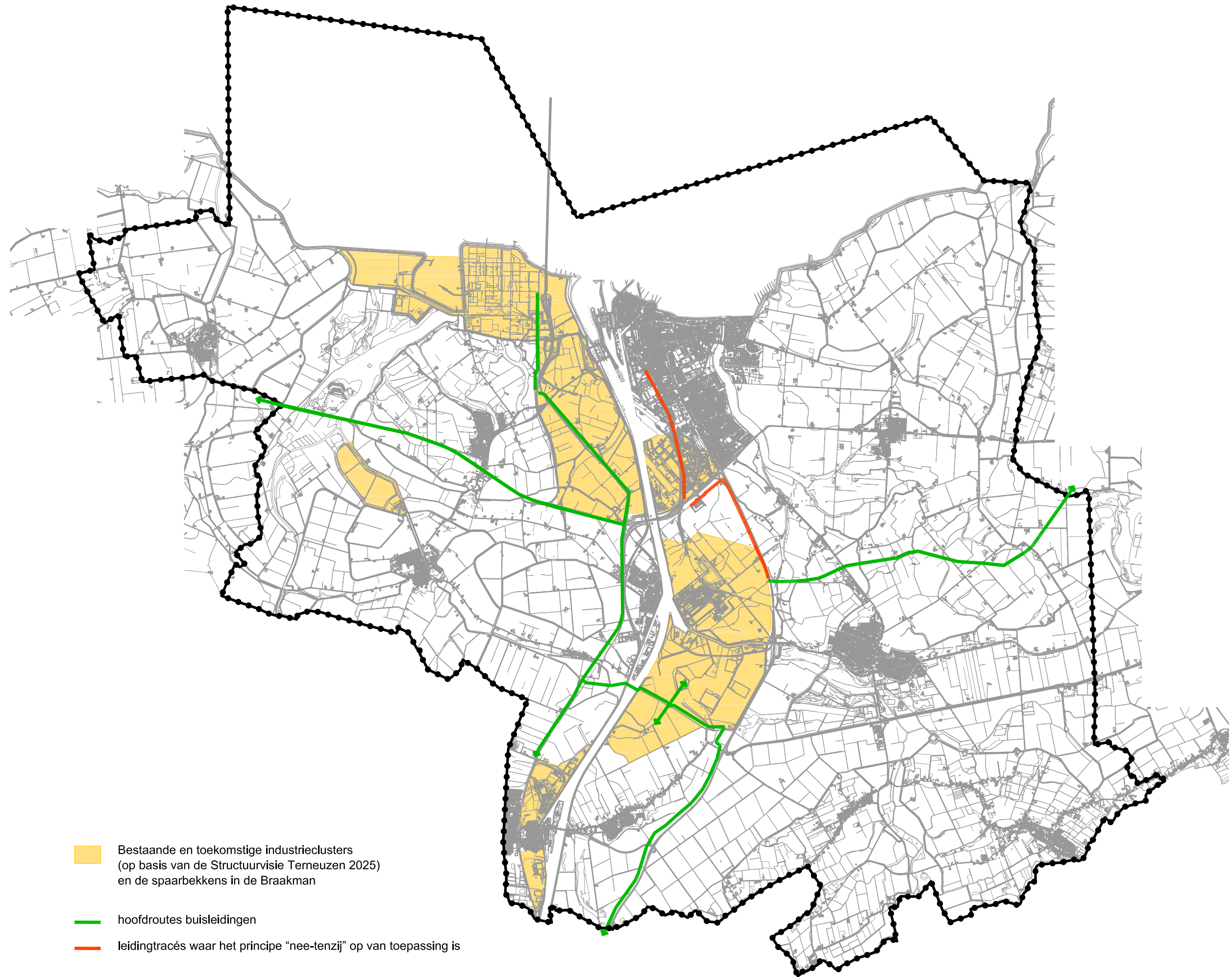
Oranje gekleurde gebieden

Tot slot zijn op de verbeelding van de structuurvisie enkele gebieden met een oranje arcering aangegeven. Dit betreft de volgende gebieden.

- De bestaande en toekomstige industrieclusters in de Kanaalzone. Dit zijn de gebieden waar de begin- en eindpunten zijn gelegen van ondergrondse infrastructuur die deel uit gaan maken van het project MUP.
- De drinkwaterspaarbekkens van de Braakman. Vanaf het zuidelijke Braakmangebied wordt proces-, drink- en ruwwater vervoerd naar afnemers binnen en buiten de gemeente Terneuzen. Het is vanzelfsprekend de bedoeling dat ook in de toekomst nieuwe drinkwaterleidingen van- en naar dit gebied aangelegd moeten kunnen worden. Daarom is ook dit gebied oranje gekleurd.

Overige gebieden

De overige gebieden op de verbeelding van de structuurvisie zijn niet gekleurd. Nieuwe ondergrondse infrastructuur is in deze gebieden niet voorzien (zoals het noordelijke Braakmangebied) of niet wenselijk (zoals Othene en de Staats-Spaanse Linies). Natuurlijk kan het voorkomen dat in de planperiode toch nieuwe ondergrondse infrastructuur in deze gebieden aangelegd moet worden. Hiervoor is een hardheidsclausule opgenomen in de spelregels van het beleidskader (zie hoofdstuk 5), waarbij de benadering “nee, tenzij...” van toepassing is.



5. Spelregels ondergrondse infrastructuur

5.1 Aanwijzing planologisch relevante ondergrondse infrastructuur

Reikwijdtebepaling

- 5.1.1 De spelregels uit deze structuurvisie zijn van toepassing op alle bestaande en nieuwe ondergrondse buisleidingen en hoogspanningsverbindingen, voor zover deze niet van nationaal belang zijn en geen deel uitmaken van een inrichting als bedoeld in de Wm, behorende tot de volgende categorieën.
- Alle ondergrondse transportleidingen die vallen binnen de werkingssfeer van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).
 - Buisleidingen voor transport van andere stoffen dan die genoemd in het Bevb en die risico's met zich meebrengen voor mens of leefomgeving wanneer deze leidingen beschadigd raken.
 - Alle ondergrondse hoogspanningsverbindingen met een transportcapaciteit van 50 kV of meer.
 - De buisleiding voor het transport van afvalwater die is gelegen vanaf de rioolwaterzuiveringsinstallatie aan de Frankrijkweg in Terneuzen tot en met het lozingspunt in de Westerschelde welke in beheer is van het waterschap.
 - Transportleidingen die deel uitmaken van het project MUP, voor zover niet reeds genoemd in onderdeel a, b c of d.
 - Alle overige buisleidingen met een diameter van 400 mm of meer die zijn gelegen buiten de bebouwde kom.
- 5.1.2 De spelregels uit deze structuurvisie zijn van toepassing op besluiten op grond van de Wet ruimtelijke ordening en op een omgevingsvergunning op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) waarbij van het bestemmingsplan wordt afgeweken.

Toelichting op de reikwijdtebepaling

5.1.1 Spelregels gelden voor alle ondergrondse infrastructuur

De spelregels gelden voor alle bestaande en nieuwe vormen van ondergrondse infrastructuur die mogelijk beperkingen met zich mee brengt voor de boven- of ondergrond. Naast leidingen waarvoor wettelijke beperkingen gelden (op grond van het Bevb, de Circulaire 1991, CRVGS, of de PMV Zeeland), gaat het om leidingen waarvoor in de geldende bestemmingsplannen reeds een regeling was opgenomen, zoals grote afval- en drinkwaterleidingen.

De spelregels gelden ook voor alle leidingen die deel uitmaken van het project MUP, ongeacht wat zij vervoeren of wat de aard van de betreffende leiding is. Dit is een logisch gevolg van de keuze om het project MUP integraal deel uit laten maken van deze structuurvisie.

Zoals aangegeven in hoofdstuk 4, is het tracé opgebouwd uit twee delen. Een zone van 30 meter die is bestemd voor leidingen van nationaal belang en een zone van 20 meter voor de leidingen die deel uitmaken van het project MUP en de overige buisleidingen (die niet van nationaal belang zijn). Deze spelregels gelden alleen voor de leidingen die niet van nationaal belang zijn. Op buisleidingen van nationaal belang is immers de Rijksstructuurvisie bepalend.

5.1.2 Toepassingsbereik

Vanzelfsprekend gelden de spelregels uit deze structuurvisie op alle ruimtelijke besluiten op grond van de Wro. Het betreft in de eerste plaats natuurlijk de bestemmingsplannen. Maar ook beheersverordeningen, wijzigings- en uitwerkingsplannen vallen hieronder.

Met de invoering van de Wabo is de figuur van het projectbesluit vervangen door een omgevingsvergunning voor de activiteit 'afwijken van het bestemmingsplan'. Ook op dit type omgevingsvergunning zijn deze spelregels van toepassing.

Deze structuurvisie is in beginsel niet van toepassing op inpassingsplannen van het Rijk en de provincie. Voor deze plannen geldt dat de gemeenteraad geen nadere regels mag bepalen. Toch zijn deze spelregels voor deze besluiten niet zonder juridische betekenis. In het kader van een belangenafweging voor een goede ruimtelijke ordening, moeten het Rijk dan wel de provincie ermee rekening houden in hun besluitvorming.

5.2 Bestaande planologisch relevante ondergrondse infrastructuur

Spelregels

Voor bestaande planologisch relevante ondergrondse infrastructuur gelden de volgende spelregels.

- 5.2.1 Alle bestaande ondergrondse, planologisch relevante, buisleidingen en infrastructuur wordt van een passende (dubbel)bestemming voorzien en mag overeenkomstig het huidige, legale, gebruik worden gehandhaafd. De gemeente Terneuzen gaat niet actief eventuele probleemtracés wegbestemmen. Bestaande planologische rechten worden gerespecteerd.

Aanvullend gelden de volgende spelregels.

- 5.2.2 Voor bestaande ondergrondse infrastructuur die is gelegen binnen een "groen" tracé op de visiekaart, geldt dat de gemeente medewerking verleent aan eventuele wijzigingen van het gebruik of van het tracé, uiteraard mits de tracéwijziging zich eveneens in een groen tracégedeelte bevindt.
- 5.2.3 Voor bestaande ondergrondse infrastructuur die is gelegen binnen een "rood" tracé op de visiekaart, geldt dat de gemeente in beginsel geen medewerking verleent aan een eventuele wijziging in het gebruik of het tracé. Medewerking wordt alleen verleend indien is voldaan aan een van de volgende voorwaarden.
- De wijziging van het tracé ertoe leidt dat het bestaande tracé wordt opgeheven en de betreffende ondergrondse infrastructuur wordt verwijderd, of
 - Door de beheerder is aangetoond dat door het gewijzigde gebruik de risico's kleiner worden, dan wel dat het gewijzigde gebruik geen grotere of andere risico's met zich meebrengt voor de omgeving, waarbij wordt aangetoond dat per saldo in de nieuwe situatie de veiligheidsituatie verbeterd, of
 - De wijziging tot gevolg heeft dat het plaatsgebonden risico en/of het groepsrisico wordt verkleind.
- 5.2.4 In het geval dat een bestaand leidingtracé buiten gebruik wordt gesteld, gaat de gemeente ervan uit dat het buitengebruik gestelde leidingtracé fysiek wordt verwijderd. In voorkomende gevallen zal een eventuele beschermende planologische regeling, na overleg met de leidingeigenaar, door de gemeente worden ingetrokken.

Toelichting op de spelregels

5.2.1 Hoofddregel: bestaande planologische rechten worden geëerbiedigd

De hoofddregel is dat alle bestaande ondergrondse infrastructuur planologisch wordt bevestigd in een bestemmingsplan. De gemeente Terneuzen streeft geen actief saneringsbeleid na. Uit het milieuonderzoek voor deze structuurvisie is gebleken dat dit niet noodzakelijk is (zie hoofdstuk 3). Momenteel doen zich geen urgente knelpunten voor. Voor alle bestaande ondergrondse infrastructuur geldt daarom dat het bestaande gebruik ongewijzigd kan worden voortgezet.

5.2.2 Medewerking aan wijzigingen voor bestaande tracés die voldoen aan beleid nieuwe tracés

Daarnaast geldt dat zonder meer planologische medewerking verleend kan worden aan het wijzigen van het gebruik of het tracé van de bestaande tracés die nu al voldoen aan de in hoofdstuk 4 en op de kaart aangewezen hoofdtracés voor nieuwe ondergrondse infrastructuur. Dit is neergelegd in 5.2.2 en dit geldt voor alle type leidingen. Voor wat betreft buisleidingen voor het transport van risicovolle stoffen geldt dat deze regeling een aanvullend werking heeft ten opzichte van het Bevb. Het kan gaan om een gewijzigd gebruik van een buisleiding voor gevaarlijke stoffen als bedoeld in artikel 8 van het Bevb, of om een nieuw tracé voor een ondergrondse hoogspanningsverbinding. Als wordt voldaan aan het beleid voor nieuwe tracés, staat niets aan de voorgenomen wijziging in de weg. Hoe deze medewerking wordt vormgegeven, wordt in hoofdstuk 6 nader uiteen gezet.

5.2.3 Nee, tenzij... voor wijzigingen voor bestaande tracés die niet voldoen aan beleid nieuwe tracés

Een aantal bestaande tracés voldoen niet aan het geformuleerde beleid voor leidingtracés (zie hierna). Het betreft allemaal “gegroeide” situaties waarbij in het verleden één of meer buisleidingen binnen bestaand stedelijk gebied (of een nog te ontwikkelen gebied) zijn aangelegd en waarvan het tracé met rood is aangegeven op de verbeelding van deze structuurvisie.

Juist de laatste categorie leidingen kan in de toekomst tot knelpunten leiden aangezien nog geen rekening is gehouden met het toekomstige grondgebruik rondom de betreffende leiding. Hoewel de gemeente geen actief saneringsbeleid nastreeft, acht het gemeentebestuur het niet wenselijk dat in de toekomst alsnog knelpuntsituaties ontstaan. Hiervoor geldt zodoende een “nee, tenzij-benadering”.

In beginsel wordt geen medewerking verleend aan het wijzigen van het gebruik van deze leidingen of het veranderen van het tracé binnen het bestaande stedelijke gebied, tenzij aan één van de drie voorwaarden kan worden voldaan.

- a. De wijziging leidt ertoe dat het bestaande tracé wordt opgeheven en de bestaande ondergrondse infrastructuur wordt verwijderd. In deze gevallen gaat het om een ‘sanering’ uit eigen beweging van de beheerder (of een andere partij). Uiteraard staat in deze gevallen niets aan het verlenen van planologische medewerking in de weg, aangezien op deze manier (weer) wordt voldaan aan het gemeentelijke beleid. Uiteraard dient het nieuwe dan wel vervangende tracé te voldoen aan de andere voorwaarden uit deze structuurvisie. Dit moet in de besluitvorming op adequate wijze te zijn gewaarborgd.
- b. Indien de beheerder aantoont dat de wijziging geen andere of grotere risico’s met zich meebrengt voor de omgeving dan in de bestaande situatie, kan eveneens medewerking worden verleend. Deze regel heeft hoofdzakelijk betrekking op buisleidingen bestemd voor het transport van gevaarlijke stoffen. Uiteraard moet worden aangetoond dat na de wijziging de veiligheids situatie verbeterd. Zoals in de bewoordingen van deze regel is aangegeven, gaat het gemeentebestuur uit van een saldobenadering. Het nieuwe tracé dan wel de gebruikswijziging moet als geheel tot een veiligere situatie leiden.
- c. Medewerking kan eveneens worden verleend als daardoor het plaatsgebonden risico of het groepsrisico voor de betreffende ondergrondse leiding wordt verkleind. In de praktijk komt het erop neer dat het betreffende leidingtracé dan geen beperkingen meer stelt aan het ruimtegebruik van de omliggende gronden, zodat het ruimtebeslag ervan feitelijk wordt verkleind.

5.2.4 Fysiek verwijderen van niet langer gebruikte leidingstelsels

In het geval dat een leidingtracé niet langer gebruikt wordt, gaat het gemeentebestuur ervan uit dat de leidingeigenaar het betreffende leidingstelsel daadwerkelijk uit de grond verwijderd. Hierbij geldt echter dat het gemeentebestuur een dergelijke sanering juridisch niet kan afdwingen, tenzij de gemeente ook eigenaar is van de gronden waarin het leidingtracé zich bevindt. Wel kan het gemeentebestuur ervoor kiezen om een eventuele beschermende planologische regeling (in een bestemmingsplan of beheersverordening) op te heffen wanneer blijkt dat het leidingstelsel niet langer in gebruik is.

Uiteraard gebeurt dit pas na overleg met de eigenaar van het betreffende leidingstelsel. In de praktijk zal het erop neerkomen dat een leidingeigenaar pas kiest voor sanering van een leidingstelsel wanneer dit stelsel zijn technische en economische levensduur heeft doorlopen en de kosten voor het onderhoud en instandhouden van het stelsel te hoog worden.

5.3 Nieuwe planologisch relevante ondergrondse infrastructuur

Spelregels

Voor nieuwe planologisch relevante ondergrondse infrastructuur gelden de volgende spelregels.

- 5.3.1 Voor nieuwe ondergrondse infrastructuur wordt enkel medewerking gegeven indien het tracé is gelegen binnen een “groen” tracé op de visiekaart.
- 5.3.2 In afwijking van artikel 5.3.1 kan medewerking worden verleend aan een tracé waarvan het start- of eindpunt is gelegen binnen een met oranje aangegeven zone op de visiekaart, mits het verdere tracé in hoofdzaak het tracé als bedoeld in 5.3.1 volgt.
- 5.3.3 In afwijking van artikel 5.3.1 kan alleen medewerking worden verleend aan een ander tracé dan bedoeld in dat artikel indien door de beheerder is voldaan aan de volgende voorwaarden.
 - a. De beheerder kan aantonen dat redelijkerwijs geen ander tracé mogelijk is voor het beoogde gebruik van de nieuwe ondergrondse infrastructuur en dat het nieuwe tracé kan voldoen aan de voorwaarden die volgen uit ander beleid, wet- en regelgeving, en
 - b. Het nieuwe tracé ligt buiten een met geel aangegeven zone op de visiekaart en betreft geen met rood op de visiekaart aangegeven tracé, en
 - c. De grondeigenaar van het nieuwe tracé heeft ingestemd met het aanleggen van de betreffende infrastructuur op zijn gronden.

Toelichting op de spelregels

5.3.1 Hoofregel: nieuwe tracés volgen de groene route op de visiekaart

De hoofdregel voor alle nieuwe ondergrondse infrastructuur is dat deze wordt aangelegd volgens het met groen aangegeven tracé op de visiekaart. Dit is het voorkeurstracé dat op basis van de planMER tot stand is gekomen.

5.3.2 Uitzondering op de hoofdregel: leidingen die industriële clusters met elkaar verbinden of gebundeld met andere infrastructuur worden aangelegd

Voor twee soorten leidingen kan een uitzondering worden gemaakt op de hoofdregel dat enkel het hoofdtracé moet worden gevolgd. Namelijk voor leidingen die de industriële clusters in de Kanaalzone met elkaar verbinden (de leidingen van de MUP-strook) en regionale leidingen. Regionale leidingen zijn leidingen, niet van nationaal belang, die enkel een start- of eindpunt in de gemeente Terneuzen hebben maar waarvan het verdere tracé buiten de gemeentegrenzen leidt.

Voor de leidingen die de vier industriële clusters in de Kanaalzone met elkaar verbinden, geldt dat het start- en eindpunt van het leidingtracé niet binnen het hoofdtracé van de buisleidingstraat hoeft te zijn gelegen. Het start- dan wel eindpunt van deze leidingen geven immers binnen de industriële clusters geen (nieuwe) beperkingen voor het gebruik boven of de onder de grond. Uiteraard moet het hoofdtracé wel zoveel mogelijk de hoofdroute volgen. Omdat het buisleidingtracé de meest directe route noord-zuid is door de Kanaalzone zonder verdere planologische belemmeringen, zal dit vaak ook zonder meer het geval zijn.

Voor leidingen die een begin- of eindpunt in de Kanaalzone hebben, zal het hoofdtracé voor het merendeel eveneens de meest directe verbinding opleveren. Omdat in beginsel van elk punt buiten de gemeentegrenzen een buisleiding richting de gemeente kan worden gelegd, is het niet altijd vanzelfsprekend dat het aanlandingspunt hiervan nabij het hoofdtracé is gelegen. Daarom geldt de regel dat voor deze leidingen *in hoofdzaak* het hoofdtracé moet worden gevolgd. Dit criterium impliceert dat tenminste 50% van het leidingtracé binnen de gemeente Terneuzen in het hoofdtracé wordt aangelegd.

5.3.3 Hardheidsclausule

Uiteraard kan het voorkomen dat een leidingtracé aangelegd moet worden dat niet of nauwelijks binnen het hoofdtracé gerealiseerd kan worden. Hiervoor biedt artikel 5.3.3 een hardheidsclausule. Deze is analoog aan artikel 5.2.2 geformuleerd in de vorm van een “nee, tenzij-benadering”. Medewerking is alleen mogelijk indien voldaan wordt aan alle drie de voorwaarden uit deze bepaling.

- a. De leidingbeheerder moet aantonen dat redelijkerwijs geen gebruik kan worden gemaakt van (het grootste deel van) het hoofdtracé. Kostenoverwegingen voor aanleg- en onderhoud kunnen hierbij een rol spelen, maar de leidingbeheerder zal dat dan inzichtelijk moeten maken door de resultaten van een vergelijkend onderzoek te overleggen waaruit blijkt dat sprake is van onredelijke meerkosten wanneer het hoofdtracé gevolgd moet worden. Daarnaast moet de leidingbeheerder aantonen dat het door hem voorgestelde afwijkende tracé voldoet aan de andere wet- en regelgeving (zoals het Bevb, de CRVGS, of op basis van natuurwetgeving).
- b. Het nieuwe tracé mag geen met ‘rood’ of ‘geel’ aangegeven gebieden op de visiekaart doorkruisen. Dit zijn immers gebieden waar zwaarwegende andere belangen een rol spelen die zich niet verdragen met nieuwe ondergrondse infrastructuur. Dit is een harde randvoorwaarde, waarvan afwijken niet mogelijk is.
- c. Medewerking kan tot slot alleen worden verleend wanneer de betrokken grondeigenaar(s) schriftelijk instemming hebben gegeven aan de aanleg. Deze eis betreft de uitvoerbaarheid van het nieuwe tracé. De leidingbeheerder moet immers aantonen dat hij het afwijkende tracé ook daadwerkelijk kan gaan benutten.

6. Uitvoeringsparagraaf

6.1 Vertaling in ruimtelijke plannen

Nationale buisleidingstraat

Zoals aangegeven in paragraaf 2.1.6 streeft het Rijk geen actieve bestemmingslegging na voor buisleidingen van nationaal belang. Volstaan kan worden met een beschermende bestemmingsregeling waarbij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die de mogelijke komst van ondergrondse leidingen kunnen belemmeren worden tegengegaan. Te zijner tijd zal het Rijk dit ook zo verankeren in het Barro.

Nu het Rijk geen actieve bestemmingslegging vereist, is een planologische doorvertaling van het hoofdtracé door middel van het opnemen een eigen bestemming in een bestemmingsplan op dit moment niet aan de orde. Volstaan wordt daarom met het opnemen van een passende beschermende regeling het bestemmingsplan Buitengebied. Vrijwel het gehele hoofdtracé is namelijk gelegen in het plangebied van bestemmingsplan Buitengebied.

Overeenkomstig de door het Rijk voorgestelde beschermende regeling en de spelregels zoals aangegeven in hoofdstuk 5 van deze structuurvisie, wordt daarom voor de volgende regeling in bestemmingsplan Buitengebied opgenomen.

- In het bestemmingsplan Buitengebied wordt het hoofdtracé zoals aangegeven op de visiekaart behorende bij deze structuurvisie opgenomen met een gebiedsaanduiding “wetgevingszone – wijzigingsgebied buisleidingen”.
- Aan deze gebiedsaanduiding wordt een regeling gekoppeld in de planregels. Een voorzet voor een dergelijke beschermende regeling is opgenomen in bijlage 1 van deze structuurvisie.

Project MUP

Zeeland Seaports is momenteel aan het onderzoeken hoe project MUP tot stand kan worden gebracht. Doorslaggevend hierbij is de financiële uitvoerbaarheid. Zolang de financiële uitvoerbaarheid van het project MUP niet is verzekerd, is het opnemen van een rechtstreekse bestemming in het bestemmingsplan Buitengebied niet mogelijk.

Omdat het gemeentebestuur het project MUP wel wenst te faciliteren, wordt in de wijzigingsbevoegdheid zoals die hiervoor is beschreven, ook de mogelijkheid opgenomen om te zijner tijd de MUP-strook van een passende planologische regeling te voorzien in het bestemmingsplan Buitengebied. Zodra de financiële uitvoerbaarheid van het project MUP in voldoende mate zeker is gesteld, kan de wijzigingsprocedure worden gestart.

Overige besluitvorming

Door te kiezen voor enkel het opnemen van een ruimtelijke reservering in de vorm van een beschermende regeling, zal het noodzakelijk zijn om bij het concreet worden van project MUP (of een andere vorm van ondergrondse infrastructuur) een planologische procedure te voeren. Wordt daarbij gebruik gemaakt van de kanaalkruising, dan kan het noodzakelijk zijn dat vanwege de natuurwaarden in de nabijheid van deze kruising (Natura 2000-gebied Canisvliet en gronden behorende tot de EHS), dat ook in het kader van de Natuurbeschermingswet en/of de Flora- en faunawet een vergunning respectievelijk ontheffing moet worden verkregen. Vanwege het mogelijk voorkomen van archeologisch waardevolle resten ter plaatse, kan in het kader van de Monumentenwet archeologische begeleiding bij de uitvoering aan de orde zijn.

Besluitvorming op grond van deze wet- en regelgeving zal te zijner tijd, wanneer een concrete aanvraag voor het benutten van de kanaalkruising voor wordt gelegd, plaats moeten vinden. Uit het effectenonderzoek (waaronder een passende beoordeling op grond van de Natuurbeschermingswet) voor de planMER voor project MUP is in elk geval gebleken dat vergunningverlening mogelijk is. Daarmee is de uitvoerbaarheid van het hoofdtracé voor wat betreft deze structuurvisie voldoende aangetoond.

6.2 Geen actief grondbeleid voor ondergrondse infrastructuur

In navolging van het Rijk (zie paragraaf 2.1.7), zal ook de gemeente Terneuzen geen actief grondbeleid gaan voeren ten behoeve van ondergrondse infrastructuur. Het van gemeentewege doen van grondaankopen ten behoeve van de aanleg van ondergrondse infrastructuur is daarom niet aan de orde. Omdat geen urgente saneringsgevallen in de gemeente bestaan bijvoorbeeld rondom buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, bestaat daar ook geen aanleiding toe.

Ook voor wat betreft het toekomstige beheer van de buisleidingstraat ziet de gemeente voor zichzelf geen actieve rol weggelegd. Uiteraard faciliteert de gemeente Terneuzen het project MUP, maar de uitvoering ervan en het beheer wordt nadrukkelijk overgelaten aan marktpartijen in de Kanaalzone en het havenbedrijf Zeeland Seaports.

6.3 Kosten en kostenverhaal

Geen wettelijke verplichting kostenverhaal bij buisleidingen

De Wro verplicht een gemeente om kostenafspraken te maken met een ontwikkelende marktpartij. Dit is geregeld in de Grondexploitatiewet die in afdeling 6.4 van de Wro (art. 6.12 en verder) is opgenomen. De gemeente heeft daarbij een keuze. Het maken van kostenafspraken kan vrijwillig op basis van een privaatrechtelijke overeenkomst of via een daarvoor vastgesteld exploitatieplan. In dat laatste geval is het kostenverhaal niet vrijwillig, maar ontstaat een wettelijke verplichting. Deze verplichting is gekoppeld aan een omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen' (bouwvergunning).

Kostenverhaal via de weg van een exploitatieplan is alleen aan de orde wanneer sprake is van een bouwplan dat in de Wro is aangewezen. Buisleidingen en ondergrondse infrastructuur zijn niet als bouwplan aangewezen waarvoor kostenverhaal langs de route van een exploitatieplan mogelijk is. In zoverre bestaat geen wettelijke verplichting tot kostenverhaal.

Vanwege de keuze om geen actief grondbeleid te voeren voor buisleidingen. Is voor de realisatie van het hoofdtracé voor de gemeente Terneuzen ook geen sprake. Omdat daarnaast pas wordt overgegaan tot het leggen van een specifieke bestemming voor buisleidingen voor het hoofdtracé, wanneer daarvoor een concreet verzoek wordt gedaan, zijn vooralsnog ook geen andersoortige plankosten voorzien.

Kostenverhaal via anterieure overeenkomst

Op het moment dat om een planologische wijziging ten behoeve van een nieuwe buisleiding wordt verzocht, zal de gemeente hierover kostenafspraken maken met de buisleidingbeheerder via een anterieure overeenkomst. In een anterieure overeenkomst worden dan met de buisleidingbeheerder kostenafspraken gemaakt over kosten aangaande planschade etc.

Bijlage 1. Voorbeeld regeling voor bestemmingsplan

Wetgevingszone – wijzigingsgebied leidingen

In aanvulling op hetgeen in hoofdstuk II is bepaald, gelden voor de gronden voorzien van de aanduiding ‘Wetgevingszone – wijzigingsbevoegdheid leidingen’ de volgende bepalingen ter voorkoming dat deze gronden ongeschikt worden voor de aanleg van nieuwe ondergrondse leidingen.

Bouwverbod

Het is verboden op of in de gronden met de aanduiding ‘Wetgevingszone – wijzigingsgebied leidingen’ nieuwe bouwwerken op te richten of te vergroten.

Uitzondering op het bouwverbod

Het bouwverbod is niet van toepassing indien:

- a. de het bouwwerk reeds in oprichting is op het tijdstip van de inwerkingtreding van dit plan;
- b. indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

Voorwaarden voor een aanlegvergunning

De bouwwerken zijn slechts toelaatbaar, indien de gevraagde werkzaamheden geen onevenredige belemmeringen opleveren voor het belang van toekomstige ondergrondse leidingen of hoogspanningsverbindingen.

Aanlegverbod

Het is verboden op of in de gronden met de aanduiding ‘Wetgevingszone – wijzigingsgebied leidingen’ zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het uitvoeren van grondbewerkingen op een grotere diepte dan 40 cm beneden maaiveld, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
- b. het uitvoeren van heiwerkzaamheden en het op een of ander wijze indrijven van voorwerpen;
- c. het aanleggen van diep wortelende bomen of beplanting, of een boomgaard;
- d. het aanleggen van ondergrondse kabels en leidingen en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.

Uitzondering op het aanlegverbod

Het aanlegverbod is niet van toepassing indien de werken en werkzaamheden reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van de inwerkingtreding van dit plan, of wanneer hiervoor op grond van het voorgaande lid een omgevingsvergunning voor is verleend.

Voorwaarden voor een aanlegvergunning

De werken en werkzaamheden zijn slechts toelaatbaar, indien de gevraagde werkzaamheden geen onevenredige belemmeringen opleveren voor het belang van toekomstige ondergrondse leidingen of hoogspanningsverbindingen.

Wijzigingsbevoegdheid

Ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'Wro-zone-wijzigingsgebied leiding' zijn burgemeester en wethouders bevoegd de bestemming te wijzigen voor de aanleg van een nieuwe ondergrondse leiding of hoogspanningsverbinding met in achtneming van de volgende voorwaarden.

1. De planwijziging maakt de aanleg en het gebruik van een planologisch relevante leiding of hoogspanningsverbinding, of ten behoeve van een buisleiding van nationaal belang.
2. De planwijziging houdt in dat:
 - a. op de verbeelding het tracé van de gasleiding wordt opgenomen door het toekennen van de dubbelbestemming "Leiding - Leidingstraat" dan wel "Leiding – Hoogspanningsverbinding" waarbij de ligging van de leiding of hoogspanningsverbinding wordt aangegeven met de figuur "hartlijn leiding - leiding" dan wel "hartlijn leiding – hoogspanningsverbinding" en de belemmeringstrook van de dubbelstemming wordt voorzien;
 - b. aan het bestemmingsplan wordt een artikel XX toegevoegd luidende Leiding – Leidingstraat dan wel Leiding - Hoogspanningsverbinding.
3. De gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden worden door de planwijziging niet onevenredig aangetast.
4. Planwijziging vindt uitsluitend plaats op verzoek van de toekomstige beheerder van de leiding of hoogspanningsverbinding, waarbij de beheerder aantoont dat voldaan wordt aan het bepaalde onder 5 en 6.
5. Voldaan wordt aan de normstelling van het plaatsgebonden risico conform het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Tevens wordt de omvang van het groepsrisico bepaald en een eventuele toename daarvan bij de planwijziging verantwoord.
6. Het gebruik van de gronden ten behoeve van de leiding door de beheerder is privaatrechtelijk verzekerd.
7. Alvorens toepassing te geven aan deze wijzigingsbevoegdheid vragen burgemeester en wethouders advies aan een milieudeskundige over het bepaalde in 5.

Toelichting:

Met de gebiedsaanduiding 'Wro-zone-wijzigingsgebied leiding' wordt invulling gegeven aan de afspraak tussen gemeente, provincie, het havenbedrijf Zeeland Seaports en het Rijk om een ruimtelijke reservering op te nemen voor ondergrondse (buis)leidingen en hoogspanningsverbindingen. Aan de gebiedsaanduiding is een juridische planregeling gekoppeld die twee doelen nastreeft.

Op de eerste plaats biedt de regeling planologische bescherming tegen ontwikkelingen en handelingen die het belang van ondergrondse leidingen en hoogspanningsverbindingen mogelijk kunnen schaden. Om die reden is een bouw- en aanlegverbod opgenomen in artikel XX. Met dit verbod wordt voorkomen dat (bouw)werkzaamheden plaatsvinden in het tracé die op termijn de komst van nieuwe leidingen of hoogspanningsverbindingen kunnen schaden. Uiteraard kan van dit verbod in voorkomende gevallen door middel van een omgevingsvergunning worden afgeweken. Daarbij zal dan moeten worden aangetoond dat de gevraagde (bouw)activiteit de toekomstige aanleg van nieuwe leidingen niet blokkeert. Denk hierbij aan eenmalige graafwerkzaamheden, of de bouw van een tijdelijk bouwwerk.

Ten tweede bevat de regeling de mogelijkheid om het bestemmingsplan te wijzigen waardoor een nieuwe ondergrondse leiding of hoogspanningsverbinding planologisch mogelijk wordt gemaakt. Het moet gaan om planologisch relevante leidingen zoals verwoord in het gemeentelijk beleid of om leidingen van nationaal belang. Daarnaast moet de (leiding)beheerder aantonen dat wordt voldaan aan relevante wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op het gebied van externe veiligheid. Na planwijziging wordt het betreffende leidingtracé voorzien van een passende dubbelbestemming waarmee het leiding belang afdoende is gewaarborgd.