

driven
by
dedication



Notitie Reikwijdte en detailniveau

Multi Utility Providing - plan-MER | december 2011

○ Notitie Reikwijdte en detailniveau

Multi Utility Providing - plan-MER | december 2011

Zeeland Seaports

Jacobine Aalberts, Han Admiraal en Bart Klaver



© Zeeland Seaports 2011

Niets uit dit document mag worden veeelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van Zeeland Seaports, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Projectomschrijving.....	3
1.2	Toelichting m.e.r.-procedure	3
1.2.1	M.e.r.-plicht.....	3
1.2.2	Betrokken partijen.....	5
1.2.3	Procedure	6
1.2.4	Notitie reikwijdte en detailniveau	7
1.2.5	Inspraak en advies.....	7
2	Probleem- en doelstelling	9
2.1	Aanleiding.....	9
2.2	Voorgeschiedenis	10
2.3	Probleemstelling	11
3	Beleidskader	12
3.1	Rijksbeleid en wetgeving.....	12
3.1.1	Rijksstructuurvisie buisleidingen 2011-2035	12
3.1.2	Besluit externe veiligheid buisleidingen 2011 (Bevb)	13
3.1.3	Circulaire transport K1-, K2 en K3-stoffen (1991)	14
3.2	Provinciaal beleid.....	14
3.2.1	Nota Buisleidingen (juli 2003)	14
3.2.2	Gebiedsvisie Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone (december 2009)	14
3.2.3	Omgevingsplan Zeeland (2006).....	15
3.2.4	Nota Krachtig Zeeland	16
3.3	Gemeentelijk beleid.....	16
3.3.1	Structuurvisie Terneuzen (februari 2010).....	16
3.3.2	Bestemmingsplannen.....	17
4	Kenmerken van het plangebied	18
4.1	Beschrijving plangebied	18
4.2	Randvoorwaarden	19
4.3	Referentiesituatie en autonome ontwikkelingen.....	20
5	Alternatieven en varianten	21
5.1	Alternatieven.....	21

5.2	Varianten	22
6	Effecten	26
6.1	Effectbeschrijving.....	26
6.2	Beoordelingskader.....	26
6.3	Toelichting	27

1 Inleiding

1.1 Projectomschrijving

Multi Utility Providing (MUP) is een project dat kijkt naar de mogelijkheden om tussen bedrijven op grote schaal te komen tot uitwisseling van reststromen in de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone; nu en in de toekomst. Wat voor het ene productieproces een niet langer bruikbaar restproduct is (water, warmte, CO₂, etc.), kan voor andere productieprocessen een belangrijke meerwaarde hebben. De aanleg van de hiervoor benodigde infrastructuur is belangrijk. MUP wil in het gebied één of meerdere tracés voor leidingen vastleggen. MUP maakt onderdeel uit van het Strategisch Plan Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone (project 1.9) en van het Europese programma 'Ports Adapting To Change (PATCH)'.

Om nu in deze fase de haalbaarheid van MUP nader te onderzoeken en tot een voorkeursalternatief voor de tracés te komen, wordt een tracéverkenning gedaan en een plan-MER opgesteld. Het voorkeursalternatief voor de MUP zal te zijner tijd worden vertaald in de structuurvisie. De structuurvisie geeft verder het gemeentelijk beleid weer voor alle andere en ondergrondse infrastructuur (zoals hoogspanningsverbindingen) die beperkingen kunnen stellen aan het bouwen en/of het gebruiken van de bovenliggende gronden. Dit zijn de zogeheten planologisch relevante leidingen. Het gaat daarbij vooral om het ondergrondse transport van gevaarlijke stoffen en bepaalde nutsvoorzieningen (drinkwater, afvalwater en elektriciteit).

In deze notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt aangegeven wat het plan-m.e.r. MUP inhoudt en wat daarin wordt onderzocht.

1.2 Toelichting m.e.r.-procedure

1.2.1 M.e.r.-plicht

In de gemeentelijke Structuurvisie Buisleidingen, worden buisleidingen voor het transport van verschillende stoffen mogelijk gemaakt. Het in de structuurvisie vastleggen van de voorgestelde buisleidingen is plan-m.e.r.-plichtig. Aangezien sprake is van een plan met mogelijke grensoverschrijdende milieueffecten richting België wordt de internationale m.e.r.-procedure gevolgd.

Voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van buisleidingen geldt in een aantal gevallen een m.e.r.(beoordelings)plicht. De gevallen waarin dit geldt, zijn weergegeven in tabel 1.1. Hierin is weergegeven voor welke activiteiten een m.e.r. (beoordelings)plicht geldt en in welke gevallen. In de kolom besluiten is weergegeven bij welke besluiten een m.e.r. (beoordelings)plicht geldt voor de genoemde activiteiten. In de kolom plannen is aangegeven bij welke plannen een plan-m.e.r. plicht geldt. Het gaat om die plannen die 'kaderstellend' zijn voor de genoemde activiteiten.

	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
C 8	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een buisleiding voor het transport van gas, olie of	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een buisleiding met een diameter van	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet	Het besluit, bedoeld in de artikelen 94, eerste lid, en 95 van het Mijnbouwbesluit dan wel, bij het ontbreken

	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
	chemicaliën.	meer dan 80 centimeter en een lengte van meer dan 40 kilometer	ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet	daarvan, van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
D 8.1	De wijziging of uitbreiding van een buisleiding voor het transport van gas, olie of chemicaliën, met uitzondering van een buisleiding voor het transport van aardgas.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een buisleiding die over een lengte van 1 kilometer of is gelegen of geprojecteerd in een gevoelig gebied als bedoeld onder a, b (tot 3 zeemijl uit de kust) of d, van punt 1 van onderdeel A van deze bijlage*.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	Het besluit, bedoeld in de artikelen 94, eerste lid, en 95 van het Mijnbouwbesluit dan wel, bij het ontbreken daarvan, van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
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 als bedoeld onder a, b (tot 3 zeemijl uit de kust) of d, van punt 1 van onderdeel A van deze bijlage.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en de plannen, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	Het besluit, bedoeld in de artikelen 94, eerste lid, en 95, van het Mijnbouwbesluit dan wel, bij het ontbreken daarvan, van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
D 8.3	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een buisleiding voor het 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.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
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 bedoeld onder a, b (tot 3 zeemijl uit de kust) of d van punt 1 van onderdeel A van deze bijlage.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en de plannen, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	Het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet of het besluit, bedoeld in artikel 6.5, onderdeel c, van de Waterwet.

Tabel 1.1: selectie uit bijlagen C en D bij het Besluit m.e.r.

*Toelichting bij * in tabel 1*

Onderdeel a: een beschermd natuurmonument, een Vogelrichtlijn of Habitatrichtlijngebied, of watergebied van internationale betekenis (overeenkomst van Ramsar). Onderdeel b: een onderdeel van de ecologische hoofdstructuur. Onderdeel d: beschermde gebieden uit de provinciale milieuvordering, met uitzondering van de zones waar het met het oog op de bescherming van het diepe grondwater is verboden te boren;

1.2.2 Betrokken partijen

Bij het project MUP is een groot aantal partijen betrokken. Zeeland Seaports is de trekker van het project en de gemeente Terneuzen stelt de Structuurvisie Buisleidingen op waarin de tracéverkenning MUP integraal wordt opgenomen. Dit is van belang voor de procedure van het plan-m.e.r. In de procedure treedt Zeeland Seaports als initiatiefnemer op en is de gemeenteraad van Terneuzen bevoegd gezag.

Andere betrokken partijen uit de stuurgroep Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone zijn, naast Zeeland Seaports en de gemeente Terneuzen:

- Provincie Zeeland
- Rijksvastgoed en -ontwikkelingsbedrijf (RVOB)
- Rijkswaterstaat
- BZW - Kring van Werkgevers in de Kanaalzone
- Kamer van Koophandel voor Zuidwest Nederland
- Zeeuwse Milieufederatie
- Waterschap Scheldestromen

In december 2011 wordt een bestuurlijke intentieovereenkomst gesloten tussen deze partijen om te komen tot MUP in de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone waaronder het komen tot een gemeentelijke Structuurvisie Buisleidingen en een plan-MER MUP.

Aangezien sprake is van mogelijke grensoverschrijdende effecten wordt het Vlaamse Departement (ministerie) Leefmilieu, Natuur en Energie geïnformeerd op basis van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en wordt te zijner tijd de ontwerp-structuurvisie en plan-MER aan Vlaamse instanties (o.a. gemeente Zelzate en Gent) ter advisering aangeboden.

Naast deze partijen zijn met name leidingeigenaren belangrijke partijen in het kader van MUP. Samen met partijen als Delta, Evides, DOW, Air Products etc., maar ook bijvoorbeeld met de ZLTO als koepelorganisatie van de agrarische ondernemers, de gewenste leidingentracés in dialoog te ontwikkelen voor de planologisch beperkende leidingen. Met als streven om dit gezamenlijk te bekrachtigen in een gebiedsconvenant in 2012.

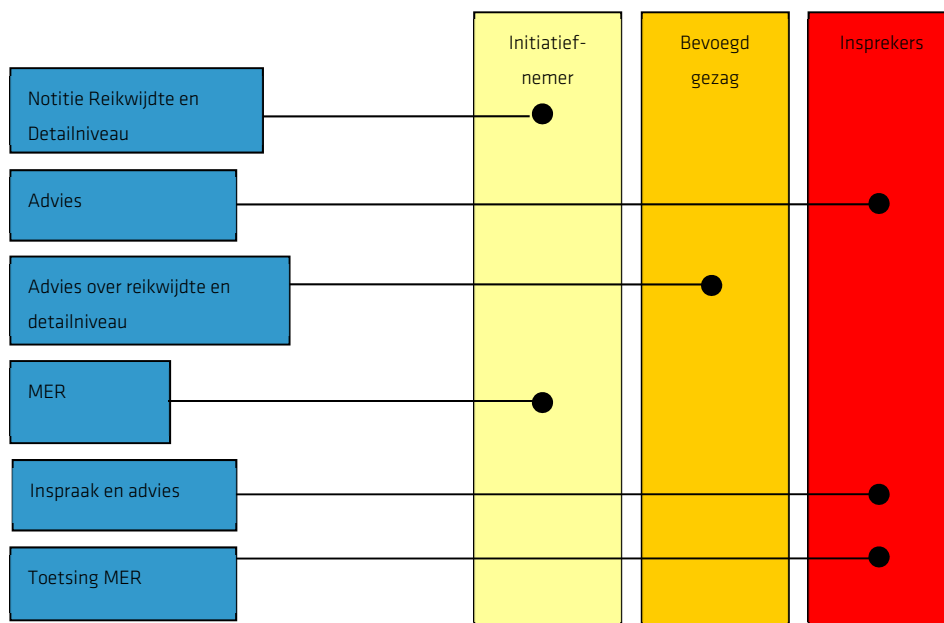
In het proces van de totstandkoming van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en vervolgens het plan-MER wordt ook aan bewoners van de verschillende kernen van de gemeente Terneuzen veel ruimte gegeven om mee te denken en in te spreken op de formele momenten. Vertegenwoordigers van verschillende dorpsraden in de gemeente zijn in november als een soort 'focusgroep' bijeengekomen om mee te denken over de te onderzoeken tracés, de verschillende belemmeringen en het detailniveau van het plan-MER.

1.2.3 Procedure

De m.e.r.-procedure bestaat uit de volgende stappen:

- Het opstellen en publiceren van de Notitie reikwijdte en detailniveau, ter aankondiging van de voorgenomen activiteit en de werkwijze waarop de effecten van de voorgenomen activiteit worden onderzocht.
- Het ter inzage leggen van de Notitie reikwijdte en detailniveau, om derden de mogelijkheid te geven vragen te stellen over de aanpak van het m.e.r.-onderzoek en zo richting te geven aan het onderzoek.
- Het College van B&W vraagt namens de gemeenteraad advies aan adviseurs en overheidsorganen over de aanpak van het m.e.r.-onderzoek.
- Het vaststellen van het advies over reikwijdte en detailniveau door het bevoegd gezag (gemeenteraad).
- Het opstellen van het plan-MER. In het plan-MER wordt onderzocht welke mogelijkheden (alternatieven) er zijn voor het realiseren van de MUP-strook. Er wordt onderzocht welke effecten de realisatie van de MUP-strook op het milieu heeft en welke mogelijke maatregelen er zijn om de negatieve effecten te beperken.
- De aanvaarding van het plan-MER door het bevoegd gezag.
- Het ter inzage leggen van het plan-MER, om derden de mogelijkheid te geven het MER inhoudelijk te toetsen, inclusief advies van adviseurs en te raadplegen instanties.
- Het laten toetsen van het plan-MER door de commissie m.e.r.: de kwaliteitsborging door onafhankelijke specialisten.
- Het laten vaststellen van het plan-MER door het bevoegd gezag (gemeenteraad van Terneuzen).

Onderstaand is de m.e.r.-procedure geschematiseerd weergegeven. Per stap is aangegeven welke partij leidend is.



Figuur 1.1: stappen in de m.e.r.-procedure

1.2.4 Notitie reikwijdte en detailniveau

Met deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau Multi Utility Providing Zeeuws Vlaanderen start de m.e.r.-procedure. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is aangegeven wat het plan inhoudt en wat de achterliggende redenen en doelen zijn. Daarnaast is aangegeven, welke milieuonderwerpen volgens de inschatting van de initiatiefnemer, moeten worden onderzocht in het milieueffectrapport. De reikwijdte en het detailniveau worden definitief vastgesteld door de gemeente Terneuzen. Hierin wordt bepaald waaraan het milieueffectrapport (plan-MER) zal moeten voldoen.

De in deze notitie gebruikte terminologie wordt in de onderstaand kader nader toegelicht.

Terminologie

Met de afkorting m.e.r bedoelen we de gehele procedure van de milieueffectrapportage, zoals vastgelegd in de Wet Milieubeheer.

Met **MER** bedoelen we het uiteindelijke milieu effect rapport waarin de milieueffecten van meerdere alternatieven van een voorgenomen activiteit onderzocht, vergeleken en beoordeeld worden.

Met de **voorgenomen activiteit** wordt de realisatie van de Multi Utility Providing in Zeeuws Vlaanderen bedoeld

Met **alternatieven** worden mogelijke tracés voor de MUP-strook bedoeld. In deze plan-m.e.r.-procedure worden drie alternatieven onderzocht

Met **varianten** worden inrichtingsmaatregelen op een alternatief voor de MUP-strook bedoeld. Dit kan te maken hebben met aantakkingen op de voorgestelde alternatieve tracés.

Met het **plangebied** wordt het gebied bedoeld waarop de voorgenomen activiteit rechtstreeks betrekking heeft; dit gebied wordt opgenomen in de structuurvisie en bestaat uit de stroken binnen de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone waarin de MUP-strook mogelijk wordt gerealiseerd (alle alternatieven).

Met het **studiegebied** wordt het gebied bedoeld waar als gevolg van de voorgenomen activiteit effecten kunnen optreden. Het studiegebied kan groter zijn dan het plangebied en kan per milieuaspect variëren.

Kader 1.1: verklaring gebruikte terminologie

1.2.5 Inspraak en advies

De inspraak op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is erop gericht de onderzoeksvragen voor het plan-MER scherper te maken. Welke alternatieven moeten worden onderzocht, welke milieueffecten zijn van belang, welke omgevingsfactoren moeten in beeld worden gebracht, etc? In de inspraakperiode kan een ieder schriftelijk zienswijzen naar voren brengen. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau vormt de basis voor de inspraak en voor het advies over de reikwijdte en het detailniveau voor het plan-MER.

De inspraakperiode van zes weken start na publicatie van deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Tijdens deze periode zal een informatieavond op 19 januari 2012 worden gehouden in het gemeentehuis van Terneuzen met de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen.

Uw reactie met betrekking tot de Notitie reikwijdte en detailniveau kunt u, met als onderwerp 'Zienswijze Notitie reikwijdte en detailniveau MUP', toezenden aan:

De gemeenteraad van Terneuzen
Postbus 35
4530 AA TERNEUZEN

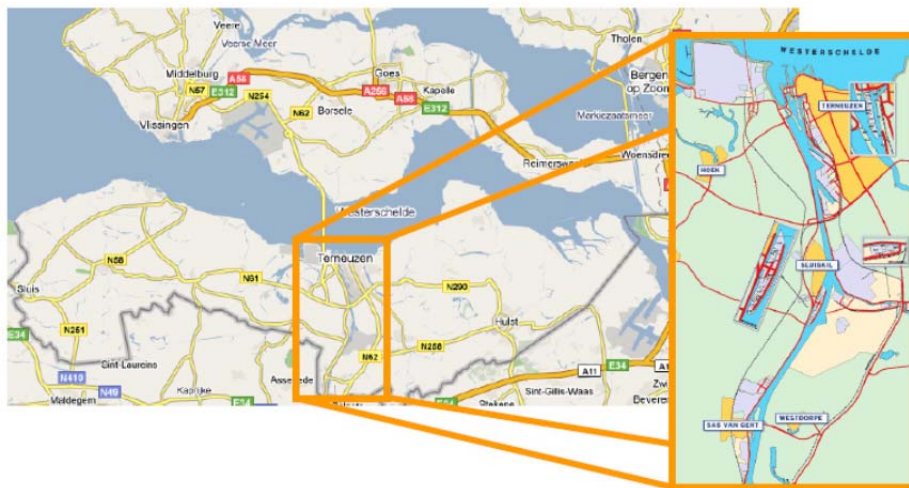
2 Probleem- en doelstelling

2.1 Aanleiding

Zeeland Seaports kiest er nadrukkelijk voor om zich te profileren ten opzichte van andere havens als een duurzame en aantrekkelijke haven. Duurzame ontwikkeling in de brede zin van het woord: de milieubalans verbeteren alsmede de concurrentiepositie van de haven en haar industrie nu en in de toekomst versterken. Daarbij wordt nadrukkelijk gekeken naar de kanaalzone Gent-Terneuzen als gebied voor duurzame industriële clustervorming¹. In Nederland is het gebied een duidelijke voorloper op het gebied van Bio-based Economy.

MUP is een project dat de mogelijkheden onderzoekt om tussen bedrijven op grote schaal te komen tot uitwisseling van reststromen. Wat voor het ene productieproces een niet langer bruikbaar restproduct is (water, warmte, CO₂, etc.), kan voor andere productieprocessen een belangrijke meerwaarde hebben. MUP draagt daarmee ook bij aan verdere ontwikkeling van de Bio-based Economy in het gebied. MUP is uniek omdat voor het eerst geprobeerd wordt om op gebiedsniveau reststromen te identificeren en bedrijven aan elkaar te koppelen. Door een continu proces van makelen en schakelen wordt gekeken wat de mogelijkheden zijn en zelfs via gerichte acquisitie nieuwe bedrijven aangetrokken om bestaande clusters te versterken. Het einddoel: een duurzame kanaalzone, vol met bedrijvigheid maar met een minimum aan restproducten.

Het gehele concept van MUP kent dan ook meerdere niveaus. Op het hoogste abstractieniveau is het een voorbeeld van duurzame samenwerking in de Zeeuws-Vlaamse kanaalzone gericht op de sociaal-economische versterking van dit havengebied en zijn omgeving. Op meer operationeel niveau gaat het bijvoorbeeld om de mogelijkheid van kostenbesparing van bedrijven door concrete koppelingen van reststromen.



Figuur 2.1: ligging van de kanaalzone Gent- Terneuzen

(bron: Nedmobiel)

¹ Strategisch Masterplan Zeeland Seaports 2009-2020 (Zeeland Seaports, mei 2009) en Gebiedsvisie Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone (provincie Zeeland en gemeente Terneuzen, december 2009)

2.2 Voorgeschiedenis

In een eerste haalbaarheidsstudie 'Ondergronds Verbonden'² is in februari 2009 geconcludeerd dat MUP diverse kansen biedt:

- Bij aanleg van meerdere buisleidingen in één keer ontstaan schaalvoordelen, waardoor investeringen eerder tot een haalbare business case leiden en vraag en aanbod van meerdere producten bij elkaar gebracht worden; afzonderlijke initiatieven komen vaak moeilijker van de grond.
- Een buisleidinginfrastructuur is een aanvullende duurzame transportmodaliteit, naast vervoer over weg, water, of per spoor.
- Het netwerk van bedrijven dat aangesloten is op de infrastructuur geeft nieuwe mogelijkheden voor ongereguleerde netwerken; dit is interessant voor interne levering binnen het netwerk, maar ook voor een gezamenlijke inkoop van buiten het netwerk.
- Een buisleidinginfrastructuur kan bijdragen aan verbeterde energie efficiency en beperking van CO₂ uitstoot; beiden zijn zeer belangrijk in discussies rondom maatschappelijk verantwoord ondernemen en duurzaamheid.

Vervolgens zijn in 2010 en 2011 de verschillende bedrijven op de verschillende industriële clusters in de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone bezocht en is geïnventariseerd wat het aanbod van reststoffen en de vraag naar stoffen van de afzonderlijke bedrijven is. Op basis van deze inventarisatie is een tweetal concrete business cases voor realisatie op de korte termijn uitgewerkt, namelijk voor de producten 'warmte' en 'water'. In september is ook een zogenaamd 'watercafé' georganiseerd waar de potenties op verschillende aspecten van water gezamenlijk zijn gedeeld door diverse (nuts)bedrijven.

Gelijktijdig had bij de gemeente Terneuzen de wens om een goed planologisch toetsingskader te ontwikkelen voor de ondergrondse infrastructuur. Vanwege de al vele bestaande buisleidingen in de kanaalzone, wil de gemeente voorkomen dat de voorgenomen ontwikkeling van dit gebied onnodig wordt belemmerd door de komst van nieuwe buisleidingen. Dit toetsingskader wordt vormgegeven in de structuurvisie. Door het project MUP en de structuurvisie gezamenlijk de besluitvormingsprocedure te laten doorlopen, wordt het meest efficiënt door alle betrokken partijen gewerkt.

Daarnaast is de dialoog met de bestuurlijke omgeving en de strategie inzake planologische procedures in de tussentijd voorbereid en gestart. Gekozen is voor een intensieve dialoog met de omgeving om zo te komen tot een breed draagvlak voor MUP in de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone. In 2011 zijn met bestuurlijke partners in de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone verkennende gesprekken gevoerd die leiden tot een intentieovereenkomst eind 2011. Daarnaast is ook de dialoog gestart met partijen als ZLTO, leidingeigenaren en dorpsraden.

In bijeenkomsten 3 november, 10 november en 24 november 2011 is met de verschillende partijen nagedacht over gewenste te onderzoeken tracés voor de MUP, de mee te nemen belemmeringen en het detailniveau van de milieuonderzoeken. Dit heeft geleid tot voorliggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

² Haalbaarheidsstudie MUP 'Ondergronds Verbonden' (Nedmobiel, februari 2009)

2.3 Probleemstelling

De voorbereiding van de aanleg van de benodigde infrastructuur voor MUP is belangrijk. De aanwezigheid van leidingstelsels maakt het voor nieuwe bedrijven immers aantrekkelijk om zich te vestigen in het gebied. MUP wil in het gebied één of meerdere tracés voor leidingen vastleggen in een Structuurvisie Buisleidingen. Tracés tussen clusters van bedrijven. Tracés die mogelijk ook voorzien worden van gemeenschappelijke voorzieningen. Rekening wordt gehouden met bestaande buisleidingen en het door het Rijk in de Rijksstructuurvisie Buisleidingen planologisch bepaalde tracé voor leidingen van (inter)nationale betekenis.

Zo ontstaat in de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone een ordening van leidingen en is op voorhand planologisch al veel geregeld. Dit geldt ook voor leidingen die niet direct met uitwisseling van reststromen te maken hebben, zoals individuele leidingen van nutsbedrijven, maar wel planologisch beperkend werken. Dit alles biedt voor iedereen voordelen: duidelijkheid over waar leidingen lopen, geen nieuwe onaangekondigde tracés meer, maar ook een belangrijke besparing in tijd en kosten bij de aanleg van nieuwe leidingen.

3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid en wetgeving

3.1.1 Rijksstructuurvisie buisleidingen 2011-2035

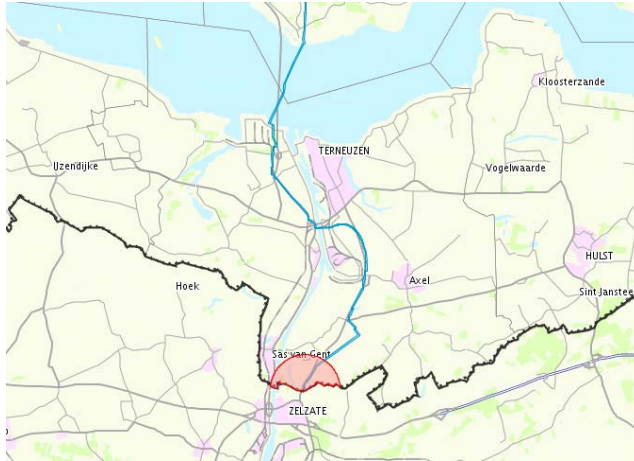
Om voor de toekomst voldoende ruimte te reserveren voor ondergronds transport van gevaarlijke stoffen heeft het Rijk een structuurvisie voor buisleidingen opgesteld. Het gaat hierbij vooral om (internationale) verbindingen tussen haven- en industriegebieden voor het transport van aardgas, olieproducten en chemicaliën. Uitbreiding van het bestaande buisleidingtransport wordt gezien als een belangrijke voorwaarde voor de economische ontwikkeling en aantrekkelijkheid van Nederland.

Via de structuurvisie wil het Rijk de benodigde ruimte voor de aanleg van nieuwe (hoofd)buisleidingen reserveren. De gereserveerde ruimte is bedoeld voor leidingen voor gevaarlijke stoffen die van nationaal belang zijn. Regionale leidingen en leidingen voor niet-gevaarlijke stoffen dienen in principe buiten deze gereserveerde ruimte aangelegd te worden.

De ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen 2011 -2035 heeft van 1 juni tot en met 12 juli 2011 ter inzage gelegen. Hierop zijn zienswijzen binnengekomen, waarvan 10 in de provincie Zeeland. In figuur 3.1 is de Visiekaart uit de Structuurvisie weergegeven. Tussen Terneuzen en Sas van Gent is een strook gereserveerd ten behoeve van de hoofdverbinding tussen Rijnmond (Rotterdamse haven) en Zeeland/België (Terneuzen/Gent). De verbinding komt overeen met de verbinding in het Omgevingsplan 2006-2012 van de provincie Zeeland.



Figuur 3.1: visiekaart Structuurvisie buisleidingen 2011-2035



Figuur 3.2: uitsnede visiekaart Structuurvisie buisleidingen 2011-2035
(bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

Figuur 3.2 geeft het onderdeel van de hoofdverbinding Rijnmond- Zeeland/België weer, voor zover dat in het plangebied is voorgesteld. De grensovergang van deze verbinding ligt bij Sas van Gent - Zelzate.

De realisatie van de MUP strook kan aansluiten bij het rijksbeleid op het gebied van buisleidingen. Om deze combinatie mogelijk te maken hebben de provincie Zeeland, de gemeente Terneuzen en Zeeland Seaports een zienswijze ingediend op de ontwerp-Rijksstructuurvisie buisleidingen. Daarin is het verzoek gedaan voor de regionale/lokale MUP-voorziening gebruik te kunnen maken van de reservering voor de (inter)nationale buisleidingenstraat van 70 meter breedte. Het is nog niet duidelijk of dit gehonoreerd wordt.

3.1.2 Besluit externe veiligheid buisleidingen 2011 (Bevb)

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) gedeeltelijk in werking getreden. Het Bevb geeft milieukwaliteitseisen ten aanzien van het aspect externe veiligheid voor het ondergrondse transport van gevaarlijke stoffen. Het Bevb geldt vooralsnog enkel voor het transport van aardgas en aardolieproducten. Voor andere risicovolle stoffen blijft voor het moment de circulaire uit 1991 van kracht (zie hierna).

Voor inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden verwerkt, is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing. Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) regelt op vergelijkbare wijze als in het Bevi de externe veiligheidsaspecten van buisleidingen. Het externe veiligheidsbeleid omvat mede het afwegen van risico's voor bestaande bebouwing bij het aanleggen van nieuwe risicovolle leidingen, als andersom het afwegen van risico's van bestaande leidingen met gevaarlijke stoffen bij het ontwikkelen van nieuwe bebouwing. Het gaat dus niet meer om vaste veiligheids-, bebouwings- en toetsingsafstanden. Het is niet mogelijk om de aanleg van een nieuwe leiding te realiseren met enkel een omgevingsvergunning, indien het bestemmingsplan niet in een (dubbel)bestemming voor een leiding voorziet. Artikel 14 van het Bevb eist dat het bestemmingsplan de ligging van de buisleidingen en de bijbehorende belemmeringenstrook weergeeft. Gemeenten zijn verplicht binnen 5 jaar na inwerkingtreding van het Bevb hun bestemmingsplannen in overeenstemming te brengen met het Bevb (artikel 18).

3.1.3 Circulaire transport K1-, K2 en K3-stoffen (1991)

De circulaire uit 1991 geeft vaste veiligheidsafstanden voor het transport van gevaarlijke stoffen met een vlampunt tot 55 °C en is van toepassing op het ondergrondse transport van alle gevaarlijke stoffen die nu nog niet onder de werking van het Bevb vallen. Het gaat bijvoorbeeld om het transport van ethyleen en CO₂. In tegenstelling tot transportleidingen voor stoffen waarop het Bevb van toepassing is, moet voor deze buisleidingen rekening worden gehouden generieke veiligheidsafstanden tot aan kwetsbare objecten (zoal woningen).

Het is de verwachting dat medio 2012 het Bevb voor al het ondergrondse transport van gevaarlijke stoffen het toetsingskader vormt. De circulaire uit 1991 zal dan komen te vervallen.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Nota Buisleidingen (juli 2003)

In de Nota Buisleidingen Zeeland uit juli 2003³ is een aanzet gegeven om problemen en knelpunten met betrekking tot buisleidingen op provinciaal niveau te inventariseren. Hierin is geconcludeerd dat de toename van buisleidingen een uitstekende ontwikkeling is. Wel is aangegeven, dat nog niet alle door de provincie in Streekplannen aangewezen leidingenstroken al waren opgenomen in bestemmingsplannen. Over buisleidingen in de Kanaalzone Gent – Terneuzen wordt aangegeven, dat het niet eenvoudig is om een nieuw tracé te vinden aangezien risicocontouren nieuwe ontwikkelingen kunnen frustreren. Wel is in de Nota Buisleidingen het tracé ten opzichte van die in het eerdere Streekplan enigszins aangepast, omdat de omweg voor Dow Benelux te groot was en in verband met ontwikkeling van de Autrichepolder. Ook wordt de voorkeur aangegeven om bij de leidingenstrook in de Kanaalzone te komen tot een leidingenstraat (alle grond in eigendom) uit oogpunt van risicobeheersing.

3.2.2 Gebiedsvisie Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone (december 2009)

In de Gebiedsvisie Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone⁴ wordt aangegeven, dat het gebied één van de twee economische kerngebieden van Zeeland is (naast het Sloegebied in Vlissingen). Daarnaast wordt duidelijk gemaakt dat verduurzaming en innovatie, onder meer op het gebied van Bio-based Economy, een belangrijk speerpunt is. Verder wordt er gestreefd naar een modal shift, van weg naar andere modaliteiten zoals buisleidingen. Verder is aangegeven, dat de MUP op initiatief van Zeeland Seaports als systeemconcept wordt onderzocht.

³ Nota Buisleidingen Zeeland (Provincie Zeeland, juli 2003)

⁴ Gebiedsvisie Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone (provincie Zeeland en gemeente Terneuzen, december 2009)



Figuur 3.3: tracés buisleidingenstroken in Nota buisleidingen, provincie Zeeland

3.2.3 Omgevingsplan Zeeland (2006)

De provincie Zeeland heeft in het Omgevingsplan Zeeland 2006-2012 een aantal leidingstroken aangewezen voor het bundelen van ondergrondse leidingen. Rond de stroken is een veiligheidszone aangewezen waarin ruimtelijke ontwikkelingen beperkt zijn toegestaan. Op deze manier wil de provincie voldoende ruimte reserveren om het ondergronds transport van stoffen te bevorderen en tegelijkertijd de veiligheid rondom deze leidingen voldoende waarborgen. Aanleg, gebruik en onderhoud van de leidingen is geregeld in de Provinciale Milieuverordening (PMV) totdat alle leidingen (producten) in de AMvB zijn geregeld (zie ook 3.1.2).



Figuur 3.4: uitsnede kaart buisleidingen en leidingstroken Omgevingsplan Zeeland

(bron: www.zeeland.nl)

3.2.4 Nota Krachtig Zeeland

De Nota Krachtig Zeeland is de beleidsverkenning voor het Omgevingsplan 2012-2018 dat de provincie Zeeland ontwikkelt. In de Nota Krachtig Zeeland maakt de provincie Zeeland keuzes ten aanzien van de ontwikkelingen die wel en niet bij Zeeland passen. Inzet daarbij is economische groei, ontwikkeling en innovatie. De provincie richt zich op concurrerende en duurzame economische ontwikkeling, met behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteiten en de leefbaarheid. Ingezet wordt op economische ontwikkeling, waardoor toekomstbestendige ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid, milieu en onderwijs, zorg en huisvesting gefinancierd kunnen worden. De aanpak bestaat uit drie onderdelen:

- 1 Inzetten op de sterke Zeeuwse economische sectoren;
- 2 Bieden van een aantrekkelijk vestigingsklimaat;
- 3 Behoud en versterken van de kwaliteit van water en landelijk gebied.

De basis van waaruit wordt gewerkt zijn de kenmerken van Zeeland, die worden samengevat in:

- Havenbedrijf;
- Agrarische sector;
- Recreatie sector;
- Chemisch-industrieel complex;
- Water.

Bij het inzetten op de sterke economische sectoren wordt ook het Havenbedrijf en de industrie in de Kanaalzone genoemd. De nota maakt ook melding van MUP-project. De provincie wil de toekomstbestendige ontwikkeling van industrie- en havencluster bevorderen, een bijdrage leveren aan de mondiale thema's klimaatverandering en biodiversiteit en verbetering van de lokale/regionale milieukwaliteit. *"De provincie zet in op de omslag naar een op groene grondstoffen gebaseerde (Bio-based) economie die naast economische potenties ook zorgt voor het aanpakken van de afval- en klimaatproblematiek."* Dit sluit (naadloos) aan op de uitgangspunten van MUP, dat uitwisseling van grondstoffen via buisleidingen vereenvoudigt en (onder andere) gericht is op het wijzigen van afvalstromen. Ook het verbeteren van het vestigingsklimaat voor bedrijven is één van de doelstellingen van het project.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Terneuzen (februari 2010)

De Structuurvisie Terneuzen⁵ gebruikt de Gebiedsvisie Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone als belangrijke onderlegger. Tijdens het interactieve proces waarin de Structuurvisie Terneuzen is opgesteld, is ervoor gekozen de uitbreiding van het areaal aan bedrijventerreinen op de Westelijke Kanaaloever niet als concrete beleidsbeslissing in de structuurvisie op te nemen en daarom de plan-m.e.r. procedure niet te doorlopen. Over de MUP, die niet op kaart wordt aangegeven, wordt het volgende aangegeven:

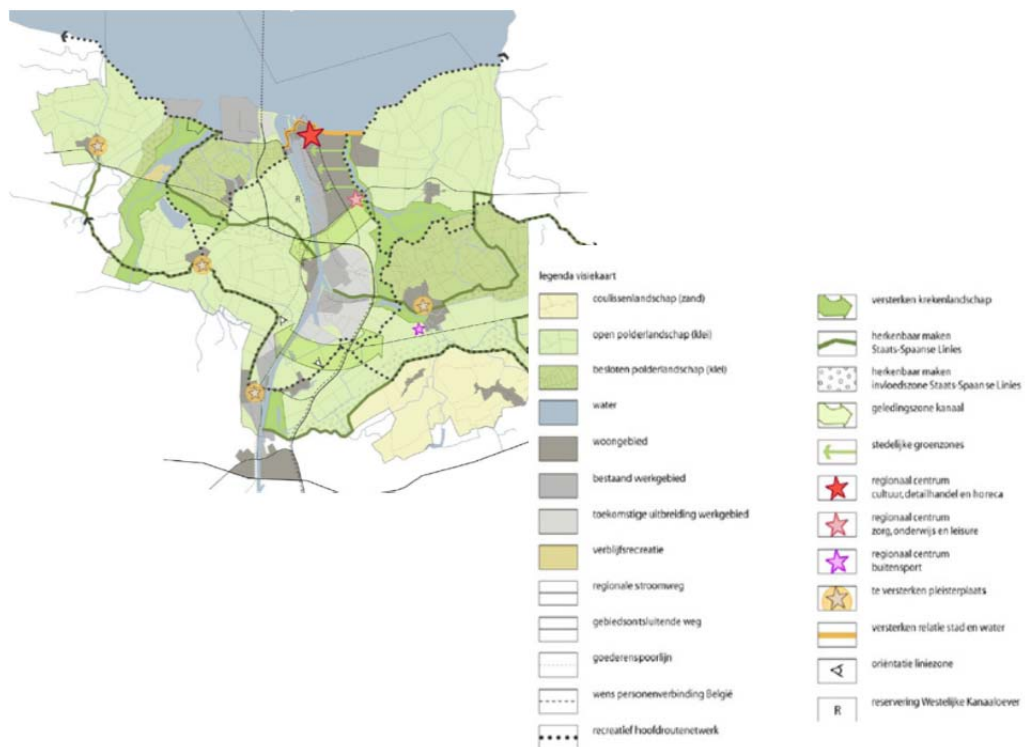
"Een andere toekomstige vernieuwing heeft betrekking op een zogeheten "multi-utility-provider". Een MUP bestaat uit een leidingenstraat (combinatie van meer leidingen in een zone) en een dienstverleningspakket voor het gebruik van de leidingen (in eerste instantie wordt gedacht aan de levering van gas, warmte, elektriciteit, CO₂ en biodiesel). Een MUP biedt op verschillende manieren meerwaarde:

⁵ Structuurvisie Terneuzen 2025 (gemeente Terneuzen, februari 2010)

- Bij aanleg van meer buisleidingen in één keer ontstaan schaalvoordelen;
- Buisleidingen vormen een complementaire modaliteit die de positie van de Kanaalzone als economisch kerngebied versterkt;
- Op het buisleidingennet kan een netwerk van bedrijven worden aangesloten die ook onderling kunnen leveren;
- Een buisleidingeninfrastructuur kan leiden tot verbeterde energie-efficiency en beperking van CO₂."

3.3.2 Bestemmingsplannen

In de vigerende bestemmingsplannen voor het gebied is geen reservering opgenomen voor de MUP-strook. Het bestemmingsplan buitengebied wordt binnenkort geactualiseerd. Hoewel de bestemmingsplannen nog geen ruimte geven voor het realiseren van de MUP-strook, spreekt de structuurvisie Terneuzen 2025 zich wel uit voor een realisering van een dergelijke ontwikkeling. Ook heeft het College van B&W van de gemeente zich achter het MUP-project geschaard. De gemeentelijke Structuurvisie Buisleidingen zal als onderlegger gelden voor de te actualiseren bestemmingsplannen.



Figuur 3.5: visiekaart uit de Structuurvisie Terneuzen 2025

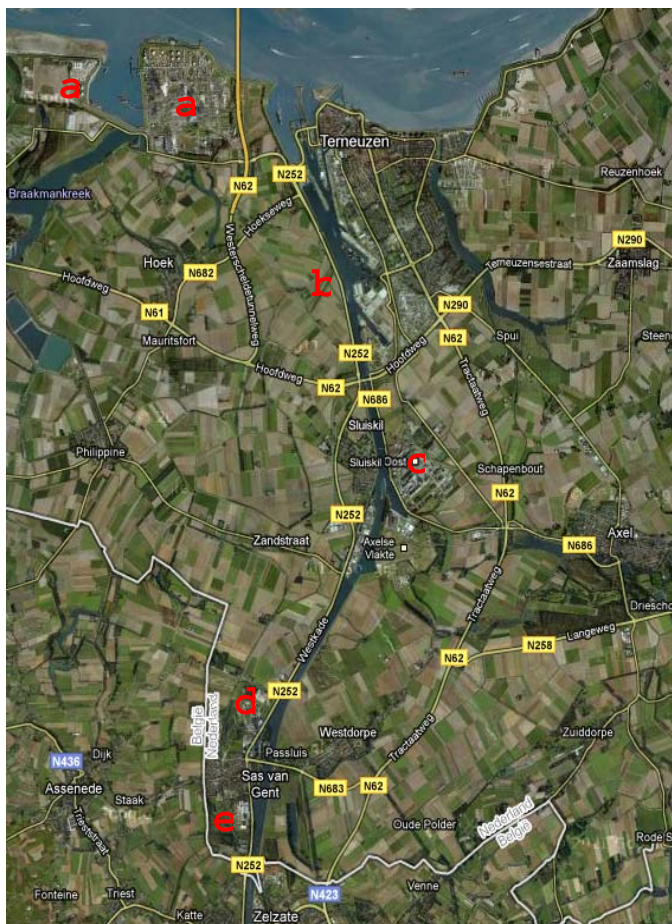
4 Kenmerken van het plangebied

4.1 Beschrijving plangebied

Het plangebied voor de MUP-strook is gelegen in de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone. Deze strook dient als gereserveerde strook waarbinnen buisleidingen aangelegd kunnen worden voor de uitwisseling van (rest)stoffen tussen bedrijven. Het plangebied bestaat uit de stroken die als mogelijke MUP-strook in de alternatieven en varianten onderzocht worden.

In deze kanaalzone liggen in Nederland vijf clusters van bedrijven, namelijk:

- a. DOW en de Braakmanhaven
- b. Westelijke Kanaaloever als toekomstige ontwikkeling van nat en droog bedrijventerrein
- c. Koegorspolder, waaronder het terrein van kunstmest- en chemicaliënfabrikant Yara
- d. Ten noorden van Sas van Gent, met daarin productie uit mais en tarwe bij Cargill
- e. Ten zuiden van Sas van Gent, met daarbij fabrikant van kunstmeststoffen Rosier



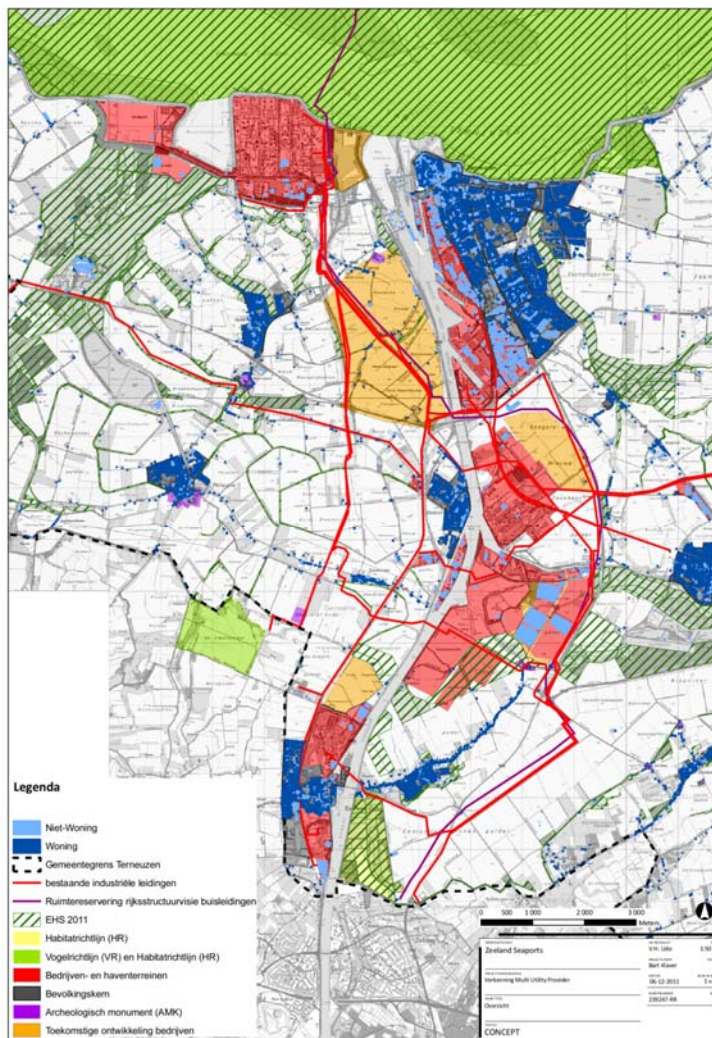
Figuur 4.1: plangebied, met rode letters zijn de in het gebied gelegen clusters van bedrijven weergegeven

Met name Dow, Yara en Cargill zijn bedrijven met veel potentie tot uitwisseling van reststromen. Verder biedt het agrarische gebied veel (Bio-based) potentie. Uiteraard gaat het ook om de kansen op langere termijn richting België en specifiek de industriële clusters van Zelzate en Gent.

4.2 Randvoorwaarden

In onderstaande kaart van het plangebied zijn de volgende belangrijke bestemmingen aangegeven die veel of enigszins randvoorwaarden geven in ruimtelijk planologische zin:

- Woningen en andere bebouwing;
- Ecologie (EHS en Natura 2000);
- Archeologie / monumenten;
- Infrastructuur, waaronder bestaande buisleidingen, hoogspanningskabels, nationale reservering buisleidingenstraat, spoorlijnen, wegen en waterwegen.



Figuur 4.2: plangebied met daarop aangegeven belangrijke bestemmingen

4.3 Referentiesituatie en autonome ontwikkelingen

De milieueffecten van de voorgenomen ontwikkelingen worden afgezet tegen de referentiesituatie. Met het beschrijven van de referentiesituatie wordt inzichtelijk gemaakt wat het uitgangspunt is bij de effectbeschrijving van de activiteiten die mogelijk gemaakt worden door de vastlegging van de MUP-strook in de Structuurvisie Buisleidingen. De referentiesituatie betreft de huidige situatie aangevuld met autonome ontwikkelingen, zonder de ontwikkeling van de MUP-strook. Met autonome ontwikkelingen worden die ontwikkelingen bedoeld waarover bestuurlijke instemming bestaat.

In de autonome ontwikkeling vindt in ieder geval een aantal ontwikkelingen plaats in de Kanaalzone. Het gaat om:

- Sluiskiltunnel
- Verbreding Tractaatweg
- Uitbreiding zeesluis bij Terneuzen
- Valuepark/Dow Benelux
- Seine-Nord kanaal in Frankrijk
- Westelijke kanaaloeverontwikkeling (500 ha): zeehavens en droog bedrijventerrein

De referentiesituatie voor het plan-MER is het jaar 2030 en beslaat het plan- en studiegebied, zoals weergegeven in paragraaf 4.1.

5 Alternatieven en varianten

5.1 Alternatieven

Voor de realisatie van de MUP-strook wordt in het plan-m.e.r. een aantal alternatieven onderzocht, inclusief een aantal varianten. De alternatieven en varianten zijn onderscheidend op de ligging van de MUP-strook, in de tijd waarin de strook wordt gerealiseerd alsmede de producten die in de strook een plaats vinden. Daarbij worden in alle alternatieven alle vijf industriële clusters verbonden en wordt de aansluiting gemaakt naar Belgisch grondgebied aangegeven. In alle alternatieven is een leidingtracé opgenomen ten behoeve van algenkweek (en verwerking), water en zelfs eventueel mest. Dit betreft visies die naar voren is gekomen in de bijeenkomsten met stakeholders en heeft in alle alternatieven daarom dezelfde tracés.

Voor de MUP zijn drie geografische alternatieven beschikbaar:

- Alternatief Bundeling;
- Alternatief Basis West;
- Alternatief Robuust Redundant.

Alternatief Bundeling

Dit alternatief gaat uit van een bundeling met de nationale reservering voor de buisleidingenstraat (eventueel zelfs ligging in de reservering voor de nationale buisleidingenstraat). Ook de aantakking naar België verloopt via dit tracé. In dit alternatief wordt echter ook een verbinding gemaakt via het terrein Koegorspolder naar Sas van Gent. De bundeling met de leidingenstraat uit de Rijksstructuurvisie is hier richtinggevend voor de reservering voor de MUP-strook.

Alternatief Basis West

Dit alternatief gaat uit van een ligging aan de westzijde van de Kanaalzone. De richtinggevende keuze voor dit alternatief is het zo min mogelijk willen oversteken van de Kanaalzone in verband met dure aansluitingen onder het kanaal door. Dit alternatief kent slechts één aantakking onder de Kanaalzone door naar de Koegorspolder.

Alternatief Robuust Redundant

Het laatste alternatief gaat uit van een stelsel, waarin bij storingen of calamiteiten een andere leiding beschikbaar is om de functie van de uitgevallen leiding op te vangen. Daarmee is het uitgangspunt van dit alternatief dat er meerdere 'loops' gemaakt moeten worden om zo een robuust netwerk te kunnen realiseren.

De alternatieven zijn in figuur 5.1, figuur 5.2 en figuur 5.3, geografisch weergegeven, samen met de varianten.

In de bijeenkomst op 3 november jl. met stakeholders is gesproken over nog een alternatief voor de MUP-strook: namelijk een afgezonken buis in lengterichting van het kanaal. Dit blijkt niet realistisch te zijn in verband met de aantakkingen vanuit het kanaal op de bedrijventerreinen. Voor de diverse aantakkingen moet de waterkering van het kanaal doorsneden worden. Dit is niet gewenst. Tevens is de technische haalbaarheid onzeker vanwege de bodemopbouw (kleilaag onder het kanaal).

5.2 Varianten

Ruimtelijke varianten

De drie alternatieven kennen een aantal varianten waar het gaat om de aansluitingen van de stroken op de bedrijventerreinen, dan wel de onderlinge aansluiting tussen de stroken.

Het alternatief 'Bundeling' kent een variant voor de aansluiting op het buisleidingennetwerk naar België. Deze aansluiting vervangt een deel van het tracé, dat vanaf de aantakking op de meest oostelijke leidingstraat aansluit naar het noorden tot de eerst volgende aansluiting van het MUP-netwerk. Deze variant is in figuur 5.1 aangegeven.

Het alternatief Basis West kent in dit kader geen varianten.

Het alternatief 'Robuust Redundant' varieert ten aanzien van de aansluiting tussen Dow en de meer zuidelijk gelegen bedrijventerreinen. De variant ten opzichte van het alternatief is een meer westelijke aantakking vanaf Dow naar het zuiden. Voor het overige blijft het alternatief ongewijzigd.

Voor de breedte van de strook wordt uitgegaan van een minimale breedte van 10 meter. Daarnaast worden varianten onderzocht met een breedte van 30 en van 50 meter. Dit geldt voor alle drie de alternatieven.

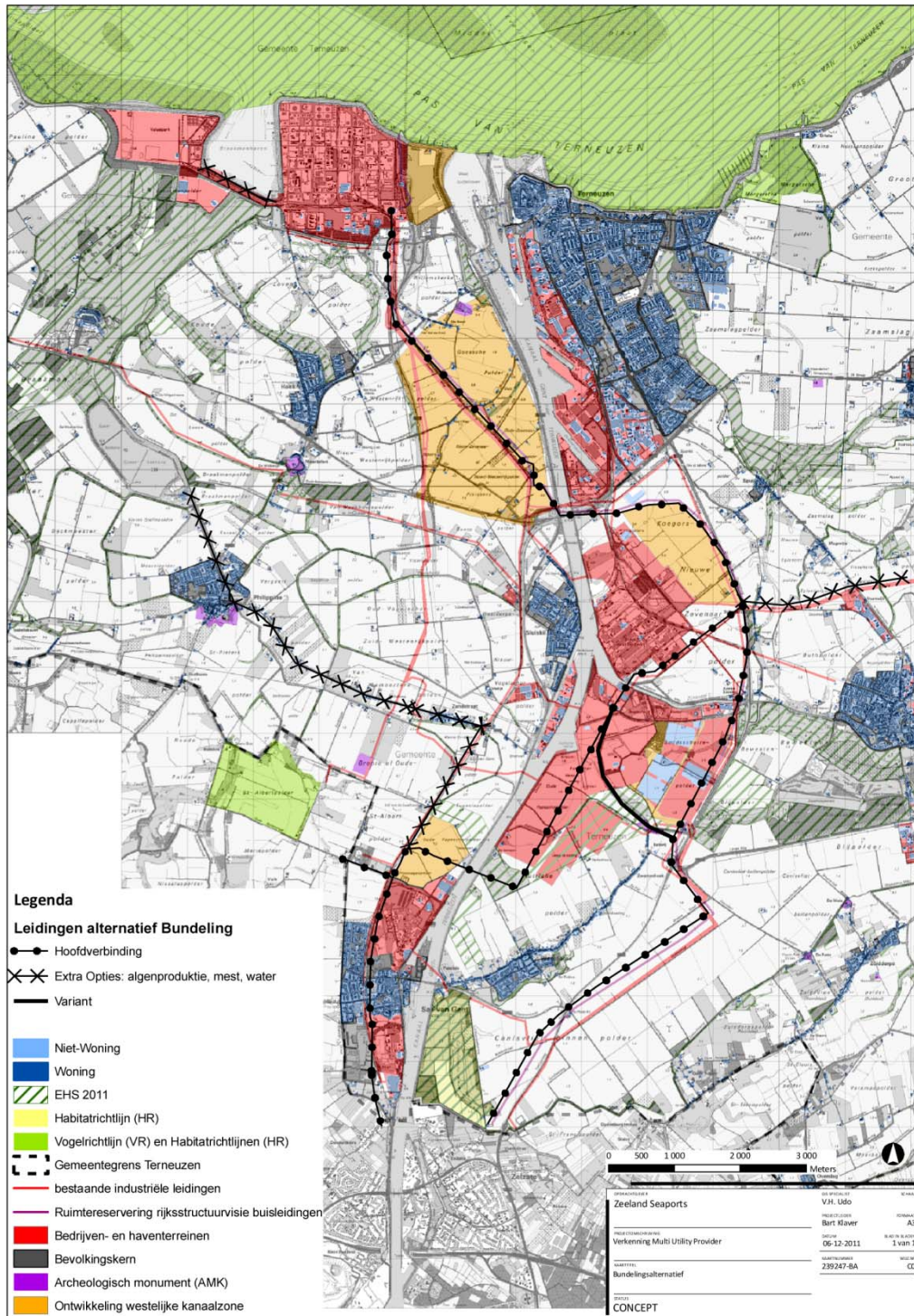
Tijd

Multi Utility Providing gaat zoals eerder vermeld verder dan alleen de realisatie van een buisleidingenstrook. Ook de organisatie en exploitatie daaromheen is van belang. Dit heeft in zichzelf weinig ruimtelijke inpassingseffecten, die in een (plan-)m.e.r. worden onderzocht. Wel kan dit impact hebben op het aantal keren dat de strook moet worden open gegraven om daadwerkelijke leidingen aan te brengen. Dit wordt meegenomen in de plan-m.e.r. In de basisalternatieven wordt eenmalige aanleg in 2015 onderzocht. Ten aanzien van de tijd worden echter de volgende varianten in beeld gebracht voor beide alternatieven:

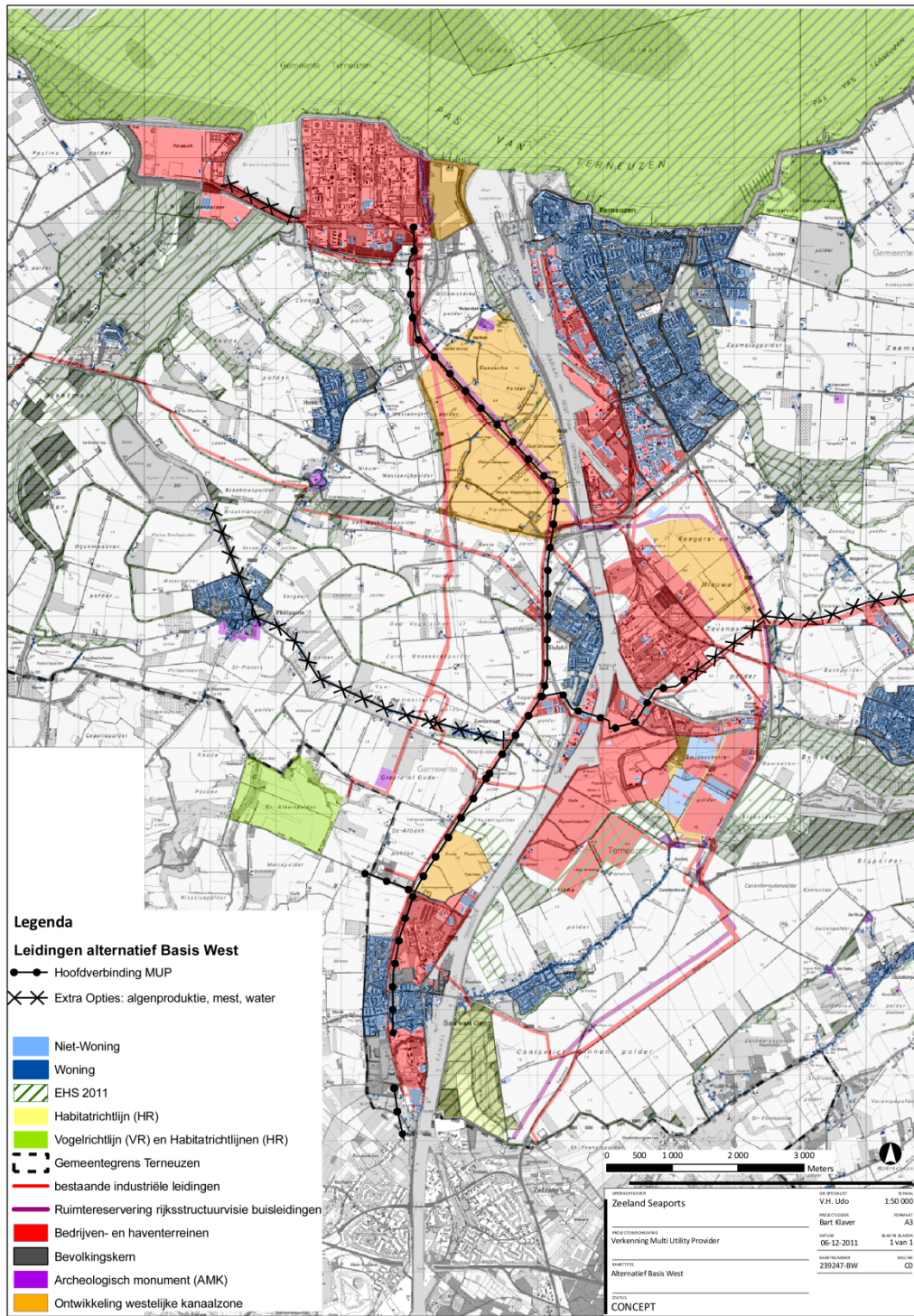
- tussen 2015 en 2030 iedere vijf jaar een nieuwe buis aanleggen;
- een fasering in de tijd waarbij steeds delen van het gereserveerde geheel in één keer worden aangelegd (in fasen van vijf jaar);
- realisatie van de MUP in één keer in 2030.

Producten

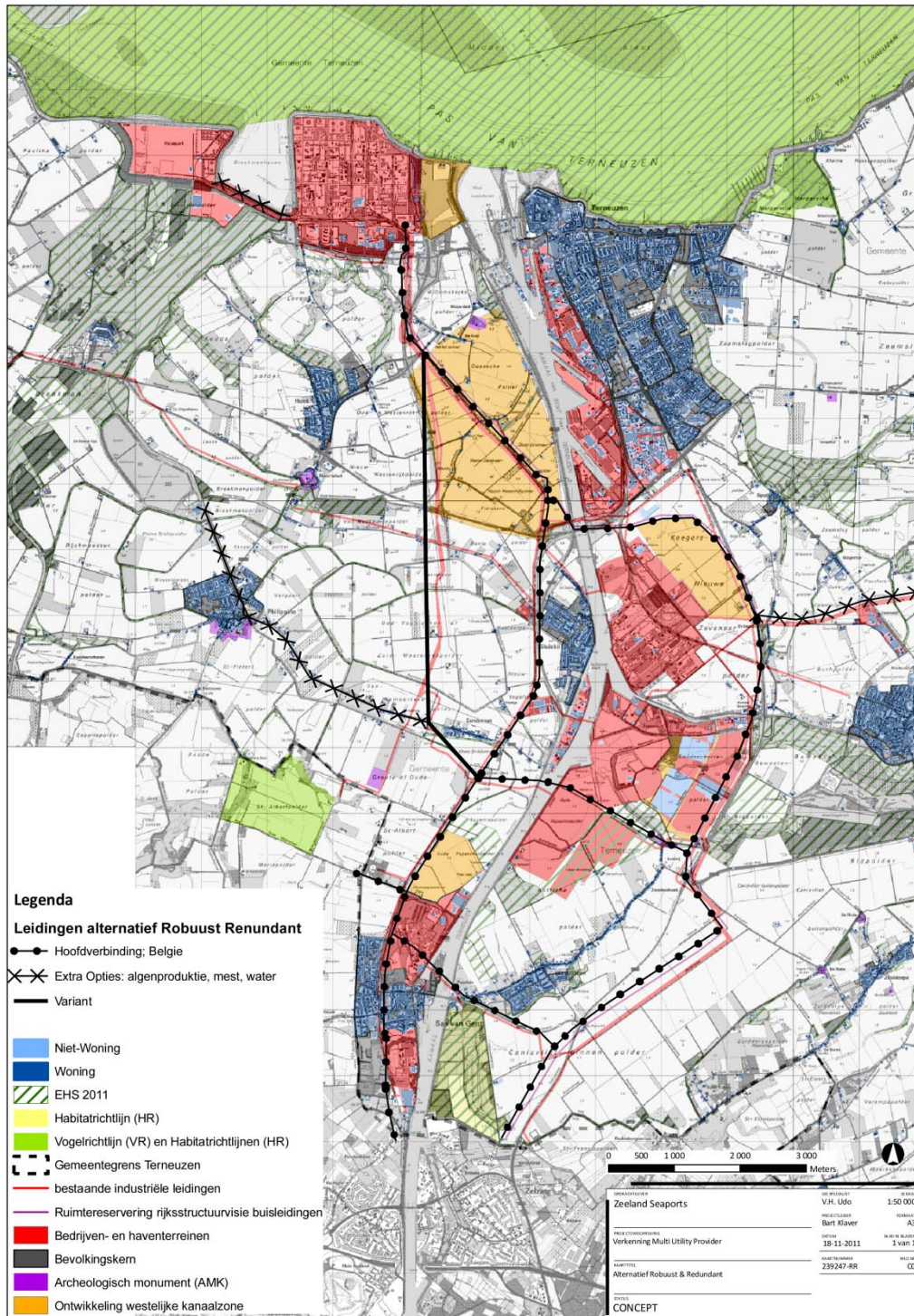
Op deze alternatieven is een aantal varianten van toepassing. De eerste varianten hebben betrekking op alle alternatieven en worden ingegeven door de onduidelijkheid over welke (rest)stromen via buisleidingen uitgewisseld gaan worden. In de plan-m.e.r. onderzoeken wij een maximale variant en een minimale variant voor de producten. De maximale variant omvat alle mogelijke (reële) producten. Daarnaast wordt een minimale variant onderzocht, waarin alle producten met veel voorwaarden op het gebied van externe veiligheid worden uitgesloten.



Figuur 5.1: alternatief 'Bundeling', met aangegeven variant richting België



Figuur 5.2: alternatief 'Basis West'



Figuur 5.3: alternatief 'Robuust Redundant' met alternatieve aansluiting aan de westzijde

6 Effecten

6.1 Effectbeschrijving

In deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau is een globaal overzicht gegeven van de verwachte effecten en het detailniveau waarop deze in beeld gebracht worden in het plan-MER. In het plan-MER worden de effecten nader onderzocht en beschreven. De beschrijving en de beoordeling van de effecten van de realisatie van de MUP-strook in het plan-MER vindt plaats aan de hand van een aantal criteria voor uiteenlopende (milieu)aspecten. Het totaal aan aspecten en criteria is het beoordelingskader. In tabel 6.2 is het beoordelingskader weergegeven. Daarnaast vindt in het plan-MER een beoordeling van de doelrealisatie plaats, ofwel in welke mate geven de alternatieven en varianten invulling aan de gestelde doelen voor de MUP-strook.

6.2 Beoordelingskader

Het plan-MER brengt de effecten van de voorgenomen activiteit in beeld aan de hand van een vooraf opgesteld beoordelingskader. In het beoordelingskader wordt specifiek ingegaan op de effecten die van het realiseren van de MUP-strook verwacht worden.

Voor de opzet van het beoordelingskader is aansluiting gezocht bij de duurzaamheidsmatrix met een indeling in de groepen 'People, Planet en Profit'. In deze drie groepen zijn de 'traditionele' milieuaspecten onder te brengen. Daarmee wordt duidelijk dat met rekening gehouden wordt met alle aspecten van duurzaamheid. De duurzaamheidsmatrix bestaat naast de indeling in People, Planet en Profit ook uit een aantal rijen, die ingaan op 'Hier & Nu', 'Elders' en 'Later'. De effecten worden voor 'Hier & Nu' bepaald, waarbij uitgegaan wordt van het referentiejaar (2030) voor 'Nu'. Ten aanzien van 'Elders' en 'Later' wordt op kwalitatieve wijze een inschatting gemaakt.

Vertaald in de duurzaamheidsmatrix komen de aspecten van het beoordelingskader als volgt aan de orde:

Planet	People	Profit
Bodem	Externe Veiligheid	Bedrijvigheid
Water	Gezondheid	Kabels en leidingen
Landschap	Ruimtegebruik	Wegverkeer
Natuur	Archeologie	Spoor
Gebruik grondstoffen en fossiele energie	Cultuurhistorie	Scheepvaart
Emissie CO ₂	Werkgelegenheid	

Tabel 6.1: aspecten uit het beoordelingskader

In onderstaande tabel worden de genoemde aspecten vertaald naar criteria. Dit is het beoordelingskader:

Aspect	Criterium
Bodem	Bodemopbouw, inclusief morfologie Waardevolle bodems Bodemkwaliteit
Water	Watersysteem Waterkwaliteit

Aspect	Criterium
	Waterkeringen Afvalwater
Landschap	Landschappelijke structuur Landschapsbeleving
Natuur	Beschermde gebieden Beschermde soorten Ecologische relaties
Gebruik grondstoffen en fossiele energie	Gebruik grondstoffen voor gebouwen Gebruik fossiele energie voor gebouwen Gebruik fossiele energie voor vervoer
Emissie CO ₂	Emissie CO ₂
Externe Veiligheid	Risico's van vervoer gevaarlijke stoffen Risico's vanuit de buisleidingen Rampenbestrijding
Gezondheid	Luchtkwaliteit Geluidbelasting Gehinderden
Ruimtegebruik	Wonen Landbouw Industrie, andere bedrijvigheid Recreatie Infrastructuur Beleving landschap
Archeologie	Bekende archeologische waarden Verwachte archeologische waarden
Cultuurhistorie	Beschermde cultuurhistorische waarden Overige cultuurhistorische waarden
Werkgelegenheid	Arbeidsplaatsen Werkloosheid
Bedrijvigheid	Concurrentiepositie (haven)industrie Concurrentiepositie landbouw
Kabels en leidingen	Capaciteit voor andere leidingen
Wegverkeer	Bereikbaarheid
Spoor	Bereikbaarheid
Scheepvaart	Mogelijkheden voor ontwikkeling scheepvaart Stremming kanaal

Tabel 6.2: beoordelingskader

6.3 Toelichting

Het plan-MER behoort bij de gemeentelijke Structuurvisie Buisleidingen en moet aansluiten bij het abstractieniveau van deze structuurvisie. Dit abstractieniveau ligt hoger dan de fase van de realisatie. In het plan-m.e.r. worden de effecten dan ook met een wat grover detail in beeld gebracht. Waar relevant worden kwantitatieve (cijfermatige) beschrijvingen van de effecten

gemaakt, maar er zullen voornamelijk kwalitatieve (beschrijvende) effectbepalingen gebruikt worden.

De effecten van het realiseren van de MUP-strook kunnen worden onderscheiden in duidelijk tijdelijke en permanente effecten. De tijdelijke effecten treden op tijdens de realisatiefase en zijn gelieerd aan de aanleg. De permanente effecten kunnen zowel optreden door de aanleg als door het gebruik van de MUP-strook, maar leiden tot een permanente wijziging. Voor de tijdelijke effecten kan gedacht worden aan geluids- en trillingshinder tijdens de aanleg door werkverkeer en het graven. Voor permanente effecten kan gedacht worden aan verbetering van de luchtkwaliteit door minder verkeer, maar ook effecten op de bodemkwaliteit, geohydrologie en archeologische waarden. Deze laatste worden veroorzaakt door de realisatie, maar de effecten hebben een permanent karakter.

Bij de effectbeschrijving wordt waar relevant onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied (zie de definities in hoofdstuk 1). In het MER zullen de effecten van de realisatie van de MUP-strook vergeleken worden met de effecten van de autonome ontwikkeling tot 2030.

Hieronder worden nog de onderzoeken naar enkele milieuaspecten specifiek toegelicht.

Bodem en Water

Voor het beoordelen van effecten op bodem en water wordt een kwalitatieve beoordeling gemaakt van de genoemde criteria. Er wordt een beschrijving gemaakt van de genoemde criteria en van de invloed van de voorgestelde aanleg van de MUP-strook hierop. Bij bodemopbouw wordt expliciet aandacht besteed aan de kans op zetting.

Voor het aspect water is met name grondwater van belang. Voor zover relevant wordt ook aandacht besteed aan oppervlaktewater. Het aspect afvalwater heeft een belangrijke link met het doelbereik. De effecten op water worden globaal beschreven, op macroniveau. Op een aantal punten kan worden ingezoomd op de effecten, met name op die plaatsen waar knelpunten kunnen ontstaan.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Op het gebied van landschap worden de landschappelijke structuren in beeld gebracht en de landschapsbeleving. Hiervan behoort de landschapsbeleving in de kolom People, terwijl landschappelijke structuren in de kolom Planet past. Een groot deel van de activiteiten bevindt zich ondergronds, zodat landschappelijke en cultuurhistorische elementen naar verwachting weinig effect ondervinden van de realisatie van de MUP-strook. De mogelijkheden voor herinrichting van de strook en de mogelijkheden om landschappelijke structuren te laten bestaan zijn hierop van invloed. Dit wordt in het plan-m.e.r. kwalitatief in beeld gebracht. Dit geldt ook voor de cultuurhistorische waarden.

De archeologische waarden worden mogelijk aangetast, doordat voor de realisatie van de buisleidingen gegraven moet worden. Hiervoor worden de bekende archeologische waarden in beeld gebracht, alsmede de archeologische verwachtingswaarde.

Natuur

Voor natuur zijn effecten te verwachten op de aanwezige Natura 2000-gebieden en de Ecologische Hoofdstructuur. Daarbij zijn effecten te verwachten op de verbindingen tussen deze gebieden en op de kenmerkende waarden van deze gebieden zelf. Beschermden soorten worden eveneens betrokken in de effectbeoordeling. Daarnaast vraagt de ligging in de grensstreek om expliciete aandacht voor natuur in België.

Grondstoffen, fossiele energie en CO₂

Het realiseren van de MUP-strook heeft tot doel de uitwisseling van (rest)stoffen door middel van buisleidingen. Hiermee wordt de aanvoer van grondstoffen van elders, het gebruik van fossiele energie (bijvoorbeeld voor de verwarming van gebouwen) en de uitstoot van CO₂ verminderd. Hierop worden de alternatieven met elkaar vergeleken. Het gaat daarbij om een globale vergelijking, waarbij de alternatieven onderling vergeleken worden en de vergelijking met de referentiesituatie wordt gemaakt.

Externe veiligheid

De effecten op de externe veiligheid zijn (potentieel) zeer groot door de voorgestelde realisatie van de MUP-strook. Enerzijds kunnen transporten van gevaarlijke stoffen over de weg belangrijk afnemen, anderzijds worden buisleidingen aangebracht die mogelijk onder het Bevb vallen en daarmee een risicocontour kennen. Deze wijzigingen worden in beeld gebracht in het plan-MER. Het betreft grotendeels een kwalitatieve effectbeoordeling, hoewel hiervoor op een aantal relevante punten wellicht een globale cijfermatige onderbouwing belangrijke informatie voor het plan-MER kan bevatten. In principe worden geen wijzigingen van de inrichtingen zelf betrokken in de ontwikkeling, zodat deze in het plan-MER niet onderzocht worden.

Verkeer, luchtkwaliteit en geluid

De realisatie van de MUP-strook leidt naar verwachting tot een afname van de hoeveelheid vrachtverkeer, met name voor de aan- en afvoer van stoffen. De wijziging van de verkeersstromen moet in beeld gebracht worden, met name vanwege de daarvan afgeleide effecten (geluid en luchtkwaliteit).

Ook wordt de impact van de MUP-strook op bereikbaarheid per vier modaliteiten weg, spoor, scheepvaart en kabels en leidingen in beeld gebracht.

Voor verkeer zijn de tijdelijke effecten - als gevolg van de aanlegwerkzaamheden - ook van belang. Het gaat daarbij om de afsluiting van wegen ten behoeve van de realisatie van de MUP-strook en over het werkverkeer dat hiervoor noodzakelijk is.

De afname van het vrachtverkeer, heeft effect op de luchtkwaliteit en het geluid in het gebied. Op basis van de verkeersgegevens worden hiervoor globaal de effecten voorspeld gericht op de vergelijking van de alternatieven. Het onderzoek is niet gericht op het toetsen aan wettelijke normen, maar gericht op het kunnen vergelijken van de alternatieven. Voor geluid wordt de invloed van zogenaamde 'installatiehuisjes' betrokken in de beoordeling.

Ruimtegebruik

De realisatie van de MUP-strook zal effecten hebben op het ruimtegebruik. Dit wordt mede bepaald door de wijze waarop de MUP wordt vormgegeven. Voor ruimtegebruik in relatie tot

landbouw is van belang in hoeverre de gronden landbouwkundig gebruikt blijven en in hoeverre speciaal voor de MUP-strook gronden aangekocht en los beheerd worden. Ook het tijdsaspect met de vraag hoe vaak de strook open wordt gegraven speelt hierin een belangrijke rol. Voor de relatie met wonen, bedrijvigheid en recreatie is van belang of de MUP kansen of belemmeringen biedt voor dat gebruik in het gebied.

Bedrijvigheid

De economische effecten van de realisatie van de MUP-strook vertalen zich met name in economische ontwikkeling en concurrentiepositie (het vestigingsklimaat voor bedrijven). Het gaat daarbij om positieve (efficiency, nieuwe kansen) als negatieve effecten (contouren externe veiligheid). Dit wordt kwalitatief in beeld gebracht. Het gaat daarbij naast de industriële clusters ook om de impact op de agrarische ondernemers in het gebied (waar ligt de strook? hoe vaak wordt deze open gegraven voor exploitatie en onderhoud?).