

Van: Buizen Brandevoort

Verzonden: maandag 15 oktober 2018 12:40

Aan: STATENGRIFIE

Onderwerp: Structuurvisie Buisleidingen; Tracé Laarbeek-Echt-Susteren via Helmond - Uw kenmerk C2231357/4405425

Geacht College van Gedeputeerde Staten / Geachte leden van Provinciale Staten / Geachte Commissaris der Koning,

Onlangs, 27 september 2018, hebben wij u een reactie gestuurd met betrekking tot de antwoordbrief van Gedeputeerde Staten van 4 september met kenmerk C2231357/4405425. Naar aanleiding van ons schrijven hebben Wim Derksen en Nanny van Rooij (beleidsmedewerkers Externe Veiligheid provincie Noord-Brabant) voor 26 oktober een oriënteringsafpraak met ons ingepland.

Inmiddels hebben wij ten aanzien van de "Milieustudies Structuurvisie Buisleidingen | Traject Laarbeek-Echt-Susteren" (december 2015, februari 2018 en april 2018) kanttekeningen ingediend bij het ministerie BZK. Omdat heroverweging van het buisleidingentracé voor het transport van gevaarlijke chemische stoffen via Helmond gewenst is, wil ik ook u deze kanttekeningen niet onthouden.

Met belangstelling kijken we uit naar uw reactie.

Met vriendelijke groet,
Frank Beekhuis

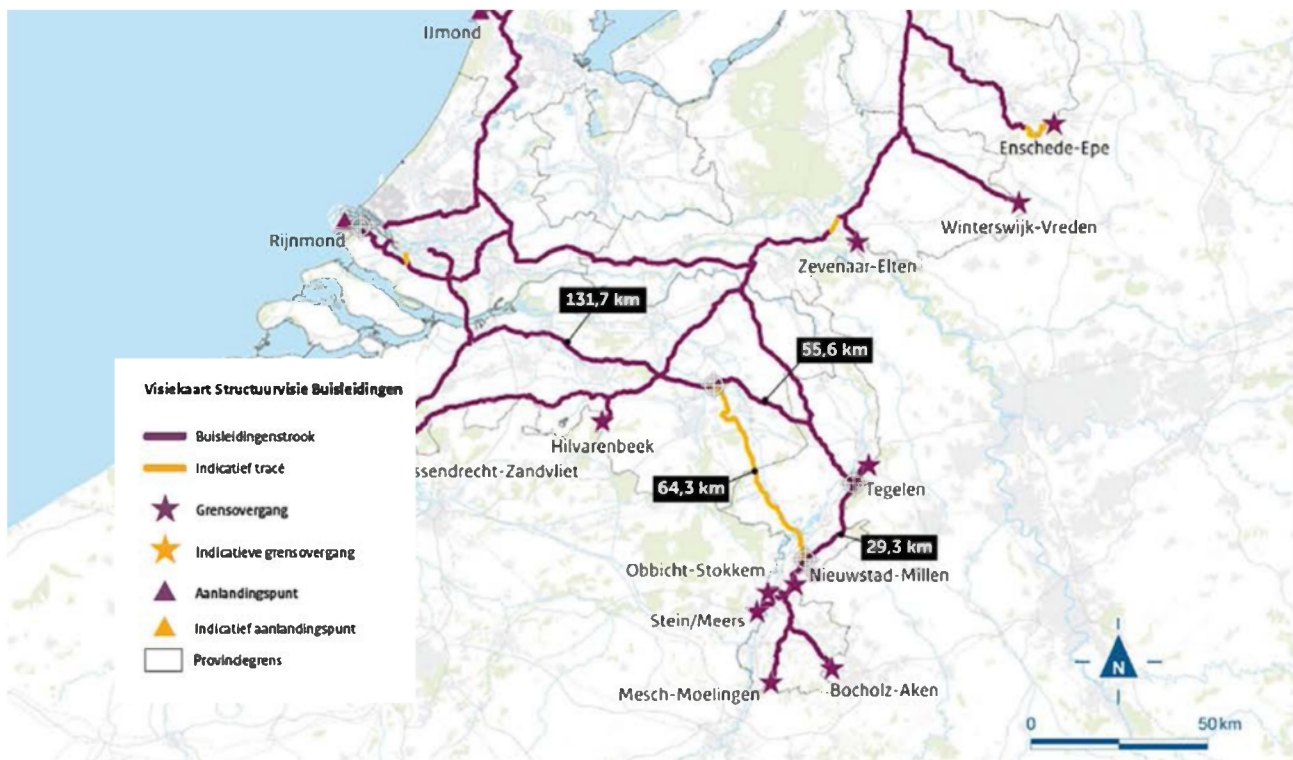
Bewonersteam Buizen Brandevoort Kaldersedijk/Geldropse Ventweg

Algemene opmerkingen voorafgaand aan de milieustudies Laarbeek-Echt-Susteren

Lengte van de buisleidingenstroken

Een veel gezien en gehoord misverstand ten aanzien van het verkorte tracé via Helmond betreft de lengte van het indicatieve buisleidingentracé. Het tracé Laarbeek-Echt-Susteren, heeft daar waar deze aftakt van de oost-west verbinding en bij de noord-zuid verbinding samenkomt, een lengte van 64 kilometer. Afgezet tegen de vastgestelde hoofdverbinding via Venlo is het tracé niet 30 of 28 kilometer korter zoals doorgaans verkondigd wordt, maar slechts 20 kilometer. De waarde van het kostenargument puur uitgedrukt in de afstand wordt daarmee direct aanzienlijk gereduceerd. Om de afstanden inzichtelijk te maken is afbeelding 1 toegevoegd.

In de recente milieustudies worden overigens geen afstanden meer genoemd, maar wordt er gesproken over 'aanzienlijk langer/korter'. Om de feitelijkheid van de studies te verhogen lijkt het mij wenselijk dat daar de werkelijke afstanden in kilometers worden opgenomen.



Afbeelding 1: Visiekaart uit de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035 (SVB). In de kaart zijn tussen de markeringspunten de afstanden weergegeven van de in de SVB vastgestelde hoofdstructuur en de indicatief opgenomen afsnijroute via Helmond.

Milieu en Nationaal Belang

In de milieustudies van 2015 en 2018 wordt de representatie van het begrip 'milieu' teruggebracht tot een vereenvoudigde weergave voornamelijk met als doel het ontwikkelen van het tracé Laarbeek-Echt-Susteren te rechtvaardigen. Verzuimd is om daadwerkelijk op locatie het leefmilieu in kaart te brengen en de consequenties van de ontwikkeling van een tracé op de socio-economische en biofysische eigenschappen te beoordelen. Hierdoor kan het milieubelang niet voldoende worden meegewogen in de besluitvorming, terwijl dat wel gewenst is. Milieubescherming wordt omschreven als een belangrijke overheidstaak. Artikel 21 van de Nederlandse Grondwet stelt: 'De zorg van de overheid is gericht op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu'. Dit grondrecht is vertaald in een aantal wetten, welke doorvertaald zijn naar rijksdoelstellingen en vervolgens 13 nationale belangen, die daarbij gelijkwaardig zijn aan elkaar.

Deze gelijkwaardigheid is van belang aangezien nationaal belang 3: 'Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen', in conflict is met een aantal andere doelstellingen en nationale belangen zoals:

- Waarborgen kwaliteit leefomgeving; een veilige, leefbare woonomgeving en duurzame verstedelijking is een basisvoorwaarde voor burgers (rijksdoelstelling)
- Efficiënt gebruik van de ondergrond (nationaal belang 4) - Het gebruik van de ondergrond heeft direct invloed op wat er bovengronds mogelijk is. Om die reden is efficiënt gebruik van de beperkte ruimte en voorkomen van overprogrammering van belang. Het tracé richting het Ruhrgebied zal ontwikkeld moeten worden. Vanuit regio Venlo is het dan nog slechts 29 kilometer via de in 2012 vastgestelde route naar Echt (in plaats van de afkortingsroute Laarbeek-Echt via Helmond van 65 kilometer). Het vaststellen van een extra tracé waardoor een plus-plus situatie ontstaat, gaat voorbij aan efficiënt gebruik van de ruimte en leidt juist tot overprogrammering.
- Verbeteren van de milieukwaliteit en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's (nationaal belang 8)
- Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten (nationaal belang 11) - Binnen de EHS (ecologische hoofdstructuur zoals bij Stiphout) zijn nieuwe projecten, plannen en handelingen met een significant negatief effect op de wezenlijke kenmerken van de EHS niet toegestaan, tenzij er sprake is van een groot openbaar belang en reële alternatieven.
- Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten (nationaal belang 13) - belangenbehartiging van burgers dient, naast die van het bedrijfsleven, een nadrukkelijke plaats te krijgen in de besluitvorming.

Gewogen belangen

Doorgaans wordt aangegeven dat het indicatieve tracé via Helmond tot stand is gekomen door uitgebreid overleg met provincies, gemeenten en het betrokken bedrijfsleven, waarbij eenieder middels een zienswijze zijn belang in heeft kunnen brengen.

Middels een Wob-verzoek van 26 september 2017 hebben we kunnen constateren dat er inderdaad overleg tussen het ministerie, de provincie en de gemeenten heeft plaatsgevonden, maar ook dat daarbij het bedrijfsleven door de veelvuldige aanwezigheid van PPS, de mogelijkheid heeft gehad het beleid te beïnvloeden.

Daarnaast wijzen we erop dat de zienswijzen uit 2013 niet zijn beantwoord en dat bij schrijven van 5 oktober 2017 een nieuwe inspraakprocedure is aangekondigd. Enerzijds omdat de vorige inspraakprocedure meer dan vijf jaar geleden heeft plaats gevonden en anderzijds omdat na 2012 diverse milieustudies zijn opgesteld met betrekking tot het buisleidingentracé Laarbeek-Echt-Susteren.

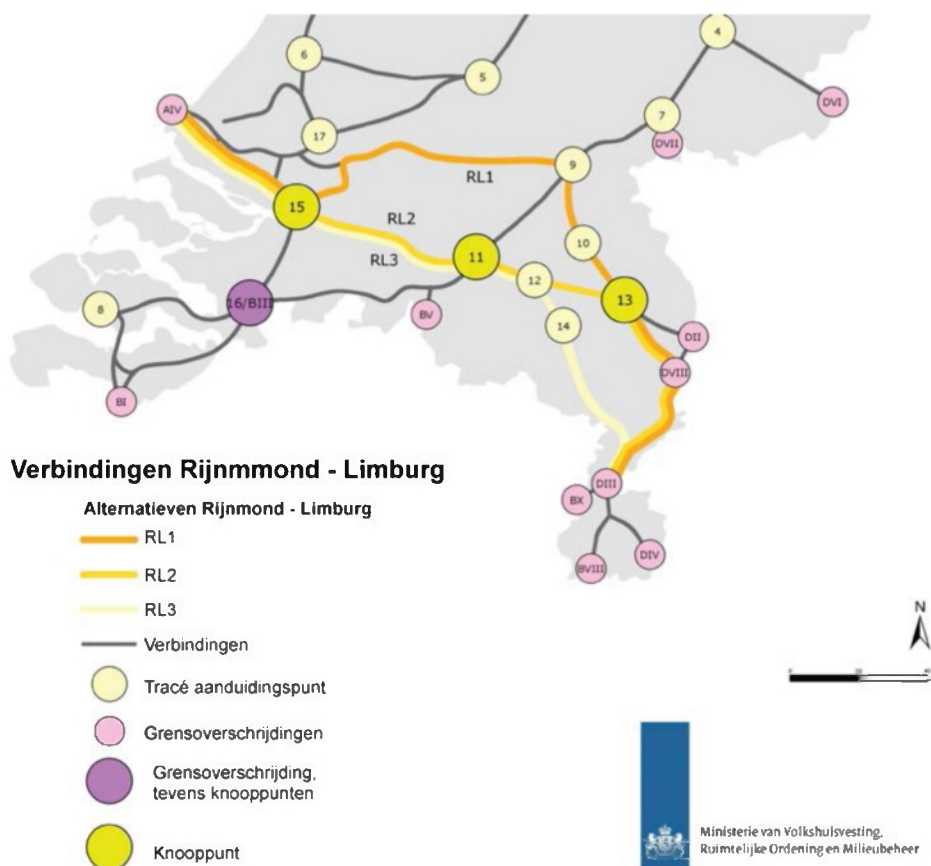
Doordat het proces van belangenafweging nog niet is afgerond kan op dit moment in ieder geval niet gesteld worden dat alle belangen zijn meegewogen en dat het indicatie tracé kan worden vastgesteld.

Milieustudie Structuurvisie Buisleidingen | Laarbeek-Echt-Susteren | 18 december 2015

Twee jaar na publicatie was er geen zicht op openbaarmaking van de milieustudie uit 2015. Middels een Wob-verzoek van 26 september 2017 is inzage verkregen.

Twee aspecten zijn bij het doornemen van deze milieustudie uit 2015 van belang om te realiseren:

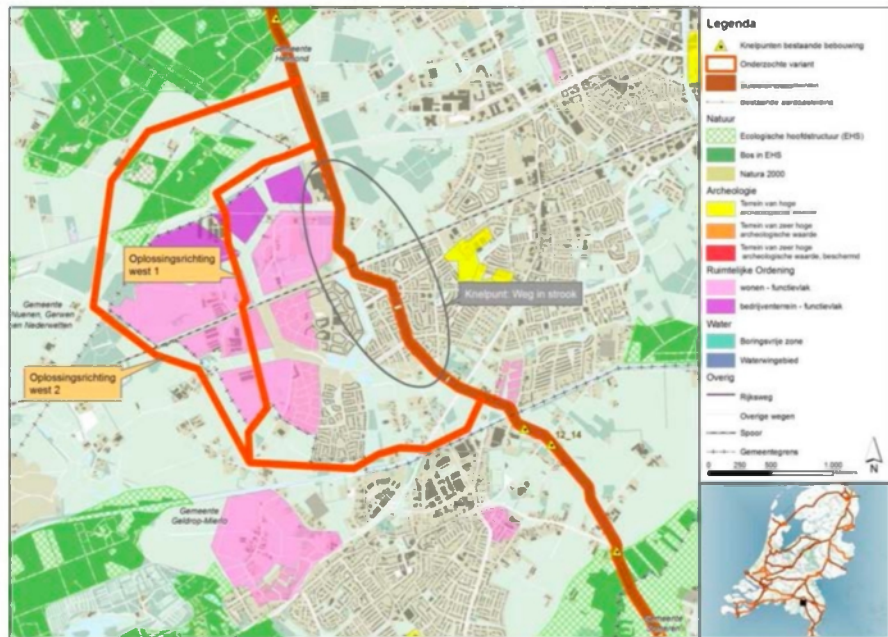
1. In het MER Ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen (2011) zijn om een verbinding tussen Rotterdam haven en Zuid-Limburg tot stand te brengen drie routes in ogenschouw genomen. Van het in het voorstadium afgevalen tracé Laarbeek-Echt-Susteren via Helmond (RL3), zijn slechts een beperkt aantal mogelijke knelpunten in kaart gebracht. Deze onderzoeksachterstand werkt ook nog door in de milieustudie van 2015.



Afbeelding 2: Medio 2011 onderzochte alternatieven voor de verbinding Rijnmond-Limburg. RL3 is op basis van onderzoek vroegtijdig afgekeurd ten gunste van het tracé RL2. Nadien is route RL3, op basis van zienswijze van DSM, Rotterdam Haven en PPS (Sabic) als indicatief tracé opgenomen in de Structuurvisie Buisleidingen.

2. Gemeente Helmond heeft in vergadering van 7 mei 2012 aangegeven dat de gereserveerde buisleidingenstrook midden door de wijk Brandevoort vanwege 'de beeldvorming' niet is uit te leggen aan de bewoners. Terwijl plan MER zich in de afrondingsfase bevindt worden de eerste alternatieve trajecten in kaart gebracht om het tracé buiten de hiervoor gereserveerde buisleidingenstrook te brengen (zie afbeelding 3). Plan MER wordt 20 juli 2012 gepubliceerd. Knelpunten in het 6,5 kilometer lange tracé westelijk in Helmond zijn op dat moment nog niet gesignaleerd. Uiteindelijk spreekt het gemeentebestuur van Helmond eind 2012 zich uit voor de meest westelijke variant. Opmerkelijk is dat drie jaar later, in de milieustudie van december 2015 met betrekking tot het tracé Laarbeek-Echt-Susteren via Helmond, de knelpunten met betrekking tot bestaande en nieuwe bebouwing nog altijd niet zijn verwerkt in het rapport.

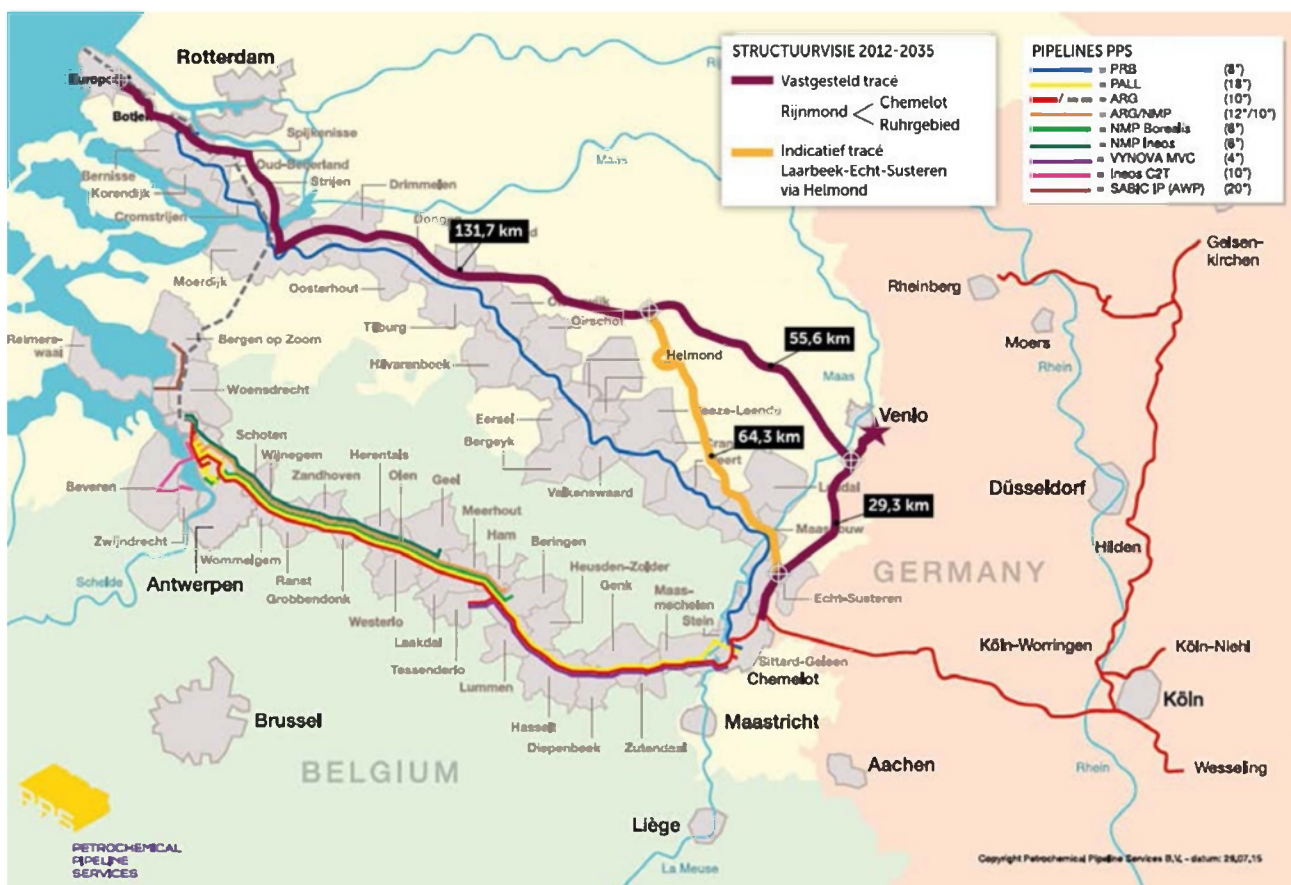
Afbeelding 3: Enkele maanden voordat het MER SVB in juli 2012 wordt gepubliceerd worden alternatieve passages voor Helmond voorgesteld. Knelpunten met bestaande en toekomstige bebouwing blijven bij deze voorstellen geheel buiten beschouwing. Extra opmerkelijk is dat de knelpunten ook in de Milieustudie van december 2015 nog steeds niet zijn opgenomen.



Hoofdstructuur (milieustudie december 2015, pagina 7)

Het tracé via Laarbeek-Echt-Susteren, via de dichtbevolkte gemeente Helmond, is op verzoek van het bedrijfsleven - waaronder PPS als exploitant van pijpleidingen (zie afb.4) en 100% dochter van Sabic - toegevoegd als verkorte route om kosten te besparen t.o.v. de in 2012 vastgestelde hoofdstructuur.

Vaststelling van de hoofdstructuur is een nationaal belang. Interessant is de vraag of een afsnijroute nog wel per definitie tot de hoofdstructuur gerekend kan worden waarop het Nationaal Belang van toepassing is en of het nationale belang hier niet verward wordt met het zakelijke belang van enkele bedrijven.



Afbeelding 4: Samengestelde kaart met buisleidingen welke PPS in beheer heeft, gecombineerd met de vastgestelde hoofdstructuur via Venlo en het indicatieve tracé via Helmond uit de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035. Twee vragen zijn van belang; 1. Valt de indicatieve route nog onder de hoofdstructuur en 2. Is het nationale belang niet verworden tot het zakelijke belang van een exploitant van pijpleidingen?

Strategisch traject | Milieustudie december 2015, pagina 10

PPS-Pipelines is een exploitant van pijpleidingen, waardoor (petro)chemische producten getransporteerd worden. PPS-Pipelines beheert onder andere leidingen tussen haven- en industriegebied Rotterdam en industriegebied Chemelot. De verwachting is dat meerdere leidingen tussen deze twee gebieden in de toekomst gewenst zijn. Het traject Laarbeek-Echt-Susteren is daarom door PPS-Pipelines als strategisch traject benoemd.

In de Structuurvisie (oktober 2012) is de hoofdstructuur vastgesteld waaronder de verbinding van Rotterdam haven met Zuid-Limburg via regio Venlo, en is het 64 kilometer lange tracé via Helmond op basis van vooronderzoek komen te vervallen. In het milieurapport geeft PPS drie jaar later aan het van strategisch belang te vinden dat de twee gebieden door meerdere leidingen verbonden worden. In dit verband verwijzen we naar afbeelding 4 waaruit blijkt dat PPS al een groot aantal leidingen exploiteert. Bovendien is via regio Venlo een buisleidingenstrook vastgesteld waarin ruimte gereserveerd is voor meerdere leidingen die Rotterdam Haven internationaal verbinden met het Ruhrgebied. Met een korte verbinding van 29 kilometer is Chemelot ook volledig nationaal verbonden met Rijnmond. Om daarnaast een plus-plus situatie te creëren door tevens een 64 kilometer lang tracé via Helmond te ontwikkelen gaat in tegen nationaal belang 4; zuinig gebruik van de ondergrond.

Zienswijzen | Milieustudie december 2015, pagina 11

We willen erop wijzen dat partijen, waaronder burgers, weliswaar de mogelijkheid is geboden een zienswijze in te dienen op het indicatieve tracé Laarbeek-Echt-Susteren, maar dat deze zienswijzen niet verwerkt zijn in de Nota van Antwoord. Een zorgvuldige afweging van de belangen waarnaar verwezen wordt, heeft dan ook niet plaats kunnen vinden.

Doorkruising Brandevoort | Milieustudie december 2015, pagina 12

In Helmond is gekozen voor een alternatief tracé, westelijk om Helmond heen. Door dit alternatief wordt doorkruising van de wijk Brandevoort door nieuwe leidingen voorkomen. Het voorgestelde alternatieve tracé is vastgesteld na overleg met betrokken gemeenten (Helmond, Nuenen en Geldrop-Mierlo).

De suggestie die gewekt wordt dat het om een unanieme besluitvorming gaat is onterecht. In Helmond is niet 'gekozen' voor een tracé om Brandevoort, maar heeft men een alternatief moeten aanvaarden om af te kunnen wijken van het voor buisleidingen bestemde tracé door de Brandevoortsedreef (zie afbeelding 3). Tegen deze naar het westen verschoven 'oplossing' heeft gemeente Helmond 18 januari 2013 een zienswijze ingediend. Hierin geven zij aan dat zij principieel van mening zijn dat buisleidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen niet in de nabijheid van dichtbevolkte gebieden gelegd moeten worden en pleiten zij voor de vastgestelde route via regio Venlo door dun bevolkt gebied.

Beoordelingsmethodiek van milieueffecten | Milieustudie december 2015, pagina 13

Zoals aangegeven in hoofdstuk 2 zijn in het MER (2012) de milieuknelpunten reeds in beeld gebracht. In de volgende paragrafen is een geactualiseerde milieueffectbeschrijving voor het tracé gegeven.

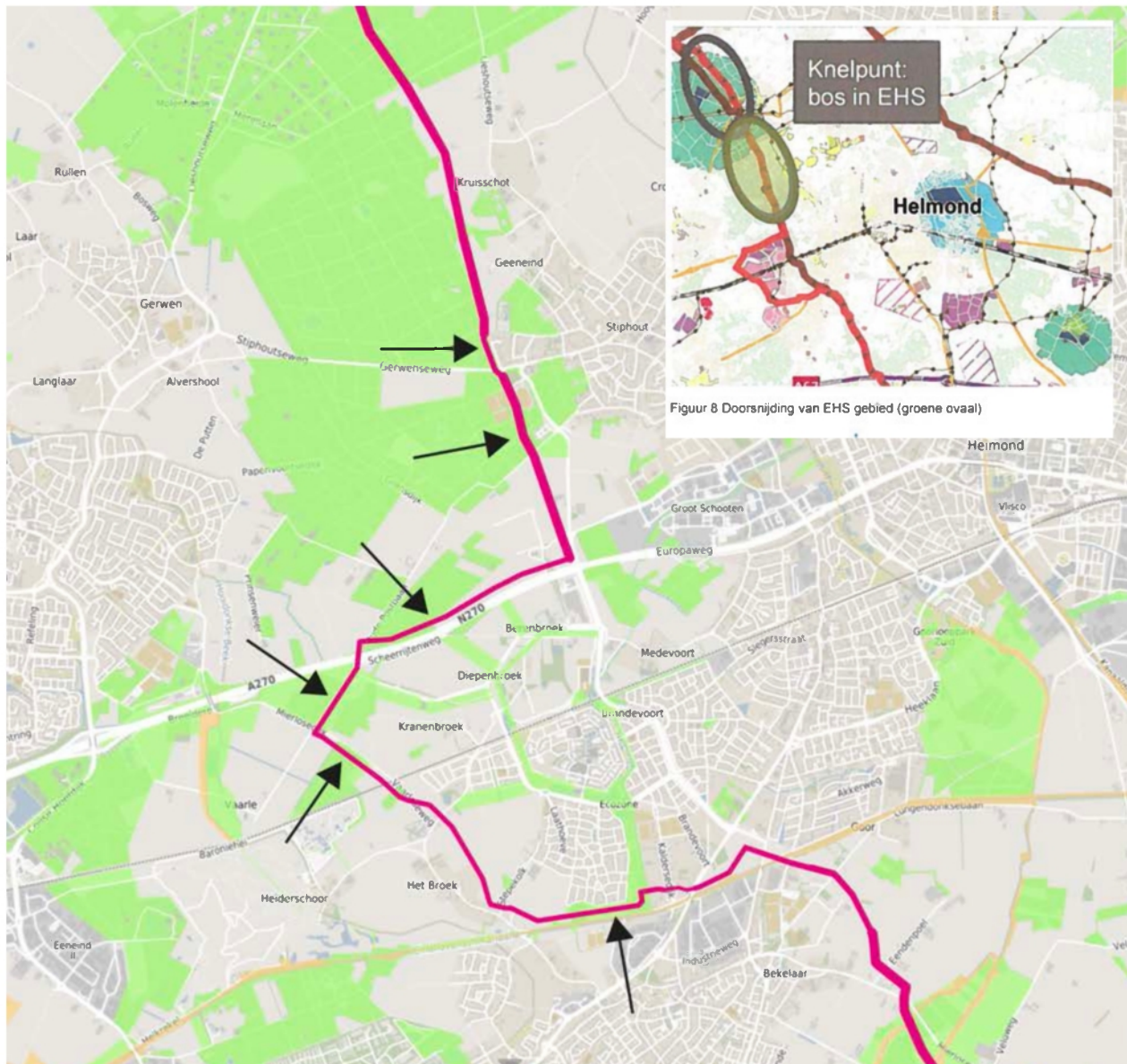
Milieuknelpunten zijn voor de regio Helmond, in tegenstelling van wat in het rapport wordt beweerd, niet in het MER (2012) in beeld gebracht. De achterliggende motivering is dan ook niet van toepassing op het tracé om Helmond omdat in het geval van de regio Helmond het indicatieve tracé voor tenminste 6,5 kilometer buiten de gereserveerde buisleidingenstrook met de gasleiding is komen te liggen. Er is namelijk, terwijl het MER zich in de afrondingsfase bevond, vanwege onrust m.b.t. een hoogspanningstracé elders in de wijk Brandevoort, en op verzoek van het gemeentebestuur, afgeweken van het uitgangspunt 'bundelen'.

De aangehaalde criteria voor het tracé in Helmond-Brandevoort zijn niet toegepast, waardoor knelpunten i.v.m. veiligheid, EHS gebieden, maatschappelijke en financieel relevante criteria in 2012 niet zijn gesignaleerd. Ook in de milieustudie van december 2015 zijn deze niet zijn weergegeven in de geactualiseerde milieueffectbeschrijving.

Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten (nationaal belang 11) - Binnen de EHS, zoals de ecologische hoofdstructuur bij Stiphout, zijn projecten, plannen en handelingen met een significant negatief effect op de wezenlijke kenmerken van de EHS niet toegestaan, tenzij er sprake is van een groot algemeen belang. Omdat er al een route via regio Venlo is vastgesteld zal de afweging gemaakt moeten worden of hier nog wel sprake is van een groot algemeen belang.

In de regio Helmond is in de uitgebreide aanvullende milieustudie van december 2015 nog steeds slechts sprake van één doorsnijding van EHS-gebied; het bosgebied van Stiphout ten noorden van Brandevoort.

Omdat het tracé in Helmond blijkbaar nog steeds niet goed onderzocht is, is er ook in deze milieustudie van december 2015 - noch in de studies van 2018 - niet opgemerkt dat er meer EHS bossages doorsneden worden door de later toegevoegde omleiding van het buisleidingstracé westelijk om en door Brandevoort. (zie afbeelding 5)



Afbeelding 5: Het indicatieve buisleidingen doorsnijdt op veel meer plaatsen de Ecologische HoofdStructuur (EHS) dan wat vermeld is in de milieustudie (zie inzet rechtsboven). Met pijlen zijn de doorsnijdingen van de EHS gebieden gemarkeerd.

Omdat een weloverwogen besluit tot vaststelling van een tracé pas kan worden genomen nadat alle aspecten in beeld zijn gebracht, dient aanvullend onderzoek met betrekking tot de doorsnijding van beschermde gebieden en aantasting van beschermde soorten niet pas voor de aanlegfase plaats te vinden, maar al voordat het besluit tot het al dan niet opnemen van een indicatief tracé in de Structuurvisie Buisleidingen wordt genomen.

Op het tracé liggen enkele knelpunten met bestaande bebouwing (Figuur 9). Voor de bestaande bebouwing gaat het om 1 of meerdere gebouwen in het buitengebied, waarvoor in de aanlegfase met de eigenaren een gepaste oplossing gevonden dient te worden (bijvoorbeeld lokale aanpassingen, zoals omleidingen, of in het uiterste gevallen aankopen).... Van overige ruimtelijke knelpunten met bestaande of geprojecteerde nieuwe bebouwing is geen sprake. Daarbij krijgen gemeenten de gelegenheid binnen een zoekgebied van max. 250 meter rondom de door het Rijk aangegeven leidingstrook voor een ander tracé te kiezen, indien dat beter zou aansluiten op bestaande of toekomstige ruimtelijke situaties. Inzet daarbij is dat de stroken zodanig gekozen worden dat het risico van optreden van planschade vrijwel afwezig is.



Zowel in de tekst als in de kaart van de bijbehorende figuur 9 (zie kader hierboven) worden de knelpunten met de (bestaande) bebouwing van Brandevoort/Helmond ook in 2015 nog steeds niet gesignaleerd. Het knelpunt met de bestaande kwetsbare objecten aan de Kaldersedijk/Geldropse Ventweg is niet opgenomen, net als knelpunten met de bestaande en de toekomstige bebouwing van de VINEX locatie Brandevoort. Tevens kent de Broekstraat in Mierlo een toenemend aantal knelpunten.

Om onduidelijke redenen is ook de situatie in Stiphout niet volledig herkend. Naast dat het een woonwijk raakt, loopt het indicatieve tracé daar onder het clubhuis van het in EHS gelegen sportpark Molenveld door en er is er vergunning verleend voor het bouwen van een nieuw gilde-clubhuis midden op het indicatieve buisleidingstracé. Dat het daadwerkelijk om knelpunten gaat is af te leiden uit het feit dat de aan de gemeente geboden ruimte om binnen 250 meter van het tracé te schuiven met de buisleidingenstrook, in bovenstaande gevallen veelal niet van toepassing is. Voordat het indicatieve tracé via Helmond al dan niet kan worden vastgesteld is het m.i. dan ook noodzakelijk dat oplossingsmogelijkheden m.b.t. knelpunten met (nieuwe) bebouwing voor een eventueel besluit tot vaststelling uitgewerkt worden.

Conclusie | Milieustudie december 2015, pagina 34

In de conclusie wordt aangegeven dat er vanwege lokale aanpassingen - zoals het tracé om en door Brandevoort - een aanvullende milieustudie nodig was. Vreemd genoeg bevinden zich nog vele hiaten in deze milieustudie t.a.v. het tracé door gemeente Helmond en Geldrop-Mierlo. De knelpunten analyse waarnaar wordt verwezen is voor de gemeente Helmond niet compleet en de inspraakreactie waarnaar wordt verwezen zijn tot op heden niet verwerkt in een Nota van Antwoord.

De Ecologische HoofdStructuur is slechts ten dele in kaart gebracht. Daarnaast wordt in de conclusie een lichte oplossing aangedragen voor compensatie. Het doorsnijden van de EHS is echter in conflict met het nationale belang 11; Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten. Alleen uitgebreid onderzoek en afweging van (nationale) belangen kan leiden tot een gefundeerde conclusie. Uiteraard dient deze belangenafweging gemaakt te worden voor het besluit tot het al dan niet opnemen van het indicatieve tracé in de te actualiseren Structuurvisie Buisleidingen.

Knelpunten zijn locaties waar een omleiding niet mogelijk is. Deze knelpunten met bestaande bebouwing zijn er meer dan in de milieustudie van 2015 zijn opgenomen. Voordat er conclusies kunnen worden getrokken dringen we aan op een complete inventarisatie met uitgewerkte oplossingsrichtingen.

Aanvulling Structuurvisie Buisleidingen - Milieustudie | 2 februari 2018

Middels een Wob-verzoek gedateerd 12 april 2018 is inzage verkregen in de milieustudie van 2 februari 2018. Net als dat deze milieustudie een aanvulling betreft op eerdere rapporten, zo zijn deze opmerkingen ook een aanvulling op de voorgaande opmerkingen.

Eigenschappen - beschrijving van het tracé Laarbeek-Echt-Susteren | Milieustudie februari 2018, pagina 14

Beschrijving van tracé	Dit tracé is onderdeel van de verbinding van Rotterdam naar Zuid-Limburg. In de Ontwerp-Structuurvisie was gekozen voor een tracé via Venlo. Naar aanleiding van een aantal zienswijzen vanuit het bedrijfsleven is ervoor gekozen om een tracé via Laarbeek, Echt en Susteren op te nemen als indicatief voorkeustracé in de Structuurvisie.
Bijzonderheden	Omdat in de Ontwerp-Structuurvisie nog een ander tracé stond beschreven, is het tracé Laarbeek-Echt-Susteren als indicatief opgenomen om mensen de mogelijkheid te bieden zienswijzen in te dienen. Vervolgens zijn er zienswijzen ingediend en is er een aanvullende milieustudie gedaan. Daaropvolgend is het tracé geoptimaliseerd en heeft het de status definitief voorkeustracé gekregen.

Opmerking t.a.v. de formulering achter 'Beschrijving van tracé';

1. Het tracé is niet, zoals in de milieustudie is aangegeven, een voorkeustracé. Als er sprake zou zijn van een voorkeustracé, dan moet tenminste duidelijk gemaakt worden van wie het het voorkeustracé is. De minister heeft het tracé medio 2012 voorlopig teruggeplaatst in de Structuurvisie als 'indicatief tracé wat nader onderzocht moet worden'. Zolang niet alle belangen zijn afgewogen is het begrip voorkeustracé voorbarig.

Opmerkingen t.a.v. de formulering achter 'Bijzonderheden';

1. Met het 'andere tracé' wordt hier waarschijnlijk het vastgestelde tracé via Venlo bedoeld. Het vastgestelde tracé wordt hier suggestief gekwalificeerd als 'afgedaan', terwijl dit tracé ook ontwikkeld moet worden om het Ruhrgebied met Rijnmond te verbinden.
2. Vanwege de beperkte communicatie heeft slechts een handjevol mensen een zienswijze ingediend en bovendien zijn deze zienswijzen nooit beantwoord. Van het afwegen van belangen kan dan ook geen sprake geweest zijn.
3. De milieustudie waarnaar verwezen wordt is de studie uit december 2015. Deze studie wordt gekenmerkt door een groot aantal hiaten met betrekking tot de regio Helmond.
4. De optimalisatie waarvan sprake zou zijn is niet van toepassing op de regio Helmond.
5. De status 'definitief voorkeustracé' is m.i. een vorm van ongewenste manipulatie. Rectificatie is dringend gewenst of er moet tenminste aangegeven worden voor wie dit het definitieve voorkeustracé is.

Deelgebied Helmond - Omgevingsbebouwing en gebiedsfuncties | Milieustudie februari 2018, pagina 33/34

Het deelgebied Helmond (figuur 16 in de milieustudie) behandelt niet de actuele situatie in deze regio. In afbeelding 6 (volgende pagina) hebben we in groen de volgende vlakken toegevoegd om de huidige status weer te geven:

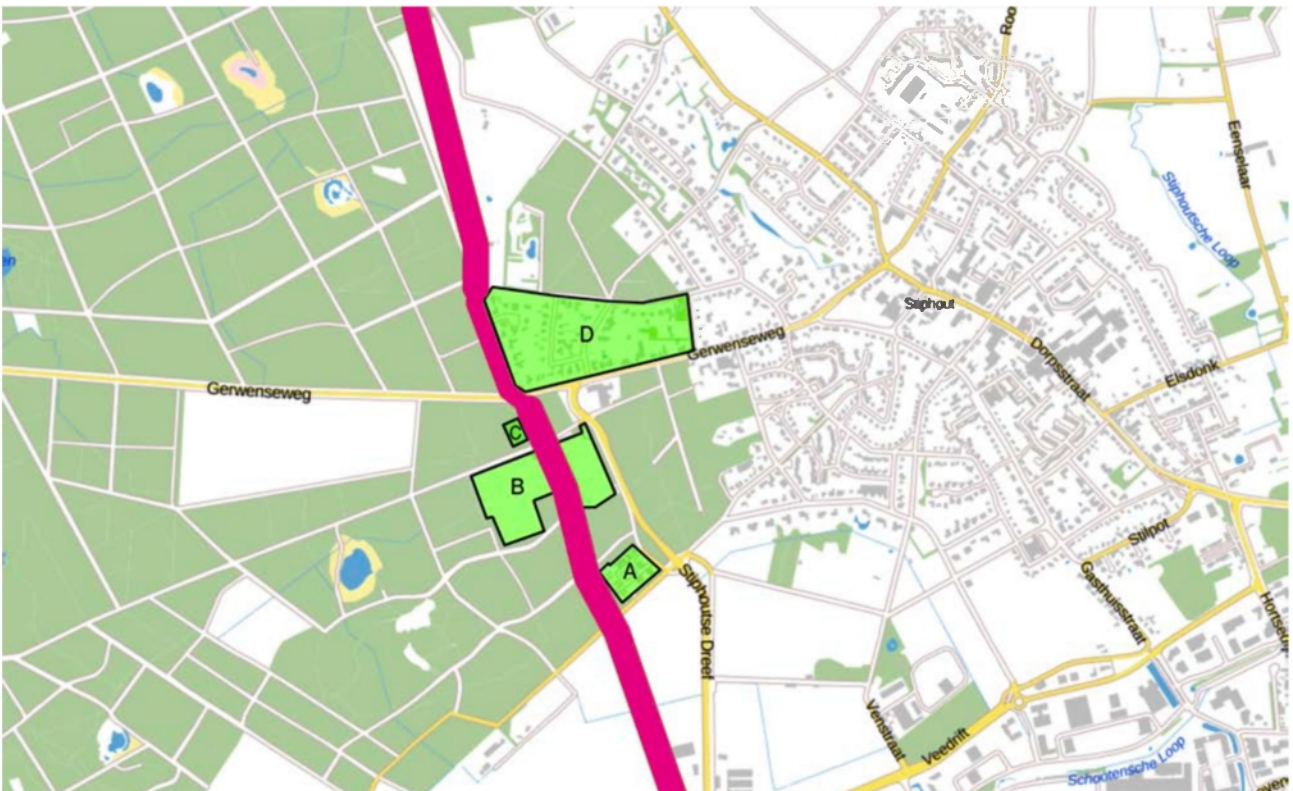
27	werken	status: in ontwikkeling	Gemeente Helmond
28	werken	status: in ontwikkeling	Gemeente Helmond
29	werken	status: in ontwikkeling	Gemeente Helmond
30	wonen	status: kaveluitgifte / bouw aangevangen	Gemeente Helmond
31	wonen	status: kaveluitgifte / bouw aangevangen	Gemeente Helmond
32	wonen	status: kaveluitgifte / bouw aangevangen	Gemeente Helmond
33	wonen	status: in ontwikkeling	Gemeente Geldrop/Mierlo
34	wonen	status: ontwikkeld of in afbouwfase	Gemeente Geldrop/Mierlo

Met betrekking tot functievlak 17 de volgende opmerking: Deze heeft de omschrijving 'werken'. Binnen dit vlak vallen echter ook de Oudevensestraat en Eikenhorst. Beide straten zijn tevens woongebieden. Functievlak zal daarom gecorrigeerd moeten worden naar 'Wonen/Werken'.

Ten noorden van Helmond Brandevoort ligt stadsdeel Stiphout. Het tracé raakt daar twee woonwijken en een sportpark. Deze is door Arcadis in de kaart met 'Deelgebied Helmond' buiten beschouwing gelaten. In afbeelding 7 is deze ontbrekende informatie in een plattegrond weergegeven.



Afbeelding 6: Gebiedsoverzicht Helmond. Medio 2018 is niet uitgegaan is van de actuele situatie. Geel zijn de functievakken die zijn opgenomen in de milieustudie. In groen de aanvulling om tot de actuele situatie in het weergegeven gebied te komen. Opvallend is dat de situatie in Helmond/Stiphout (zie hieronder afbeelding 7), ten noorden van bovenstaande kaart, ondanks de diverse conflicten met bebouwing geheel buiten beschouwing zijn gebleven.



Afbeelding 7: Functieoverzicht in Stiphout/Helmond. In de EHS zijn tevens de volgende functies gelegen A.Wonen, B.Recreatie, C.Recreatie (bestemd) en D.Wonen

Tabel 7 Leidingkenmerken en stofeigenschappen in worst-case situatie

Gegevens buisleiding	Ethyleenoxide	Vinylchloride
Diameter	102 mm / 4 inch	102 mm / 4 inch
Druk: maximale werkdruk	80 bar	63 bar
Temperatuur	12 °C	9.8 °C
Eventuele bronmaatregelen	Geen	Geen
Stoffen	Vloeistof brandbaar + toxisch (scenario's gelijk als een tot vloeistof verdicht gas)	Tot vloeistof verdicht brandbaar gas

Net als in eerdere studies wordt ook in de milieustudie van februari 2018 aangegeven dat PPS heeft geadviseerd m.b.t de karakteristieken van de buisleidingen maar dat niet bekend is welke stoffen getransporteerd zullen worden. Medio mei 2017 hebben wij van PPS echter de specificaties ontvangen m.b.t. de te transporteren stoffen, werkdruk en buisdiameter, welke in onderstaande tabel zijn verwerkt.

Medium	Druk bar	Diameter buis inch	Invloedsgebied in meter	Karakter calamiteit senario
Ethyleenoxide	100	12	1950	Toxische wolk
CO2	100	12	niet opgegeven	Toxische wolk
Propeen*	100	12	130	Fakkelfbrand
K1*	50	14	45	Plasbrand

* K1 stoffen (gassen/vloeistoffen met een vlampunt van minder dan 21°C) en Propeen worden gekenmerkt door een een lage zelfredzaamheid bij calamiteiten

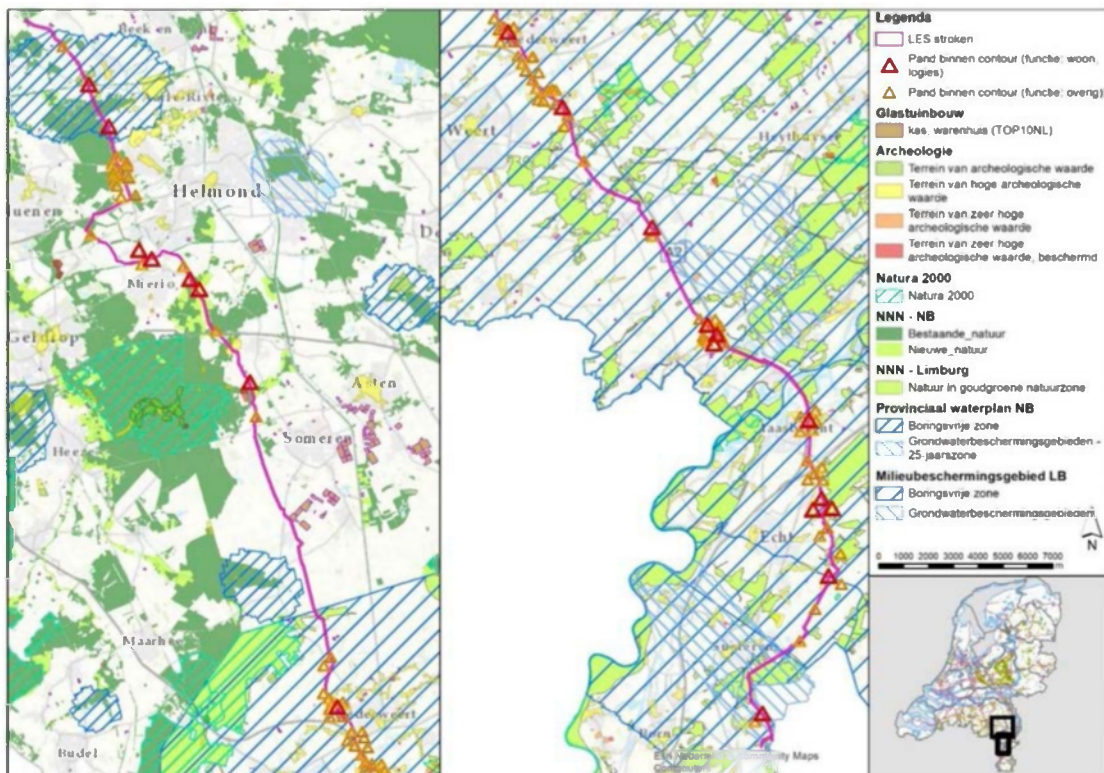
De worst-case situatie zoals weergegeven bovenaan deze pagina, de overgenomen tabel 7 van pagina 35 uit de milieustudie, wijkt wezenlijk af van de situatie welke zich bij een eventuele ontwikkeling van het tracé zal voordoen; De 2 leidingen worden 4 tot 7 buizen en de leidingdiameter van 4 inch wordt 12 tot 14 inch, of zoals we uit de milieustudie van december 2015 hebben kunnen vernemen is zelfs een diameter van 24 inch mogelijk. Tevens is de maximale werkdruk hoger dan in het milieurapport van 2018 wordt aangegeven.

Met het grotere aantal leidingen welke bij voorkeur ook samengebracht worden in de strook met een gastransportleiding, zal het risico op domino-effecten significant toenemen. Dit risico neemt bovendien verder toe vanwege het bochtige karakter van het tracé waarbij de buisleidingenstrook plaatselijk tot 25 meter versmald wordt.

Ik merk op dat wij voor de beoordeling van de Externe Veiligheid gebruik zullen gaan maken van externe deskundigen. Het worst-case scenario zal ook hierbij aan bod komen.

Aanvulling Structuurvisie Buisleidingen - Milieustudie | 13 april 2018

Zoals deze milieustudie een aanvulling betreft op eerdere rapporten, zo zijn deze opmerkingen ook een aanvulling op de voorgaande kanttekeningen.



Figuur 6 Tracé en omgevingswaarden Laarbeek - Echt – Susteren

In tegenstelling tot de milieustudie van februari is de uitgave van april 2018 volledig in kleur. Hierdoor zijn afbeeldingen, zoals de hierboven ingevoegde figuur 6 van pagina 14 beter te beoordelen. Voor het eerst na presentatie van het MER in 2012 zijn er, zij het beperkt, knelpunten gesignaleerd in het tracé westelijk om Helmond. Daarnaast is het aantal knelpunten bij Stiphout/Helmond op het oog flink toegenomen. Helaas is de grootte van de kaart te beperkt om daadwerkelijk inzicht te verkrijgen van de lokale situatie en of alle conflicten met omgevingswaarden zijn gesignaleerd.

Bovenstaande wens tot meer detaillering sluit ook aan bij het in de milieustudie op pagina 23 reeds geconstateerde lage detailniveau. Hier wordt dan echter vervolgens verwezen naar het volgende stadium waarbij pas na de vastlegging van het tracé in de bestemmingsplannen naar een hoger detailniveau zal worden gekeken. Het is echter wenselijk om, voordat de minister het besluit neemt tot vaststelling van een tracé, op detailniveau zeker de meest gecompliceerde knelpunten te beoordelen op z'n mogelijke oplossingen.

De verwijzing naar "Lokale overheden hebben de mogelijkheid om het tracé zo vast te leggen, dat bebouwing en andere waarden, worden vermeden." is niet realistisch. In de 250 meter die gemeenten mogen schuiven zal zich in veel gevallen niet de gewenste oplossing bevinden. Als het zo eenvoudig zou zijn zouden we immers niet van een 'knelpunt' hoeven te spreken.

De conclusie van Arcadis (pagina 24) is wederom op z'n minst voorbarig. Deze sluit zijn conclusie af met; "De tracés beschreven in dit rapport kunnen als definitief opgenomen worden in de structuurvisie." Een dergelijk maatschappelijk belastend tracé via Helmond kan m.i. pas opgenomen worden in de structuurvisie als deze beoordeeld is op 'Nut & Noodzaak', alle belangen zijn gewogen en als oplossingsrichtingen zijn uitgewerkt ter voorkoming van knelpunten in deze dichtbevolkte regio. Bovendien vertonen de onderzoeken uit 2015 en 2018 nog zoveel leemtes dat aanvullend onderzoek noodzakelijk zal zijn.

Tot besluit zal ook de aangekondigde inspraakprocedure nog plaats moeten vinden en de zienswijzes nog verwerkt moeten worden voordat er sprake kan zijn van een definitief tracé wat al dan niet opgenomen kan worden in de te actualiseren Structuurvisie Buisleidingen.