

Aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Tevens per e-mail: De griffie van de commissie BZK [cie.biza@tweedekamer.nl]

Datum 6 november 2018
Betreft Structuurvisie Buisleidingen; Tracé Laarbeek-Echt-Susteren via Helmond
Uw kenmerk 2018-0000811690

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u onze reactie op de antwoorden van minister Ollongren van 19 oktober j.l. naar aanleiding van de schriftelijke vragen die 12 september gesteld zijn door tweede kamerlid P. Smeulders (GroenLinks), met betrekking tot het ondergronds transport van gevaarlijke chemische stoffen door dichtbevolkt verstedelijkt gebied.

Belanghebbenden worden in de beantwoording door de Minister uitgenodigd inbreng te leveren. Omdat wij sterke aanwijzingen hebben dat de informatie waarop de antwoorden zijn gebaseerd niet compleet en actueel is, maken wij graag gebruik van deze mogelijkheid hiaten in de diverse milieureportages m.b.t. de regio Helmond kenbaar te maken. Op deze wijze willen we een positieve bijdrage leveren aan het proces tot afwijzing van het indicatieve tracé via de gemeente Helmond.

Gemeente Helmond, gelegen in de Brainport-regio, is sterk in ontwikkeling. Alleen al de uitbreidingswijk Brandevoort zal op korte termijn doorgroeien van 10.000 naar 17.000 inwoners. Deze verstedelijking vindt plaats direct grenzend aan het beoogde buisleidingentracé welke, in tegenstelling tot het beleid van korte raaklijnen, in een C-vorm strak om of zelfs door de woonwijk loopt. In het geval dat het door de wijk loopt perst het bochtige tracé zich, door particuliere tuinen, van gevel tot gevel tussen bestaande woningen door.

Ook in het stadsdeel Stiphout laat het buisleidingentracé zich moeilijk verenigen met de bestaande functies en zal het tracé bij vaststelling tegen twee woonwijken en dwars door een sportcomplex gelegd worden. Deze functies zijn bovendien gelegen binnen een Ecologische Hoofd-Structuur waardoor de aan gemeenten geboden schuifruimte van 250 meter, niet tot een oplossing kan leiden.

Wij zijn van mening dat buisleidingen in principe een goed transportmiddel zijn. Echter is ook dit transport niet zonder risico. In dat verband kunnen we stellen dat een dergelijk omvangrijk tracé voor het vervoer van chemisch gevaarlijke stoffen, gemeten naar het groepsrisico, altijd veiliger gelegen is in een dunbevolkt gebied. In dit kader verwijzen we naar het in 2012 in de Structuurvisie Buisleidingen vastgestelde tracé via regio Venlo, waar niet zoals in Helmond, bevolkingsconcentraties omsloten en doorkruist worden door het buisleidingentracé voor transport van gevaarlijke chemische stoffen.

Een bekend gegeven is dat vragen en antwoorden vaak ook weer vragen oproepen. Wij zijn zo vrij geweest na onze reactie, ook deze vragen aan u voor te leggen.

Hoogachtend,

Namens de Werkgroep Buizen Brandevoort

Frank Beekhuis
Voorzitter

Joost Goedhart
Vertegenwoordiger Stiphout

Arthur van der Slik
Vertegenwoordiger Brandevoort

Bijlage1: Brief aan Minister Ollongren van BZK (dd 7 februari 2018)

Bijlage2: Antwoord op brief aan Minister Ollongren (dd 10 april 2018)

Bijlage3: Kanttekeningen ten aanzien van de milieustudies december 2015, februari en april 2018

Reactie op kamervragen en antwoorden 2, 3, 5 en 8

(kenmerk BZK 2018-0000811690)

citaat

Vraag 2

Wat is de precieze stand van zaken rondom dit plan? Kunt u daarbij een tijdlijn geven van alle relevante besluiten en plannen die tot nu toe in dit dossier aan de orde zijn (geweest)? Kunt u tevens bij elke relevante gebeurtenis in dit dossier de juridische basis van de besluitvorming toelichten?

Antwoord 2

In mei 2011 heeft het kabinet de Ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen vastgesteld.

Naar aanleiding van ontvangen zienswijzen op de Ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen, en na overleg met betrokken partijen, is met het oog op een kortere verbinding tussen het Rotterdams havengebied en het chemiegebied in Midden-Limburg deze buisleidingenstrook opgenomen. In 2012 is de Structuurvisie Buisleidingen vastgesteld.

De Structuurvisie bevat een aantal indicatieve tracés. Over deze tracés is in de Structuurvisie opgenomen dat het vinden van het juiste tracé nadere analyse en overleg vergt. De buisleidingenstrook Laarbeek-Echt-Susteren is een van deze indicatieve tracés.

De juridische basis van de besluitvorming over de Structuurvisie Buisleidingen is gelegen in artikel 2.3, tweede lid van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Dezelfde juridische basis ligt ten grondslag aan het voornemen om door middel van een partiële herziening of herzieningen de Structuurvisie te wijzigen teneinde de nu nog indicatieve tracés, al dan niet in gewijzigde vorm op te nemen.

Het tracé van de buisleidingenstrook Laarbeek-Echt-Susteren heeft in de vigerende Structuurvisie een voorlopig karakter aangezien de nog te volgen zienswijzeprocedure kan leiden tot aanpassingen van het tracé van de strook. Deze procedure is voorzien in de eerste helft van 2019.

In het kader van die procedure zal uiteraard tevens toepassing worden gegeven aan de bepalingen in artikel 2.3 Wro waarin ook de betrokkenheid van de Tweede Kamer wordt geregeld.

Reactie

In de Wro artikel 2.3 wordt de wettelijke basis gelegd m.b.t. het beleid ten aanzien van structuurvisies in het algemeen. De Structuurvisie Buisleidingen (oktober 2012) kunnen we niet los zien van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (maart 2012). Deze laatste zou dan ook nadrukkelijker betrokken moeten worden in de behandeling van de Structuurvisie Buisleidingen.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft inzicht in de drie rijksdoelen welke uitgewerkt zijn naar dertien nationale belangen die gelijkwaardig zijn aan elkaar, en waarbij nationaal belang 3: *Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen*, is uitgewerkt in de Structuurvisie Buisleidingen.

Vanwege de gelijkwaardigheid van de nationale belangen mag niet uit het oog verloren worden dat nationaal belang 3 in conflict is met andere nationale belangen en doelstellingen zoals;

- *Waarborgen kwaliteit leefomgeving; een veilige, leefbare woonomgeving en duurzame verstedelijking is een basisvoorwaarde voor burgers* (Rijksdoelstelling) - Opmerking: Deze rijksdoelstelling ligt verankerd in de grondwet en staat haaks op het plannen van een buisleidingentracé voor transport van gevaarlijke stoffen door een dichtbevolkte en verstedelijkte leefomgeving.
- *Efficiënt gebruik van de ondergrond* (nationaal belang 4) - Opmerking: 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 buisleidingentracé naar het Ruhrgebied is al vastgesteld en biedt ruimte voor uitbreiding. Vanuit regio Venlo, de afsplitsing bij Tegelen, is het dan 29 kilometer naar Echt in plaats van 64 kilometer via de 'afkortingsroute' Laarbeek-Echt door Helmond.
- *Verbeteren van de milieukwaliteit en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's* (Nationaal belang 8) - Opmerking: De milieurapporten van 2012, 2015 en 2018 laten een eenzijdig beeld zien, klaarblijkelijk opgesteld met slechts één doel, namelijk het tracé via Helmond vast te stellen. De schijn van belangenverstengeling, zoals eerder gemeld dit jaar (zie bijgevoegde brief aan Minister Ollongren van 7 februari 2018) is met publicatie van de aanvullende milieurapporten van februari en april 2018 verder toegenomen. Overheden blijven ondertussen deze milieurapporten promoten waardoor

burgers zich in toenemende mate gesteld zien voor een omgekeerde bewijslast. Onafhankelijk onderzoek, niet voort bordurend op maar opnieuw opgebouwd vanaf de basis, zal nodig zijn om het vertrouwen te herstellen.

- *Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten* (Nationaal belang 11) - Opmerking: Binnen de EHS, zoals de ecologische hoofdstructuur 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. Het reële alternatief is in dit geval het volgen van het in gebruik zijnde en voor dit doel in 2012 vastgestelde buisleidingstracé via regio Venlo.
- *Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten* (Nationaal belang 13) - Opmerking: belangenbehartiging van burgers dient conform de missie van ministerie BZK veel meer dan tot nu toe het geval is geweest, een nadrukkelijke plaats te krijgen in de besluitvorming.

Ten aanzien van de begripsomschrijving nationaal belang heeft het er schijn van dat het tracé Laarbeek-Echt-Susteren via Helmond, vooral verworpen is tot een privaat economisch belang van enkele Midden-Limburgse bedrijven. Dit private belang zal ten minste voor de actualisatie van de Structuurvisie Buisleidingen op een transparante wijze afgewogen moeten worden tegen de rijksdoelstelling en nationale belangen zoals hierboven aangehaald.

Bovendien kunnen er vraagtekens geplaatst worden of de afkortingsroute Laarbeek-Echt-Susteren, t.o.v. het in 2012 vastgestelde hoofdtracé, nog wel onderdeel is van het hoofdnetwerk zoals omschreven in de definitie van Nationaal Belang 3.

citaat

Vraag 3

Wat is de precieze reden dat er nu een tracé op tafel ligt dat dwars onder een woonwijk doorloopt, terwijl er al een buizenverbinding is vanuit Limburg naar de Rotterdamse haven (zie kaart op blz. 58 van de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035)? Kunt u daarbij ook aangeven welke (markt)partijen of overheden op welk moment hebben aangedrongen op dit nieuwe tracé?

Antwoord 3

Vanuit het bedrijfsleven in Midden-Limburg en Rotterdam zijn zienswijzen op de Ontwerp-Structuurvisie ingediend met het verzoek een meer rechtstreekse en aanzienlijk kortere verbinding van Laarbeek naar Echt-Susteren in de Structuurvisie op te nemen. Het gaat om een belangrijke verbinding ⁽¹⁾ tussen het Rotterdamse haven- en industriegebied en de chemiecluster Chemelot in Midden-Limburg.

Met betrokken overheden en provincies en het bedrijfsleven in Midden-Limburg heeft hierover destijds overleg plaatsgevonden ⁽²⁾. Daarbij zijn knelpunten op het tracé tussen Laarbeek en Echt-Susteren geïnventariseerd en besproken ⁽³⁾. Het overleg heeft opgeleverd dat er een strook realiseerbaar is; deze is indicatief in de Structuurvisie Buisleidingen opgenomen. In Helmond is de strook om Helmond-Brandevoort gelegd ⁽⁴⁾ in plaats van door deze wijk langs de bestaande leidingen⁽⁵⁾.

Reactie

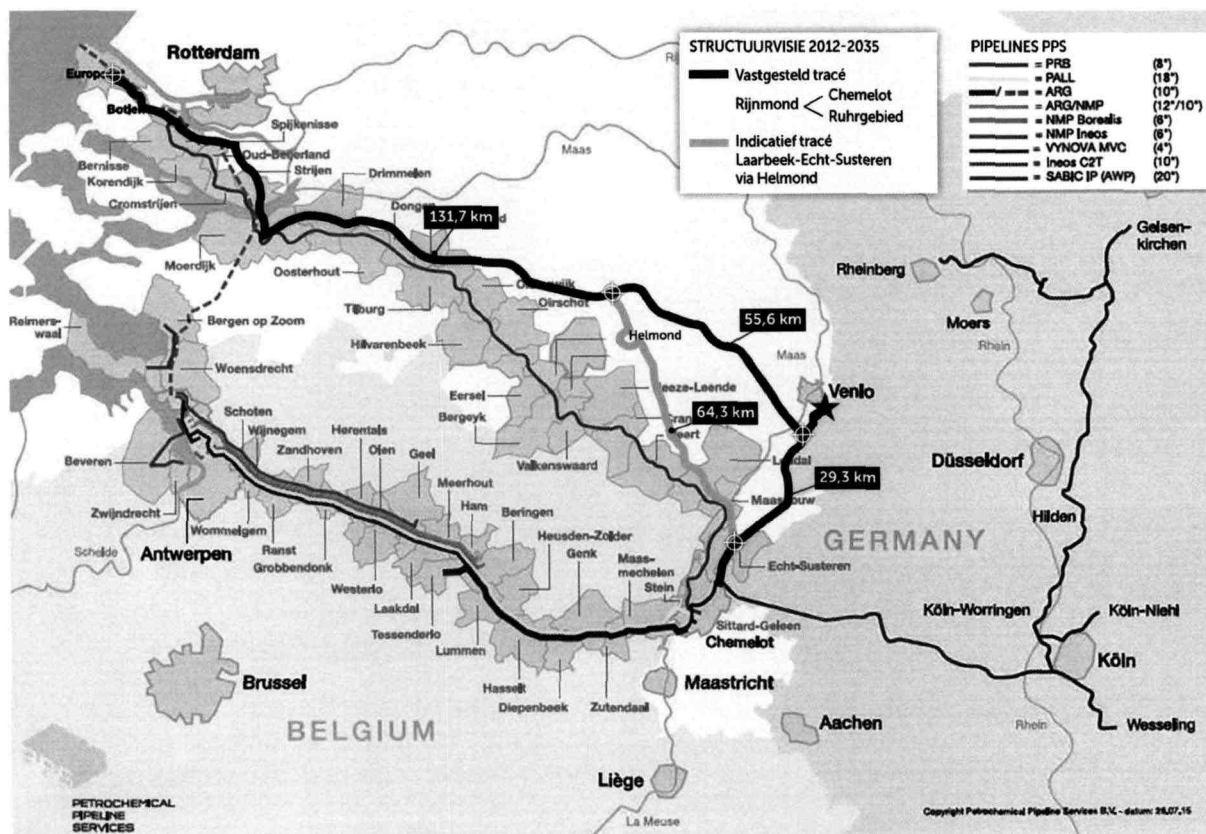
In aanvang werd het door het bedrijfsleven in Midden-Limburg belangrijker gevonden dat er een verbinding werd vastgesteld tussen Rotterdam en het Chemelot, dan wat de afstand van het tracé zou zijn. In het vergaderverslag van 21 mei 2012 wordt door provincie Noord-Brabant geconstateerd dat dat standpunt kennelijk veranderd is, en zet het bedrijfsleven in op een extra buisleidingstracé via Helmond met als argument kosten te kunnen besparen.

In de Structuurvisie (oktober 2012) is de hoofdstructuur vastgesteld waaronder de belangrijke verbinding¹ van Rotterdam haven met Midden-Limburg via regio Venlo. Het 64 kilometer lange tracé via Helmond was eerder op basis van vooronderzoek komen te vervallen. In het milieुरapport van 2015

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 1 waaruit blijkt dat PPS al een groot aantal leidingen via meerdere tracés naar Chemelot exploiteert.

Bovendien is via regio Venlo een buisleidingenstrook vastgesteld, en al deels ontwikkeld, waarin ruimte gereserveerd is voor een groot aantal leidingen die Rotterdam Haven internationaal verbinden met het Ruhrgebied. Met een korte verbinding van 29 kilometer is Chemelot ook volledig over Nederlands grondgebied verbonden met Rijnmond. (Zie afbeelding 1)

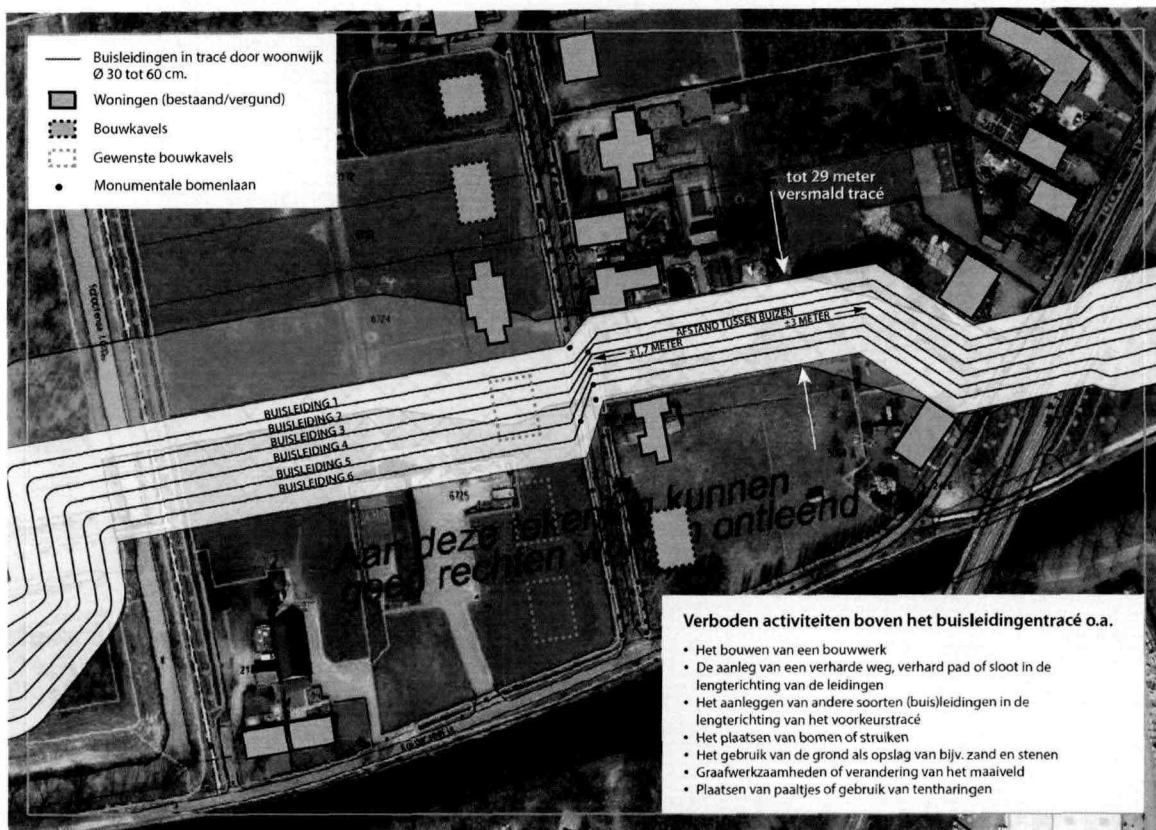
Om naast het vastgestelde tracé een 'plus-plus' situatie te creëren door tevens een 64 kilometer lang tracé via Helmond te ontwikkelen lijkt daarmee in conflict te zijn met nationaal belang 4; zuinig gebruik van de ondergrond en zal, zoals we in de onderstaande kaart kunnen zien, leiden tot een vorm van overprogrammering.



Afbeelding 1: Samengestelde kaart met buisleidingen welke PPS al in beheer heeft, gecombineerd met de in de structuurvisie vastgestelde hoofdstructuur via Venlo en het indicatieve tracé via Helmond uit de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035. Tussen Rotterdam en Antwerpen Haven ligt een omvangrijke buisleidingenstraat welke in beheer is bij LSNed. Door middel van deze route via België heeft Chemelot eveneens verbinding met Rijnmond.

De indruk wordt gewekt dat het om een unanieme besluitvorming gaat ². Het overleg met de gemeente Helmond is gereconstrueerd aan de hand van vergaderverslagen, en hieruit blijkt het tegendeel. 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 twee extra buisleidingen bestemde tracé door de Brandevoortse Dreef. De gemeente heeft de gevolgen voor de stad willen beperken middels een route westelijk om en door de wijk Brandevoort, maar heeft in hun zienswijze van 18 januari 2013 aangegeven dat zij principieel van mening zijn dat een dergelijke buisleidingentracé ten behoeve van het transport van gevaarlijke stoffen buiten dichtbevolkte gebieden gelegd zou moeten worden, en pleiten zij voor de vastgestelde route via regio Venlo door dunbevolkt gebied.

Ook wordt er in de zienswijze door de gemeente Helmond op gewezen dat de ligging van het tracé voor een aantal grondeigenaren behoorlijke consequenties heeft. In dat verband verwijs ik naar afbeelding 2. In deze plattegrond wordt als onderdeel van stadsdeel Brandevoort de omgeving van de Kaldersedijk in Helmond getoond. Het versmalde tracé, met een verhoogde leidingdichtheid, loopt daar over de percelen van particulieren grondeigenaren, tot tegen de gevels van diverse woningen. Dergelijke knelpunten worden om onduidelijke redenen niet gesignaleerd in de milieustudies van Arcadis en zijn dan ook buiten beschouwing gebleven³. Hierdoor concludeert de minister ten onrechte dat het buisleidingstracé geheel buiten de woonwijk gelegen is⁴.



Afbeelding 2: Enkele maanden voordat het MER SVB in juli 2012 wordt gepubliceerd worden alternatieve passages voor Helmond voorgesteld. Knelpunten met bestaande en toekomstige bebouwing, zoals hier door ons in beeld gebracht, 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. In de milieustudies van 2018 ontbreekt eveneens de diepgang en wordt door Arcadis aangedrongen tot vaststelling van het tracé, en dat pas na vaststelling een oplossing gezocht zal worden voor de vele knelpunten.

Voor de regio Helmond doen omvangrijke knelpunten zich ook voor in Stiphout en zien veel bewoners, net als elders aan het buisleidingstracé, deze op enkele meters van hun huizen voorbij komen. Daarbij zal de tweewekelijkse controle per helikopter de beleving in stand houden dat zij zich permanent in een risicozone bevinden. Hiermee wordt de kwaliteit van de leefomgeving voor een grote groep inwoners van regio Helmond significant verlaagd.

Tevens willen we opmerken dat door de buisleidingenstrook, gelegen in de Brandevoortse Dreef, zich één transportleiding voor aardgas bevindt⁵. In 2012 was er nog maar sprake van het leggen van één of twee extra buisleidingen. Op dit moment gaat het om te beginnen om vier buisleidingen, uit te breiden tot maximaal zeven. Een dergelijk omvangrijk tracé zal waarschijnlijk ook niet meer ingepast kunnen worden in de Brandevoortse Dreef. Tevens loopt het tracé niet alleen om, maar ook door de wijk, en wordt het gekenmerkt door maximale raaklijnen. Dit in tegenstelling tot de beleidsregel, waarbij bij kwetsbare objecten, juist korte raaklijnen worden voorgeschreven.

Vraag 5

Is er in de tussentijd onderzoek gedaan naar de mogelijke gevolgen voor mens en milieu? Zo ja, wat zijn de uitkomsten van dit onderzoek? Zo nee, waarom is er geen onderzoek gedaan?

Antwoord 5

Ja er is, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, een milieustudie verricht door Arcadis. Deze milieustudie is in concept gereed, zodra de milieustudie definitief is zal publicatie volgen.

Reactie

Naast het MER van 20 juli 2012 is er een Milieustudie Structuurvisie Buisleidingen uitgevoerd specifiek voor het traject Laarbeek-Echt-Susteren (18 december 2015). In februari en april 2018 zijn daar aanvullende milieustudies aan toegevoegd waarin vijf indicatieve tracés, waaronder het tracé via Helmond, worden behandeld. De milieustudies worden echter gekenmerkt door tekortkomingen.

Voor het MER 2012 zijn die hiaten deels toe schrijven aan het feit dat het tracé Laarbeek-Echt-Susteren al ten tijde van het vooronderzoek is afgevallen waardoor potentiële milieuknelpunten slechts spaarzaam in beeld zijn gebracht. Anderzijds doordat eind 2012, na publicatie van het MER, het indicatieve tracé door Helmond voor tenminste 6,5 kilometer ook nog buiten de gereserveerde buisleidingenstrook is komen te liggen. In tegenstelling tot waarnaar veelal wordt verwezen, zijn de aangehaalde toetsingscriteria in ieder geval voor het tracé in Helmond-Brandevoort dan ook niet toegepast. Hierdoor zijn knelpunten i.v.m. veiligheid, EHS gebieden, maatschappelijke en financieel relevante criteria niet in 2012, maar ook niet daarna gesignaleerd.

Afgelopen maand hebben wij de heer G. van Amerongen, contactpersoon bij het ministerie BZK voor het dossier buisleidingen, eveneens gewezen op de suggestief opgestelde en door tekortkomingen gekenmerkte onderzoeken welke zijn uitgevoerd door Arcadis. Het gestuurde document (zie bijlage 3) laat zien dat de studies van Arcadis ontoereikend zijn voor de beeldvorming. Doordat al vele jaren naar deze onvolledige opgestelde onderzoeken wordt verwezen, wordt bij herhaling de indruk gewekt dat het tracé op onafhankelijke wijze en goed onderzocht zou zijn. Hierdoor wordt het welhaast onmogelijk voor belanghebbende partijen om wortel geschoten opvattingen te veranderen.

Vraag 8

Wat zijn de precieze gevolgen voor de gemeente, omwonenden, sportclubs en voor het aanwezige groen wanneer het tracé Echt-Laarbeek het definitieve tracé wordt?

Antwoord 8

Als het tracé Echt-Laarbeek-Susteren het definitieve tracé wordt, is de gemeente gehouden tot vrijwaren van het tracé van nieuwe belemmeringen. De bestaande bouw- en gebruiksmogelijkheden die het vigerende bestemmingsplan biedt, blijven behouden.

De gemeente kan het voorkeustracé in een bestemmingsplan nader uitwerken en daar bij gebruik maken van de mogelijkheid om 250 meter aan weerszijden van de buisleidingenstrook te schuiven. Deze mogelijkheid tot lokaal maatwerk draagt bij aan het zoveel mogelijk voorkomen van overlast.

Reactie

Knelpunten zijn locaties waar, ook door gebruik te maken van de aan gemeenten geboden mogelijkheid tot 250 meter aan weerszijden van het tracé te schuiven, niet tot een geschikte oplossing kan worden gekomen om het probleem met bebouwing of ecologische hoofdstructuren op te heffen. Mocht de oplossing zich in die 250 meterzone bevinden, zou er immers geen sprake zijn van een knelpunt. Deze 250 meter regel, welke doorgaans gepresenteerd wordt als de oplossing voor alle knelpunten in het tracé, is echter meer bedoeld om kleine onvolkomenheden in het tracé op te lossen.

Het indicatieve buisleidingentracé in de regio Helmond wordt gekenmerkt door een aantal omvangrijke knelpunten waar in ieder geval geen oplossing voor is binnen de geboden schuifruimte van 250 meter. Het ministerie zal o.i. zijn verantwoording moeten nemen door alle knelpunten grondig te inventariseren en te voorzien van oplossingsrichtingen, vóórdat het besluit tot vaststelling van het tracé genomen wordt, in plaats van eerst het tracé vast te stellen op basis van gebrekkig onderzoek en pas daarna te bekijken hoe de knelpunten worden opgelost.

Vragen aan de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

- A. Is de Minister bekend met de rijksdoelstelling waarin het *Waarborgen van de kwaliteit van de leefomgeving; een veilige, leefbare woonomgeving en duurzame verstedelijking een basisvoorwaarde is voor burgers*? Kan de Minister aangeven hoe een risicodragend buisleidingentracé, wetende dat er al een tracé is vastgesteld buiten verstedelijkt gebied, past binnen deze rijksdoelstelling?
- B. Het argument van het bedrijfsleven om de afsnijroute op te nemen in de structuurvisie is dat deze korter, en daarmee goedkoper is om aan te leggen. Aangezien de route Laarbeek-Echt-Susteren een aantal complexe passages kent, kan dit uitgangspunt niet als vanzelfsprekend worden aangenomen. Gaat de Minister het bedrijfsleven verzoeken hun argument, waarbij het indicatieve tracé wordt afgezet tegen de in 2012 vastgestelde route, te onderbouwen?
- C. In 2012 is het hoofdnetwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen middels buisleidingen vastgesteld. Hierin is voorzien in de gewenste belangrijke verbinding tussen Rijnmond en Chemelot. Is de Minister het met ons eens dat de afsnijroute Laarbeek-Echt-Susteren niet per definitie onderdeel uitmaakt van de in 2012 vastgestelde hoofdstructuur?
- D. Zoals aangegeven in afbeelding 1 (pagina 5) exploiteert PPS, als bedrijf onderdeel van Chemelot, al een aantal buisleidingenstroken. In 2012 is de verbinding via regio Venlo hieraan toegevoegd. Deze verbinding tussen Rijnmond en het Ruhrgebied is van (inter)nationaal belang. Deze buisleidingenstrook is al ontwikkeld en biedt ruimte tot het leggen van extra leidingen. Een verbinding vanuit dit oost-west tracé met Chemelot heeft een lengte van 29 kilometer. De verbinding vanuit hetzelfde oost-west tracé via Helmond heeft een lengte van 64 kilometer en is daarmee 35 kilometer langer. Op welke wijze past deze vorm van extra ruimtebeslag en overprogrammering bij nationaal belang 4; *Efficiënt gebruik van de ondergrond*?
- E. In februari 2018 hebben we de minister gewezen op de schijn van belangenverstremeling waarbij de aannemer/exploitant van het tracé, welke tevens 100% dochter is van een belanghebbend Chemelot-bedrijf, het overheidsbeleid beïnvloedt en adviserend is aan het 'onafhankelijke' onderzoeksbureau Arcadis (zie bijlage 1). Uit het antwoord blijkt dat dit gezien kan worden als de normale gang van zaken bij de overheid (zie bijlage 2). Kunnen we het ook als de normale gang van zaken beschouwen dat de milieurapportages waarop het overheidsbeleid gebaseerd wordt, zoveel tekortkomingen bevatten dat er niet langer sprake is van een objectieve beeld- en besluitvorming?
- F. Zes jaar na opname van het indicatieve tracé Laarbeek-Echt-Susteren in de Structuurvisie Buisleidingen wordt nog steeds een strook grond van circa 70 meter breed en een lengte van 64 kilometer belemmerd, zonder dat er duidelijkheid is ten aanzien van nut en noodzaak van het tracé via Helmond. Hoe staat de Minister ertegenover om alvorens het te actualiseren plan ter inzage te leggen, nut en noodzaak met betrekking tot dit tracé te onderzoeken?
- G. *Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten* staat bekend als Nationaal belang 11. Is de Minister het met ons eens dat vooral in de nabijheid van grote verstedelijkte gebieden, waaronder de Brainport regio waar Helmond onder valt, deze EHS bosgebieden de milieukwaliteit verbeteren, en een extra kwaliteit aan de verstedelijkte leefomgeving toevoegen?
- H. *Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten* is in de Structuurvisie infrastructuur en Ruimte (maart 2012) opgenomen als Nationaal belang 13. Is de Minister bereid om burgers, verenigd in Buizen Brandevoort, als belanghebbende partij te erkennen, met hen in overleg te gaan en een uitnodiging aan te nemen op locatie te bekijken wat de bezwaren zijn ten aanzien van het indicatieve buisleidingentracé in de regio Helmond?

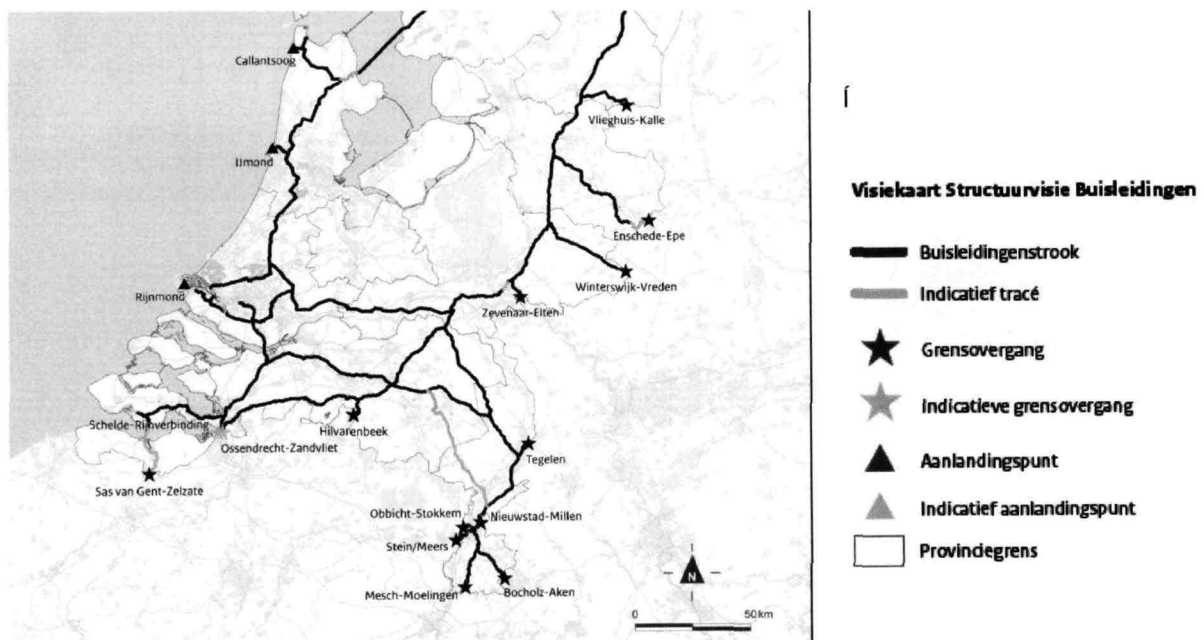
Aan de Minister van Binnenlandse Zaken
en Koninkrijksrelaties, Drs. K.H. Ollongren
Postbus 20011
2500 EA Den Haag

Datum 7 februari 2018
Betreft Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035; Traject Laarbeek-Echt-Susteren

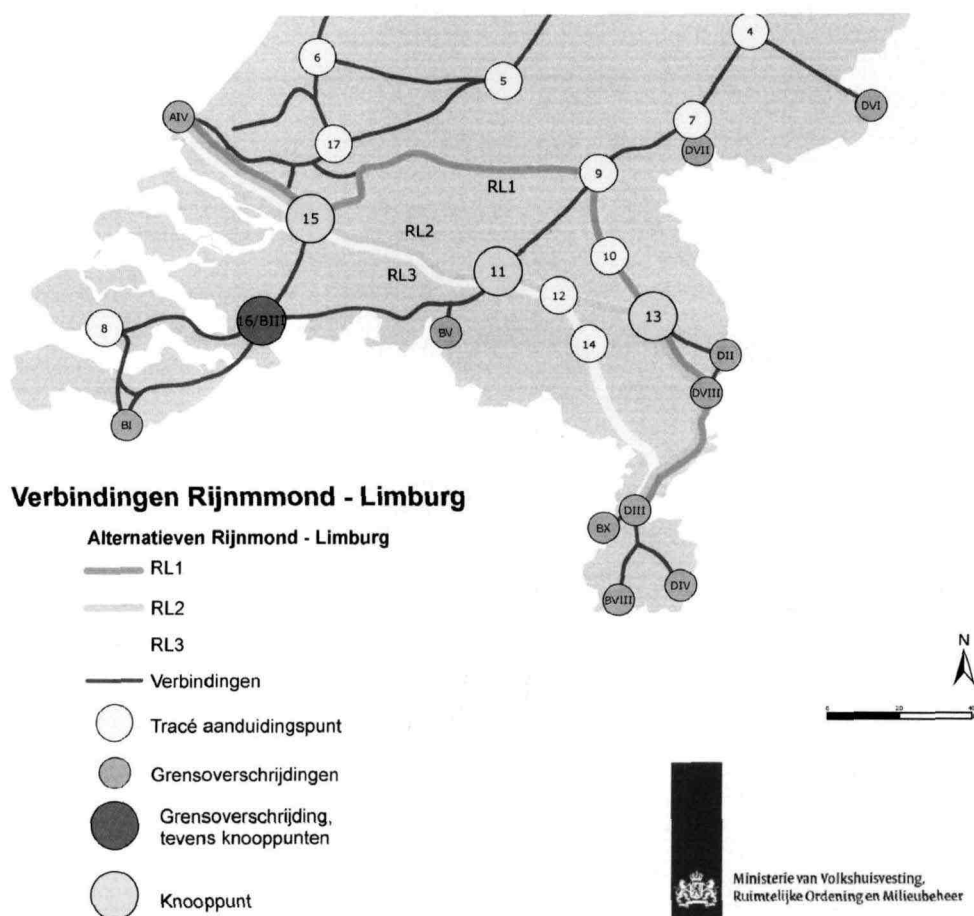
Hooggeachte mevrouw Ollongren,

Met dit schrijven maak ik melding van een grootschalig project waarbij belangenverstrengeling en beïnvloeding van het overheidsbeleid door het bedrijfsleven mij aan het licht zijn gekomen. Vanwege deze onregelmatigheden in de procedure is er niet langer sprake van een onafhankelijke overheid waarop burgers kunnen vertrouwen.

Onlangs heeft uw ministerie, van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de behandeling van de 'Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035' overgenomen. In deze structuurvisie zijn medio 2012, in nationaal belang, buisleidingenstroken vastgesteld voor het transport van gevaarlijke stoffen. Onderdeel van de hoofdstructuur (zie de paarse lijnen in onderstaande kaart) is het faciliteren van een verbinding tussen Rijnmond en Zuid-Limburg. Deze melding heeft betrekking op het indicatieve tracé via de Gemeente Helmond, parallel lopend aan de vastgestelde route, in onderstaande kaart weergegeven door de gele lijn.



Voorafgaand aan het vaststellen van de hoofdstructuur buisleidingen zijn een aantal trajecten onderzocht om tussen Rijnmond en Zuid-Limburg een infrastructurele verbinding van nationaal belang mogelijk te maken, waaronder de route RL3 via Helmond. In de conceptfase is op basis van onderzoek dit tracé echter afgefallen ten gunste van het tracé via Venlo; route RL2 in onderstaande kaart.



Na de ter inzage legging van de Structuurvisie van 1 juni tot 12 juli 2011 heeft een aantal bedrijven (DSM, Rotterdam Haven, SABIC en PPS) zienswijzes ingediend. Deze zienswijzen zijn, ondanks de eerdere afwijzing van het tracé Laarbeek-Echt Susteren door het ministerie, gehonoreerd en hebben ertoe geleid dat deze voor de samenleving in de Gemeente Helmond meer belastende route is opgenomen als indicatief tracé in de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035.

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is op dat moment, zonder duidelijke reden en ten gunste van een mogelijke kostenbesparing voor de industrie, voorbij gegaan aan de onderzoeksresultaten en zijn eigen beleidsrichtlijnen zoals het nastreven van maximale veiligheid, zuinig gebruik van de ruimte door bundeling, vermijden van of hanteren van korte raaklijnen bij kwetsbare objecten en bevolkingsconcentraties en geen onevenredige benadeling van individuele burgers door het beleid, de vaststelling of de uitvoering daarvan.

Omdat de buisleidingenstrook zich in het verstedelijkte gebied van Gemeente Helmond moeilijk laat inpassen wordt er in de tweede helft van 2012 nog wat geschoven met betrekking tot de exacte locatie van het tracé om en door een woonwijk en wordt begin 2013 een zienswijzeprocedure opgestart die tot op heden nog niet is afgerond.

Hierna wordt er aan het indicatief vastgestelde tracé nog maar weinig aandacht besteed. De bij de overheden aanwezige kennis gaat met het verstrijken van de jaren grotendeels verloren; enerzijds doordat het indicatieve tracé niet is opgenomen in de bestemmingsplannen en anderzijds door ingrijpende wijzigingen in het personeelsbestand, reorganisaties of zoals nu onlangs het geval is, een wijziging van ministerie waardoor de MER-actualisatie en aangekondigde nieuwe zienswijzeprocedure met onbepaalde tijd is vertraagd.

Van deze kenniserosie bij de overheden onder invloed van de tijd maakt het bedrijfsleven handig gebruik. Doordat opgebouwde kennis van het dossier en de technische kennis met betrekking tot planning en uitvoering vervlakt of ontbreekt krijgt het bedrijfsleven als vanzelf een steeds prominentere rol toebedeeld en heeft daarmee uitgebreide mogelijkheden het overheidsbeleid te beïnvloeden. Dat dit daadwerkelijk aan de orde is blijkt o.a. uit de middels een WOB-verzoek opgevraagde vergaderverslagen. Het bedrijf Petrochemical Pipeline Services (PPS) is opvallend vaak aanwezig bij vergaderingen, waarschijnlijk om de leemte aan kennis op te vangen. Minder duidelijk is dat PPS er groot belang bij heeft dat het indicatieve tracé via Helmond wordt vastgesteld. Zij zijn in dat geval namelijk, in tegenstelling tot het reeds vastgestelde tracé via Venlo, de aannemer om de buisleidingenstrook te ontwikkelen, de buisleidingen te leggen en om deze te gaan beheren.

De belangenverstrengeling gaat echter nog verder dan dat de aannemer het beleid beïnvloedt. Kijken we naar de concernrelatie, dan blijkt PPS een 100% dochter van SABIC te zijn. Dit bedrijf is wereldwijd een van de grotere spelers in de petrochemische industrie, is o.a. gevestigd in Zuid-Limburg en heeft een zienswijze ingediend die heeft geleid tot terugplaatsen van het eerder afgewezen tracé. Middels deze minder zichtbare bedrijfsconstructie heeft ook deze grote belanghebbende partij direct toegang tot de vergadertafels van de overheid en de mogelijkheid het beleid te beïnvloeden.

Maar de belangenverstrengeling gaat nog verder. Opmerkelijk is dat PPS, naast dat zij voor 100% een dochter is van SABIC, ook adviserend zijn aan Onderzoeksbureau Arcadis. Dit onderzoeksbureau verricht voor het ministerie de onderzoeken naar de buisleidingen tracés en zou voldoende kennis moeten bezitten met betrekking tot dergelijke ontwikkelingen en bovenal volledig onafhankelijk moeten zijn. PPS heeft echter in ieder geval bijgedragen aan de 'Milieustudie Structuurvisie Buisleidingen, Traject Laarbeek-Echt-Susteren' (18 december 2015). Dit heeft m.i. geleid tot een suggestieve schrijfwijze doordat zaken die van belang zijn in deze milieustudie niet vermeld worden of slechts deels vermeld worden.

En *last but not least* zijn in deze opeenstapeling van belangenverstrengeling alle bedrijven die een zienswijze hebben ingediend (DSM NV, Rotterdam Haven, SABIC en PPS) voor vele tientallen miljoenen euro's ook rechtstreekse opdrachtgevers van Arcadis. Mede hierdoor kan onderzoeksbureau Arcadis m.i. niet meer gezien worden als een onafhankelijk onderzoeksbureau met betrekking tot het buisleidingentracé Laarbeek-Echt-Susteren.

Als we daarbij bedenken dat de Rijksoverheid al in 2012 aan het nationaal belang heeft voldaan door het vaststellen van een veiliger, minder gecompliceerd en maatschappelijk minder belastend buisleidingentracé tussen Rijnmond en Zuid-Limburg, dan rijst vanzelf de vraag waarom een delegatie van het ministerie, bedrijfsleven en gemeente ons in april 2017 op locatie heeft bezocht. Naar dat antwoord blijft het gissen, maar ik vermoed dat naarmate de tijd voortschrijdt er nog meer verontrustende feiten boven water kunnen komen.

Omdat ik echter wil blijven geloven in onze democratie wil ik tot slot een beroep doen op het slagvaardige openbaar bestuur van BZK met het verzoek de van overheidswege opgestelde beleidsrichtlijnen te volgen en dit indicatieve tracé onherroepelijk uit de structuurvisie buisleidingen te verwijderen nog voordat deze binnenkort geactualiseerd wordt. Hierdoor wordt de samenleving en individuele burgers, waaronder ondergetekende, niet langer onnodig belast en worden er geen verwachtingen gecreëerd bij het bedrijfsleven die de economische ontwikkelingen mogelijk in de weg staan.

Deze brief is te beperkt om de gehele situatie tot in detail weer te geven en zal ongetwijfeld vragen oproepen. Uiteraard ben ik graag bereid bovenstaande toe te lichten.

Met belangstelling kijk ik uit naar uw reactie.

Hoogachtend,

Frank Beekhuis



> Retouradres Postadres Postcode Plaats

Beekhuis Holthuis
Aan de heer F. Beekhuis
Kaldersedijk 8
5706 KD Helmond

Dienst
Directie Ruimtelijke
Ordering

Postbus 20011
2500 EA Den Haag
Land
www.rijksoverheid.nl

Kenmerk
IENW/BSK-2018/77694

Uw kenmerk
Uw brief 7 februari 2018

Datum **10 APR. 2018**
Betreft Structuurvisie buisleidingen van nationaal belang (SVB);

Geachte heer Beekhuis,

Hartelijk dank voor uw brief van 7 februari 2018 aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over het indicatief tracé Laarbeek-Echt-Susteren van de Structuurvisie Buisleidingen van nationaal belang (SVB). Hierbij gaat een reactie.

In uw brief schrijft u over onregelmatigheden in de procedures rondom het indicatief tracé Laarbeek-Echt-Susteren. U schrijft onder andere dat de overheid laat zich beïnvloeden door het bedrijfsleven, met name door PPS en SABIC. U vraagt concreet om intrekking van het indicatieve tracé via Helmond. Hieronder wordt nader ingegaan op uw punten, de stand van zaken en het vervolg van de procedure kort weergegeven.

Onafhankelijkheid van overheid

De tracés van de Structuurvisie Buisleidingen zijn zodanig gekozen dat het aantal ruimtelijke of externe-veiligheidsknelpunten beperkt blijft. Er is hierbij rekening gehouden met eventuele samenloop met de bestaande of andere infrastructuur. In een aantal situaties was voor het vinden van het juiste (indicatieve) tracé een nader analyse en overleg met betrokken partijen nodig. PPS is een belangrijke speler van het leggen van leidingen, waar (petro)chemische producten door getransporteerd worden, en beschikt over veel kennis op dat gebied. Bij het reserveren van de buisleidingenstroken is het ook belangrijk om te weten of de leidingen überhaupt gelegd kunnen worden en op welke wijze. Vandaar de betrokkenheid van het bedrijfsleven bij de overleggen met de gemeenten.

Naast het overleg met de gemeenten en het bedrijfsleven is er ook gehoor gegeven aan de oproep van de burgers met betrekking tot milieu- en veiligheidsaspecten. Naar aanleiding van de zienswijzen van 2013 is er een aanvullende milieustudie voor het tracé Laarbeek-Echt-Susteren gedaan (2015). Daarin is, mede op basis van de nadruk op dit aspect in de zienswijzen, in detail gekeken naar effecten op externe veiligheid voor het alternatief westelijk om Brandevoort.

U geeft aan dat u van mening bent dat de onderzoeken van Arcadis niet onafhankelijk zijn, gezien dat Arcadis ook opdrachten neemt van het bedrijfsleven. Het ministerie maakt voor onderzoek gebruik van onafhankelijke en objectieve marktpartijen. Voor het inkopen van producten en diensten gelden duidelijke regels. De onderzoeksbureaus die in opdracht van het ministerie onderzoeken doen mogen ook onderzoek doen voor de andere partijen, bijv. bedrijfsleven. De beleidsmedewerkers bemoeien zich niet met de uitkomsten van het onderzoek; ongeacht van de conclusies van het onderzoek.

Indicatief tracé Laarbeek-Echt-Susteren

Van 1 juni tot 12 juli 2011 heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu de Ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen ter inzage gelegd samen met het MER Structuurvisie Buisleidingen (2011). Gebaseerd op het MER Structuurvisie Buisleidingen (2011) is het tracé Laarbeek-Echt-Susteren afgefallen in de Ontwerp-Structuurvisie ten gunste van het tracé via Venlo. Het tracé Laarbeek-Echt-Susteren bleek niet geschikt te zijn voor de aanleg van een nieuwe aardgastransportleiding.

Na de terinzagelegging van de Ontwerp-Structuurvisie en het MER Structuurvisie Buisleidingen (2011) zijn ruim 400 zienswijzen naar voren gebracht. Voor de verbinding van Rotterdam naar Zuid-Limburg is vanuit het bedrijfsleven een aantal zienswijzen ingediend waarin gevraagd wordt om een kortere verbinding voor de aanleg van de leidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen met uitzondering van de aardgasleidingen. In overleg met het betrokken bedrijfsleven is besloten het tracé alsnog nader te onderzoeken, waarbij ook met de betrokken gemeenten, waaronder Helmond en Geldrop-Mierlo, is overlegd.

Het oorspronkelijke MER Structuurvisie Buisleidingen (2011) is vervolgens aangevuld met onder andere een knelpuntanalyse voor dit tracé. Een groot aantal knelpunten leek volgens het aanvullende MER Structuurvisie Buisleidingen (2012) oplosbaar, bijvoorbeeld door aanpassing van het tracé.

De conclusies wat betreft de knelpunten bij Helmond en Mierlo in het aanvullende MER Structuurvisie Buisleidingen (2012) zijn:

1. Knelpunt Brandevoort, gemeente Helmond

Hiervoor is een omleiding nodig die westelijk om de functievlakken *wonen en bedrijventerrein* gaat. Hier bevinden zich geen archeologische waarden en grondwaterbeschermingsgebieden. De bestaande bebouwing ligt verspreid. Wanneer de omleiding voldoende rekening houdt met het verspreid liggende bos in de EHS dan lijkt omleiding op dit detailniveau inpasbaar.

2. Knelpunt Mierlo

Oostelijk van Mierlo bevinden zich knelpunten met bebouwing die met een kleine verschuiving vermeden kunnen worden. Dit kan gerealiseerd worden zonder bebouwing en milieuaspecten te raken. Hierbij dient de verschuiving dusdanig ingepast te worden dat deze geen bos in EHS doorsnijdt.

Deze en andere knelpunten zijn in 2012 met de betrokken overheden en PPS Pipelines besproken.

Op 12 oktober 2012 heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu de Structuurvisie Buisleidingen vastgesteld. In deze definitieve Structuurvisie Buisleidingen (2012) is de buisleidingenstrook Laarbeek-Echt-Susteren toegevoegd, en als indicatief aangegeven. De reden hiervoor is dat het tracé haalbaar lijkt volgens het aanvullende MER Structuurvisie Buisleidingen (2012).

Zienswijzen indicatief tracé Laarbeek-Echt-Susteren

Omdat over dit tracé geen zienswijzen konden worden ingediend in het kader van de Ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen (het tracé was daarin niet opgenomen), is besloten van 17 januari 2013 tot en met 27 februari 2013 alsnog de mogelijkheid te bieden een zienswijze in te dienen over onder andere het indicatieve tracé Laarbeek-Echt-Susteren, zoals dat was opgenomen in de definitieve Structuurvisie Buisleidingen (2012). Er zijn 41 zienswijzen met betrekking tot dit indicatieve tracé. Zes zienswijzen zijn ingediend door gemeenten, waaronder de gemeente Helmond. Het was de bedoeling om na beantwoording van de zienswijzen te beslissen of het tracé definitief in de Structuurvisie Buisleidingen kon worden opgenomen. Uit de zienswijzen bleek echter dat er een aanvullende milieustudie voor het tracé Laarbeek-Echt-Susteren nodig was, gezien de vele vragen over milieu- en veiligheidsaspecten. Dit is de Milieustudie Laarbeek-Echt-Susteren uit 2015. Daarin is, mede op basis van de nadruk op dit aspect in de zienswijzen, in detail gekeken naar effecten op externe veiligheid voor het alternatief westelijk om Brandevoort.

Procedure en Planning

Inmiddels, zijn de onderzoeken en overleggen ook voor andere indicatieve tracés van de Structuurvisie buisleidingen afgerond. De zienswijzen uit 2013 kunnen worden beantwoord. Het MER Structuurvisie Buisleidingen (2012) wordt aangevuld met de Milieustudie uit 2018 voor de vijf indicatieve tracés (o.a. Laarbeek-Echt-Susteren).

Vanzelfsprekend heb ik begrip voor het feit dat de toch wel lang durende onzekerheid voor bewoners en andere belanghebbenden bijzonder ongewenst is. Zo gauw als alles definitief is worden alle stukken, waaronder de Milieustudie Laarbeek-Echt-Susteren (2015), Milieustudie voor vijf indicatieve tracés (2018), ter inzage gelegd. Eenieder krijgt de gelegenheid daarover zienswijzen naar voren te brengen. Dat is wenselijk, omdat de eerdere inspraakprocedure al enige jaren geleden (2013) heeft plaatsgevonden en omdat nadien de Milieustudie Laarbeek-Echt-Susteren (2015) is opgesteld.

Dat is het moment waarop uw verzoek om intrekking van het indicatieve tracé via Helmond aan de orde kan zijn, door middel van het inbrengen van uw zienswijze in de geschetste procedure.

Met inachtneming van de ingediende zienswijzen en nut en noodzaak afwegende, besluit de Minister of de indicatieve tracés al dan niet definitief worden opgenomen in de Structuurvisie Buisleidingen.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
De Directeur Ruimtelijke Ordening.

Drs. D.J. Tijl.

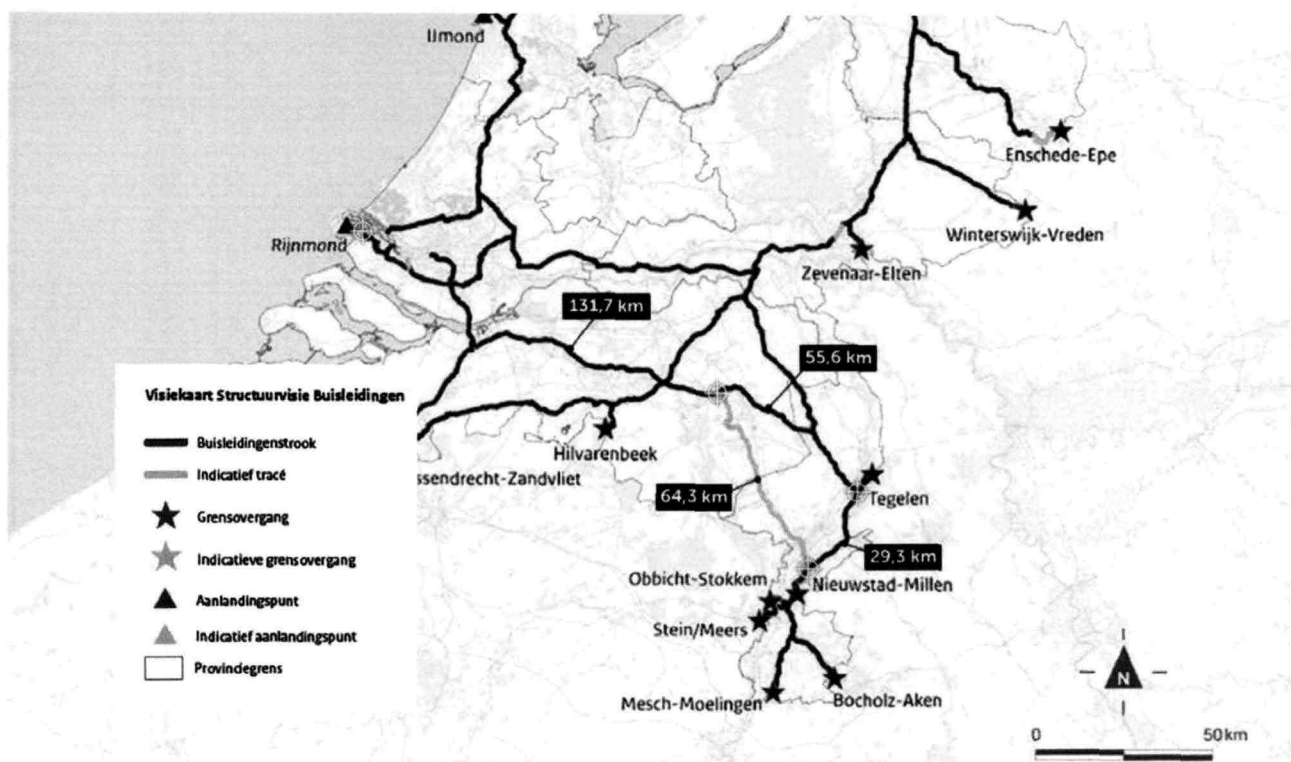
A handwritten signature in black ink, appearing to be 'D.J. Tijl', written over the typed name. The signature is somewhat stylized and overlaps the text.

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 buisleidingstracé. 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 buisleidingstracé Laarbeek-Echt-Susteren.

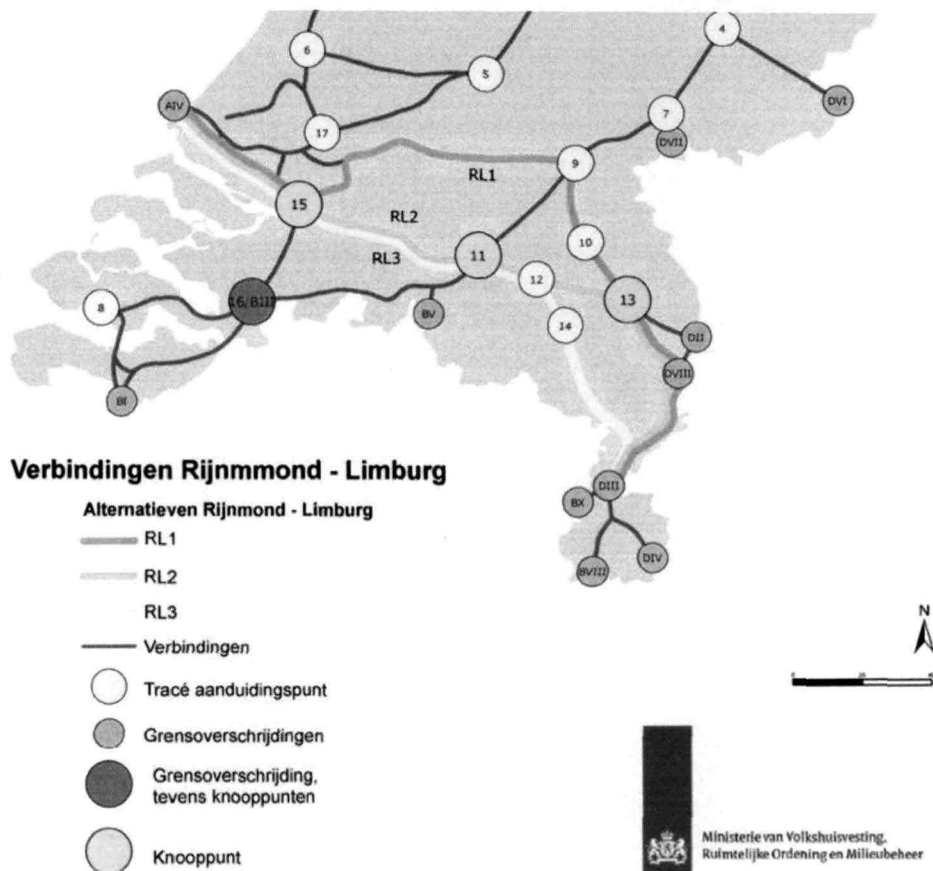
Doordat het proces van belangenafweging nog niet is afgerond kan op dit moment in ieder geval niet gesteld worden dat alle belangen zijn meegewogen en dat het indicatieve tracé kan worden vastgesteld.

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:

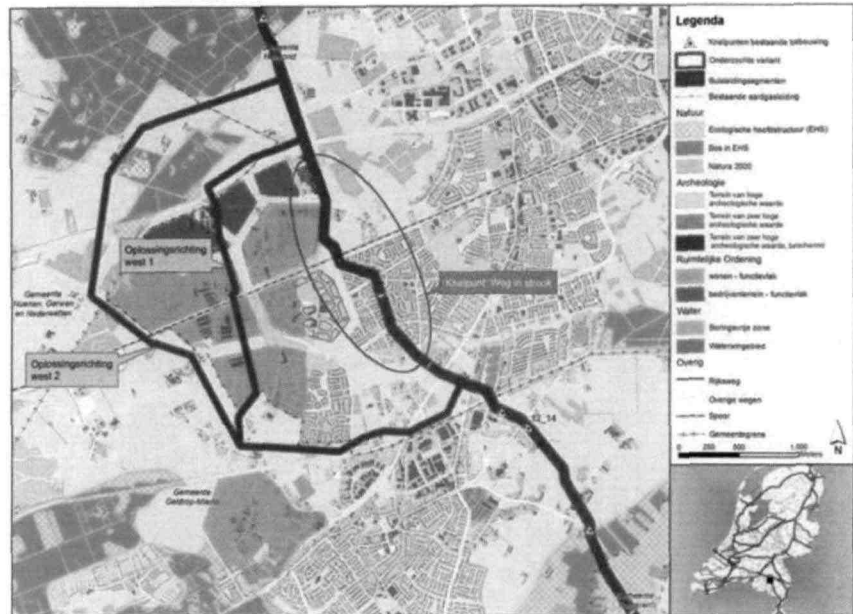
1. In het MER Ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen (2011) zijn om een verbinding tussen Rotterdam haven en Zuid-Limburg tot stand te brengen drie routes in ogenschouw genomen. Van het in het voorstadium afgevalen tracé Laarbeek-Echt-Susteren via Helmond (RL3), zijn slechts een beperkt aantal mogelijke 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.

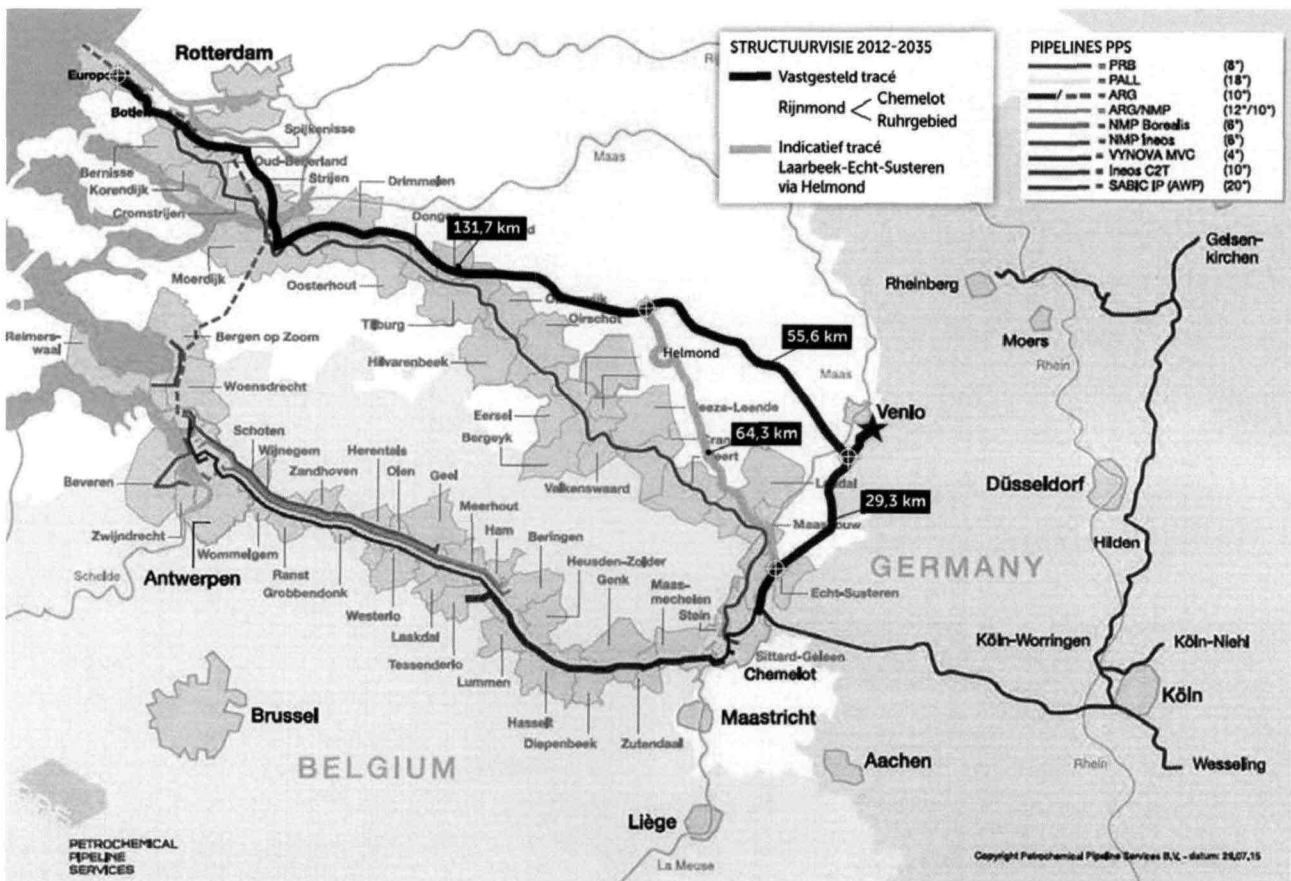
Afbeelding 3: Enkele maanden voordat het MER SVB in juli 2012 wordt gepubliceerd worden alternatieve passages voor Helmond voorgesteld. Knelpunten met bestaande en toekomstige bebouwing blijven bij deze voorstellen geheel buiten beschouwing. Extra opmerkelijk is dat de knelpunten ook in de Milieustudie 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 privaat economische belang van enkele bedrijven.



Afbeelding 4: Samengestelde kaart met buisleidingen welke PPS exploiteert, gecombineerd met de in 2012 vastgestelde hoofdstructuur via Venlo en het indicatieve tracé via Helmond. De vastgestelde route via Venlo verzorgt de verbindingen tussen Rijnmond en Ruhrgebied. Een verbinding vanuit dit oost-west tracé met Chemelot heeft een lengte van 29 kilometer. De verbinding vanuit hetzelfde oost-west tracé via Helmond heeft een lengte van 64 kilometer en is daarmee 35 kilometer langer, leidt tot overprogrammering en inefficiënt gebruik van de ondergrond.

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

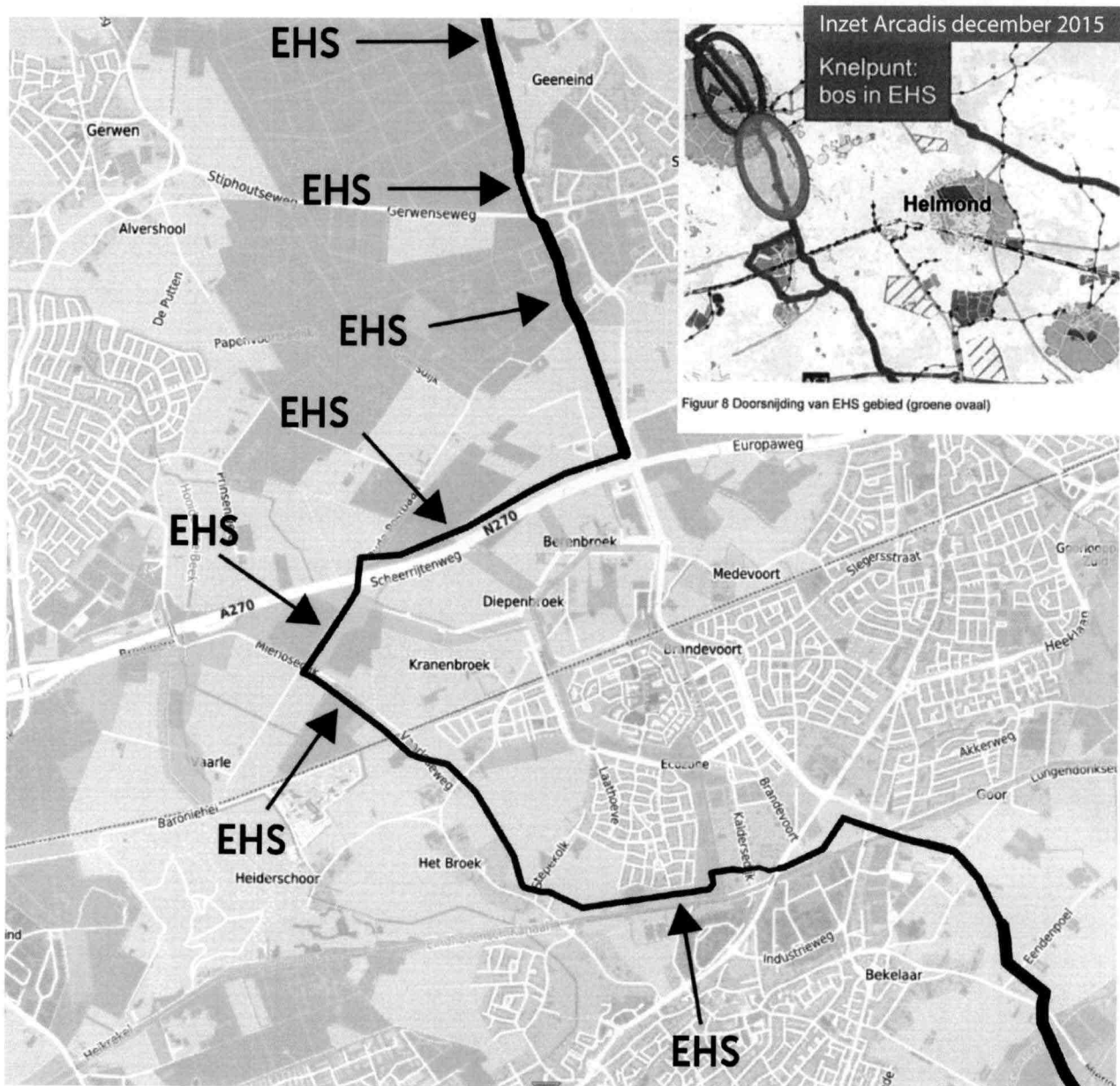
Zoals aangegeven in hoofdstuk 2 zijn in het MER (2012) de milieuknelpunten reeds in beeld gebracht. In de volgende paragrafen is een geactualiseerde milieueffectbeschrijving voor het tracé gegeven.

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 milieu-effectbeschrijving.

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 afwijking 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. (zie inzet afb.5) 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 - 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.



Figuur 9

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 twee woonwijken raakt, loopt het indicatieve tracé daar onder het clubhuis van het in de EHS gelegen sportpark Molenven 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 buisleidingstrook, 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 luchtige 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 een uitgebreid onafhankelijk onderzoek, afweging van alle (nationale) belangen en nut & noodzaak 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 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 ¹ 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 en alle aspecten t.a.v. nut & noodzaak 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. Dit tracé zal 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 aanvullende 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 in ieder geval niet uitgevoerd voor 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) behandeld 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:

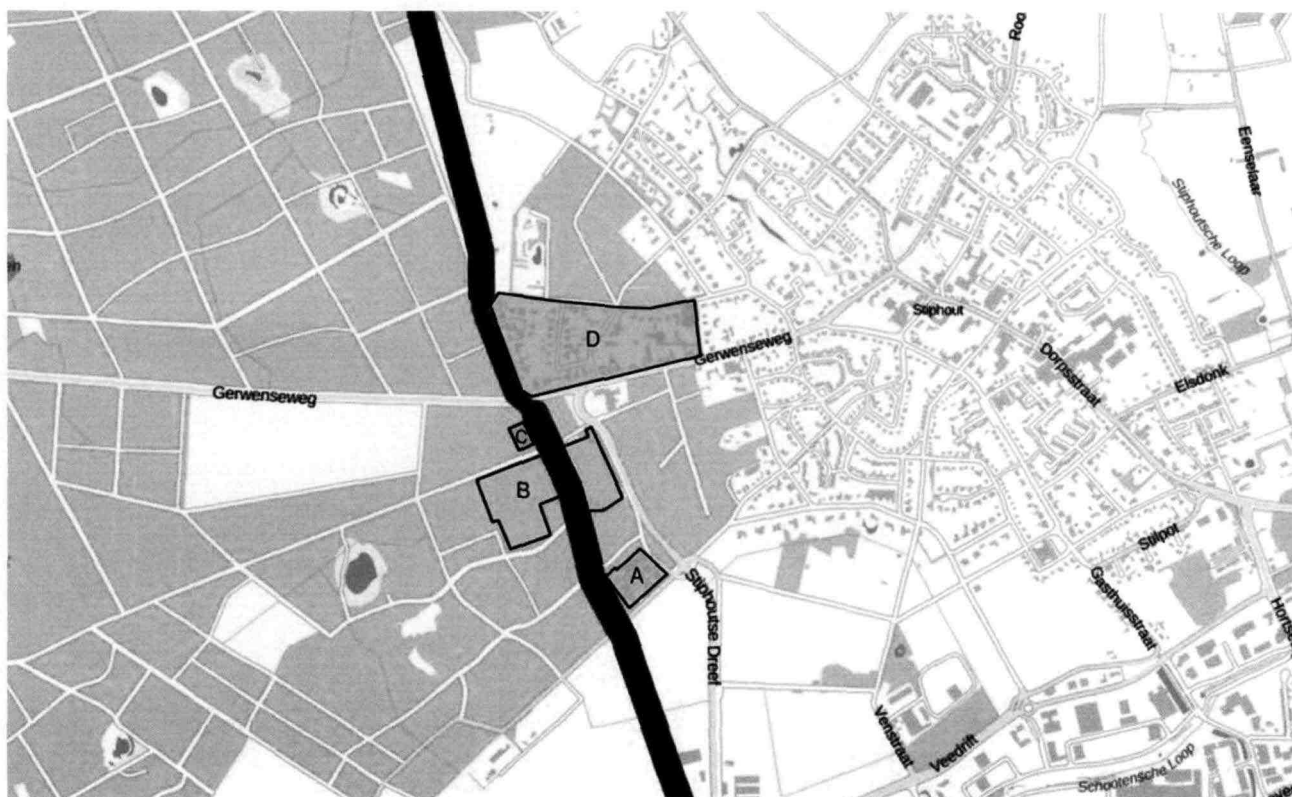
27	werken	status: in ontwikkeling	Gemeente Helmond
28	werken	status: in ontwikkeling	Gemeente Helmond
29	werken	status: in ontwikkeling	Gemeente Helmond
30	wonen	status: kaveluitgifte / bouw aangevangen	Gemeente Helmond
31	wonen	status: kaveluitgifte / bouw aangevangen	Gemeente Helmond
32	wonen	status: 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 en 12 de volgende opmerking: Deze heeft de omschrijving 'werken'. Binnen dit vlak vallen echter ook de Oudevensestraat en Eikenhorst. Beide straten zijn tevens woongebieden. Functievlakken zullen 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 functievlakken die zijn opgenomen in de milieustudie. In groen onze 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 stoffeigenschappen 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	Fakkelbrand
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

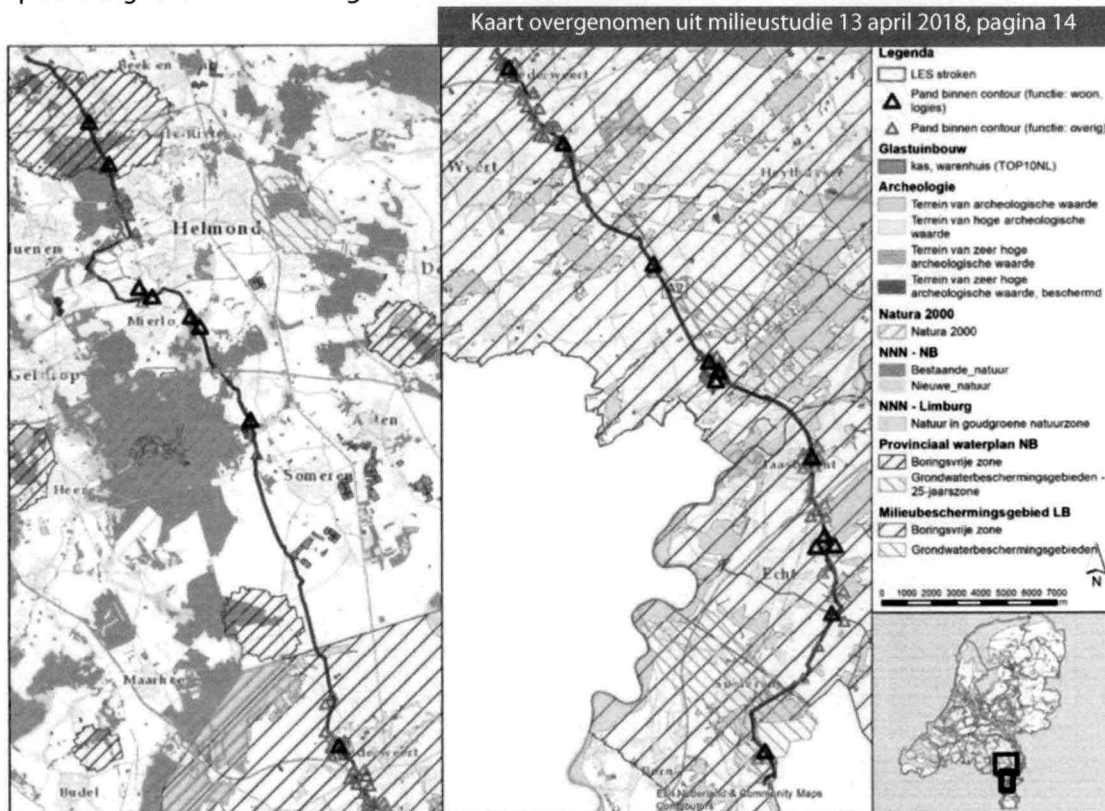
De worst-case situatie zoals weergegeven bovenaan deze pagina, de overgenomen tabel 7 van pagina 35 uit de milieustudie, wijkt wezenlijk af van de situatie welke zich bij een eventuele ontwikkeling van het tracé zal voordoen; De 2 leidingen worden 4 tot 7 buizen en de leidingdiameter van 4 inch wordt 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. Het buisleidingen ongeval in Gellingen (B) met 24 doden en 132 gewonden, heeft laten zien dat de omvang van de buisleiding en de werkdruk terdege meegenomen moeten worden in een worst-case situatie.

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 onafhankelijke 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 kwetsbare 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.