

**Van:** Buizen Brandevoort

**Verzonden:** donderdag 27 september 2018 20:51

**Aan:** STATENGRIFIE

**Onderwerp:** HW 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,

In de bijlage treft u onze reactie aan op de antwoordbrief van Gedeputeerde Staten van 4 september met kenmerk C2231357/4405425.

Graag ontvang ik samen met een ontvangstbevestiging, bericht op welke termijn wij een inhoudelijke reactie mogen verwachten.

Met vriendelijke groet,  
Frank Beekhuis

**Bewonersteam Buizen Brandevoort**

Het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant  
Postbus 90151  
5200MC 's-Hertogenbosch

Datum 27 september 2018  
Betreft Structuurvisie Buisleidingen; Tracé Laarbeek-Echt-Susteren via Helmond  
Uw kenmerk C2231357/4405425

Geacht College,

De fractie van de SP heeft 11 augustus j.l. aan uw College schriftelijke vragen gesteld met betrekking tot het transport van gevaarlijke chemische stoffen door de dichtbevolkte gemeente Helmond. Uw standpunt dat u zich kunt vinden in het voorgelegde tracé via Helmond heeft ons doen besluiten deze brief te sturen.

De informatie waarop uw standpunt is gebaseerd is wellicht niet helemaal compleet en actueel. Helmond, en met name de wijk Brandevoort, is enorm in ontwikkeling. Deze wijk, waarbij het buisleidingentracé in sommige gevallen tot tegen de gevels aan loopt, groeit de komende jaren van 10.000 naar 17.000 inwoners. Deze verstedelijking vindt ook plaats langs het beoogde tracé. Daarnaast zijn in Stiphout een woonwijk en sportcomplex, welke gelegen zijn tegen een Ecologische Hoofdstructuur, niet nader onderzochte omvangrijke knelpunten.

Wij zijn van mening dat buisleidingen in principe een goed transportmiddel is. Echter is ook dit transport niet geheel zonder risico. In dat verband kunnen we stellen dat een dergelijk tracé met vervoer van chemisch gevaarlijke stoffen nog altijd veiliger is door een dunbevolkt gebied dan in een dichtbevolkte omgeving. In de informatie die hierna volgt kunt u kennisnemen van de problematiek waarmee bewoners zich geconfronteerd zien en waarbij wij twijfelen aan de haalbaarheid en nut en noodzaak van dit tracé via Helmond. Om e.e.a. te onderbouwen schetsen wij hierna een korte historie met betrekking tot het proces waaronder dit indicatieve buisleidingentracé tot stand is gekomen en geven wij een reactie op de gestelde statenvragen en antwoorden.

Graag zouden we u willen uitnodigen om hier ter plaatse te bekijken wat dit tracé, wat gekenmerkt wordt door vele knelpunten, werkelijk voor Helmond en zijn inwoners betekent.

Met belangstelling kijken we uit naar uw reactie.

Hoogachtend,  
Namens de Werkgroep Buizen Brandevoort

Frank Beekhuis  
Voorzitter

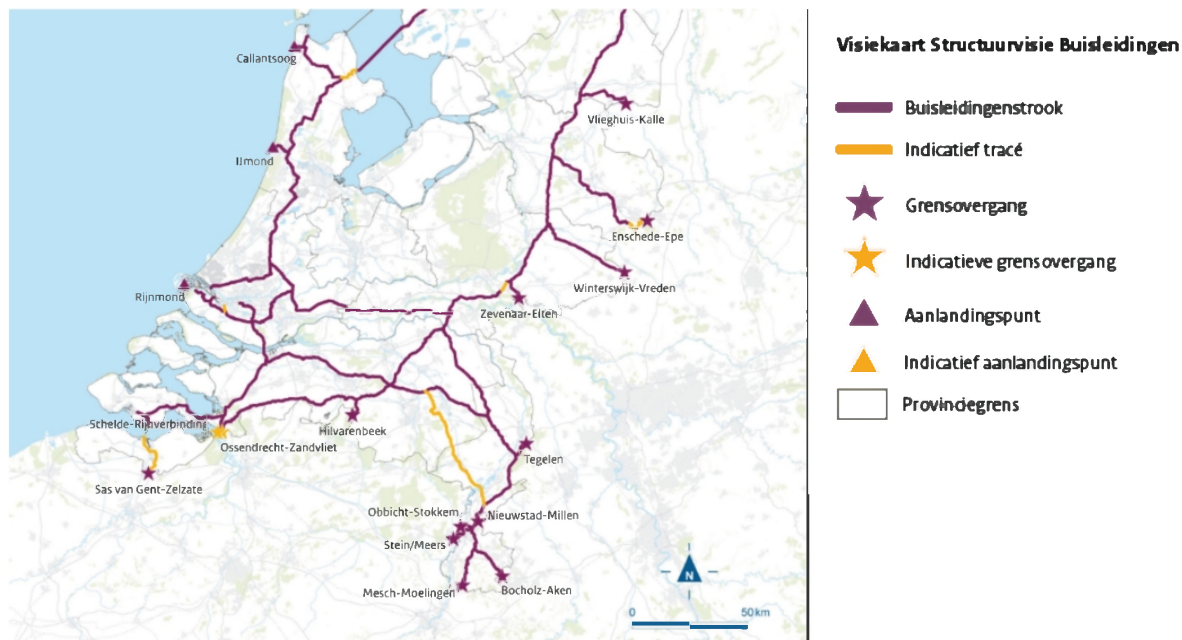
Joost Goedhart  
Vertegenwoordiger Stiphout

Arthur van der Slik  
Vertegenwoordiger Brandevoort

Kopie: Statengriffie@brabant.nl

## Procesbeschrijving 2011-2018

In de Structuurvisie Buisleidingen 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. Dit schrijven heeft betrekking op het indicatieve tracé via de Gemeente Helmond, parallel lopend aan de vastgestelde hoofdroute, in onderstaande kaart weergegeven door de gele lijn.



Voorafgaand aan het vaststellen van de hoofdstructuur zijn in de ontwerp structuurvisie en het MER Structuurvisie Buisleidingen (20 juli 2012) een aantal trajecten onderzocht om tussen Rijnmond en Zuid-Limburg een verbinding van nationaal belang mogelijk te maken, waaronder de route RL3 via Helmond. Op basis van onderzoek is dit tracé afgefallen ten gunste van het tracé via Venlo; route RL2 in onderstaande kaart.



Na de ter inzage legging van de ontwerp structuurvisie van 1 juni tot 12 juli 2011 heeft een aantal bedrijven (DSM Chemelot, PPS (SABIC), Rotterdam Haven) zienswijzes ingediend. Deze zienswijzen zijn, ondanks de eerdere afwijzing van het tracé Laarbeek-Echt Susteren door de minister, gehonoreerd en hebben ertoe geleid, dat deze voor de samenleving in de gemeente Helmond zeer belastende route in oktober 2012 toch is opgenomen als nader te onderzoeken 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 (de oost-west-verbinding Ruhrgebied/Rotterdam havengebied moet namelijk sowieso ontwikkeld worden), 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 het omvangrijke stadsdeel Brandevoort en wordt begin 2013 een zienswijzeprocedure opgestart die tot op heden nooit 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.

### **Conflicterende belangen**

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 prominenter 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 van 26 september 2017 opgevraagde vergaderverslagen. Het bedrijf Petrochemical Pipeline Services (PPS) is opvallend vaak aanwezig bij vergaderingen, 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 schijn van 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 middels het dochterbedrijf PPS een zienswijze ingediend die heeft geleid tot terugplaatsen van het eerder afgewezen tracé. Middels deze minder transparante bedrijfsconstructie heeft ook deze grote belanghebbende partij direct toegang tot de vergadertafels van de overheid en de mogelijkheid het beleid te beïnvloeden.

Eveneens opmerkelijk is dat PPS ook adviserend is aan onderzoeksbureau Arcadis. Dit onderzoeks-bureau verricht voor het ministerie de onderzoeken naar de buisleidingentracés 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) en de milieustudies van 2 februari en 13 april 2018. Dit heeft geleid tot een suggestieve schrijfwijze doordat zaken die van belang zijn in deze milieustudie niet of slechts deels vermeld worden. Een duidelijk voorbeeld van deze suggestieve

formuleringen is dat het indicatieve tracé, wat in 2012 nog nader onderzocht moet worden, in de rapporten van 2018 ineens de status 'definitief voorkeustracé' heeft gekregen. Als we daarnaast bedenken dat de Rijksoverheid al in 2012 aan het nationaal belang heeft voldaan door het vaststellen van een veiliger, voor de samenleving minder belastend buisleidingstracé tussen Rijnmond en Zuid-Limburg, dan rijst vanzelf de vraag waarom het bedrijfsleven een actieve lobby blijft voeren om het tracé via Helmond te laten vaststellen. Het aangehaalde kostenargument, waarvoor tot nu toe nog steeds de onderbouwing ontbreekt, lijkt daarbij slechts een schaduwargument te zijn.

### Reactie onderwerpregel op antwoord Gedeputeerde Staten

Bij kennisname van het standpunt van uw college valt meteen de onderwerpregel '...plannen pijpleiding Helmond' op. Gezien het onderwerp is er waarschijnlijk gebruik gemaakt van verouderde informatie. Medio 2010/2011 was er inderdaad sprake van één of wellicht twee pijpleidingen.

Gemeente Helmond heeft op 18 januari 2013 een zienswijze ingediend. Hierin geven zij aan dat zij principieel van mening zijn dat buisleidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen buiten dichtbevolkte gebieden gelegd moeten worden. Deze is echter, net als de andere zienswijzen uit de regio Helmond, door het ministerie nooit beantwoord. Een correcte weergave van de omvang van het tracé werd ons pas duidelijk tijdens een gesprek met het ministerie IenM en PPS medio april 2017 op locatie in Helmond. Het bleek te gaan om in eerste instantie vier buisleidingen met de specificaties conform onderstaande tabel en de mogelijkheid het aantal in een later stadium verder uit te breiden.

| Medium        | Druk bar | Diameter buis cm | Invloedsgebied in meter | Karakter calamiteit senario |
|---------------|----------|------------------|-------------------------|-----------------------------|
| Ethyleenoxide | 100      | 30               | 1950                    | Toxische wolk               |
| CO2           | 100      | 30               | niet opgegeven          | Toxische wolk               |
| Propeen*      | 100      | 30               | 130                     | Fakkelfbrand                |
| K1*           | 50       | 35               | 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

### Vraag en antwoord 1

Staat GS achter Helmond en steunt zij de lobby tegen de pijpleiding door de stad? Zo ja, hoe steunt GS deze lobby of hoe gaat GS deze lobby steunen? Zo nee, kunt u dan aangeven waarom niet?

Antwoord: Nee, met dien verstande dat wij in deze kwestie voor de provincie met name een rol zien weggelegd in het mediëren tussen partijen. We willen gemeenten helpen als er knelpunten ontstaan, maar vinden het ook belangrijk dat er in Noord-Brabant ruimte wordt gereserveerd voor buisleidingen.

### Reactie

Gedeputeerde Staten geeft aan niet achter het standpunt van de gemeente Helmond te staan, waarbij het College van B&W en de Gemeenteraad zich in 2018 unaniem heeft uitgesproken tegen het transport van gevaarlijke chemische stoffen middels buisleidingen om en door de dichtbevolkte gemeente Helmond. GS, laat hiermee niet alleen de Brainportregio aan z'n lot over, maar gaat ook voorbij aan de door de overheid opgestelde beleidsrichtlijnen zoals;

- nastreven van maximale veiligheid; een route door dunbevolkt gebied is, gemeten naar het mogelijke aantal slachtoffers bij een calamiteit, per definitie altijd veiliger
- zuinig gebruik van de ruimte; de oost-west-verbinding via regio Venlo naar het Ruhrgebied gaat ook ontwikkeld worden, waardoor met de extra afsnijroute door Helmond een plus-plus situatie is ontstaan wat resulteert in onnodig ruimtebeslag
- vermijden van of hanteren van korte raaklijnen bij kwetsbare objecten en bevolkingsconcentraties
- geen onevenredige benadeling van individuele burgers door het beleid, de vaststelling of de uitvoering daarvan

GS geeft aan te willen helpen als er knelpunten ontstaan. Deze knelpunten zijn in een grote verscheidenheid aanwezig met betrekking tot kwetsbare objecten, maar zijn in de rapporten van Arcadis niet of onvoldoende gesignaleerd blijkens de volgende passage (zie kader hieronder) uit het, middels een Wob-verzoek opgevraagde, uitgebreide Milieustudie Structuurvisie Buisleidingen Traject Laarbeek-Echt-Susteren (18 december 2015):

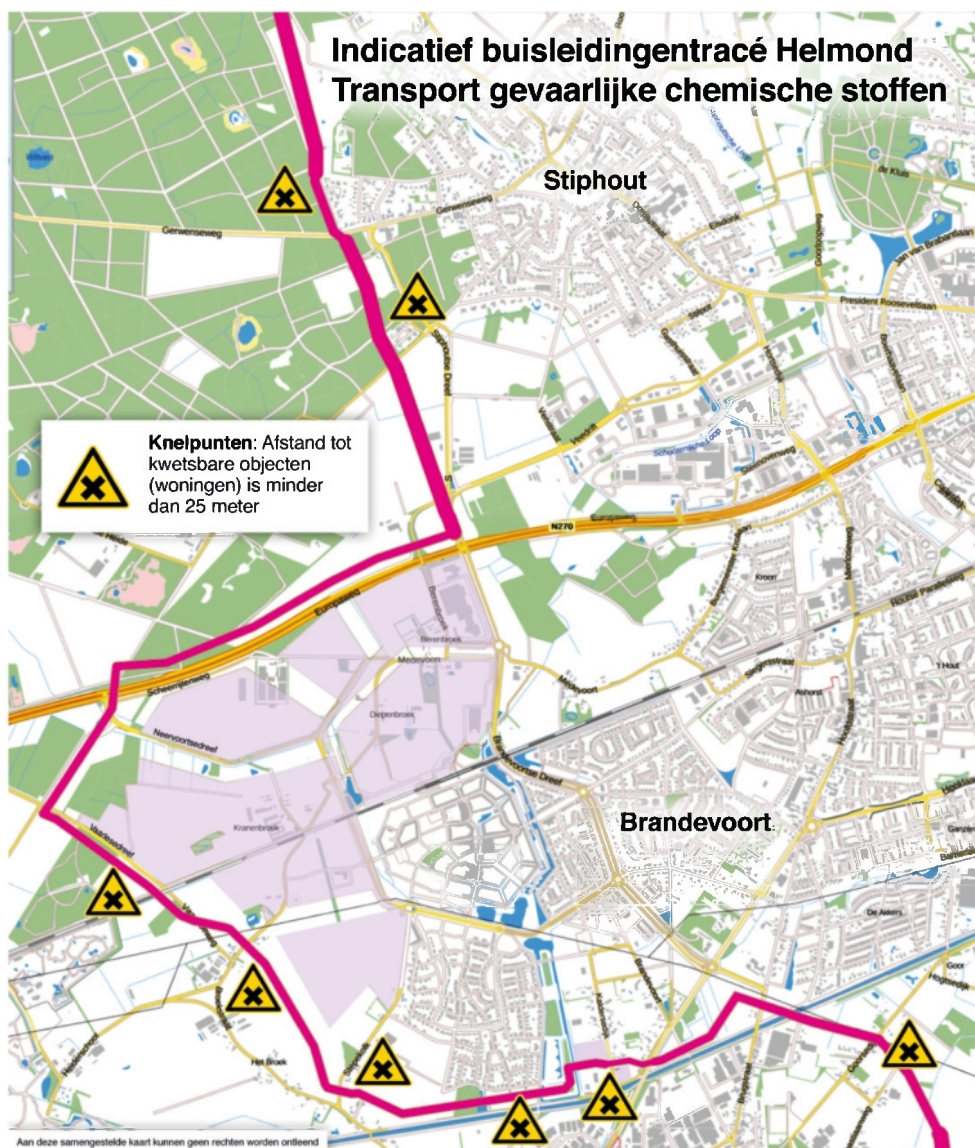
#### 3.4 RO: raakvlak met (nieuwe) bebouwing

Op het tracé liggen enkele knelpunten met bestaande bebouwing. 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)

....

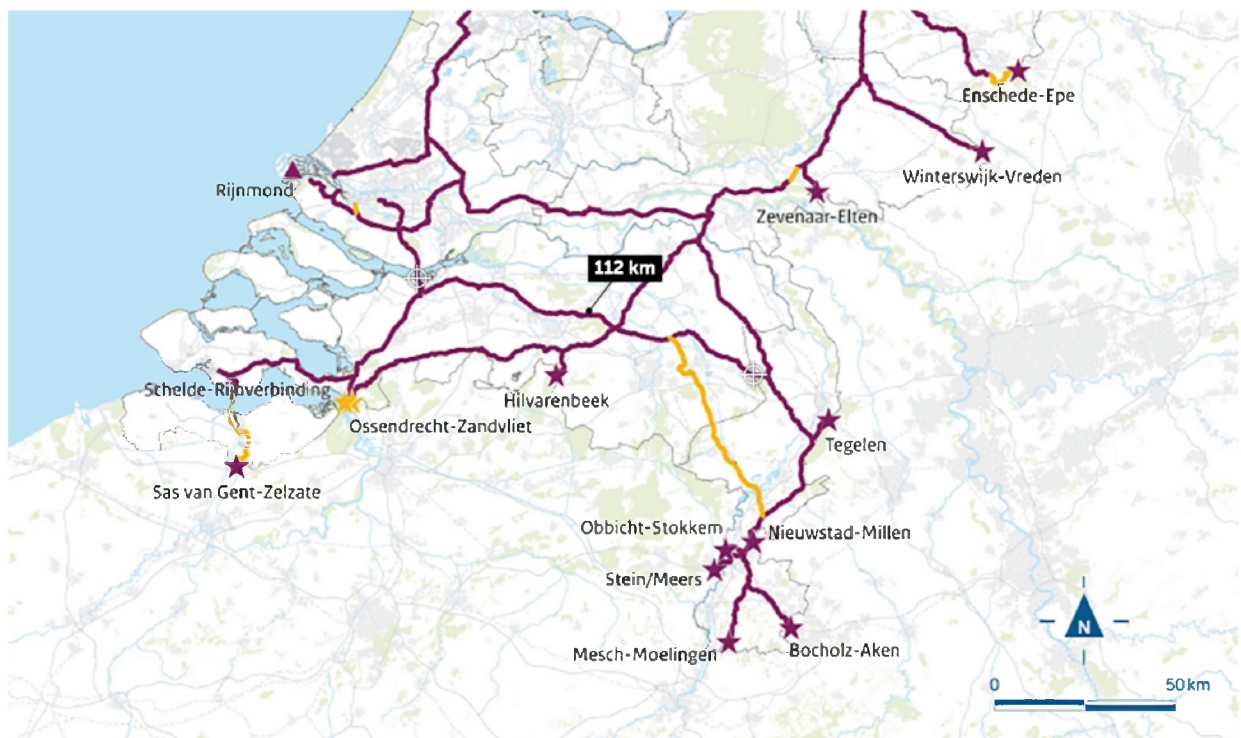
Van overige ruimtelijke knelpunten met bestaande of geprojecteerde nieuwe bebouwing is geen sprake. Daarbij krijgen gemeenten de gelegenheid binnen een zoekgebied van max. 250 meter rondom de door het Rijk aangegeven leidingstrook voor een ander tracé te kiezen, indien dat beter zou aansluiten op bestaande of toekomstige ruimtelijke situaties. Inzet daarbij is dat de stroken zodanig gekozen worden dat het risico van optreden van planschade vrijwel afwezig is.

Ook in de aanvullende milieustudies uit 2018 krijgen de knelpunten weinig aandacht en wordt er wederom aangegeven dat pas in de aanlegfase een gepaste oplossing moet worden gevonden. Om burgers echter niet beleidsmatig onevenredig te benadelen zullen de knelpunten, zoals weergegeven in onderstaande kaart, opgelost dienen te worden voordat het tracé kan worden vastgesteld in de te actualiseren Structuurvisie Buisleidingen.



De door het Rijk aan gemeenten geboden mogelijkheid om met het tracé 250 meter te schuiven, is bij een groot aantal knelpunten in de regio Helmond niet mogelijk. Hetzij doordat het tracé door een Ecologische Hoofdstructuur (EHS) beperkt wordt, of doordat de buisleidingen van gevel tot gevel tussen woningen doorlopen en de ruimte tot verschuiven van het tracé ontbreekt vanwege de bestaande ruimtelijke inrichting met bijvoorbeeld een waterweg. Doordat het tracé bij de gemeentegrenzen van Helmond, Nuenen, Geldrop-Mierlo en Eindhoven (vanwege het Eindhovens Kanaal) logischerwijs op elkaar zullen moeten aansluiten maakt schuiven eveneens gecompliceerd. En daarmee zijn de knelpunten dan ook daadwerkelijk complicaties waarvoor tot op heden geen oplossing voorhanden lijkt te zijn.

GS geeft in het antwoord aan het belangrijk te vinden dat er in de provincie Noord-Brabant ruimte wordt gereserveerd voor buisleidingen. Met betrekking tot dit antwoord willen wij erop wijzen dat de provincie middels het in 2012 vastgestelde tracé ruim zal bijdragen aan de ruimtelijke reservering ten behoeve van het transport van gevaarlijke chemische stoffen middels buisleidingen. In onderstaande kaart uit de structuurvisie Buisleidingen loopt het vastgestelde tracé Rotterdam-Venlo ruim 110 kilometer door de provincie Noord-Brabant. Om daar volstrekt onnodig een dubbele reservering van te maken door toevoeging van het 70 meter brede tracé Laarbeek-Echt-Susteren, gaat voorbij aan de beleidsregel 'zuinig gebruik te maken van de beperkt beschikbare ruimte'.



**Visiekaart Structuurvisie Buisleidingen**

- Buisleidingenstrook
- Indicatief tracé
- ★ Grensovergang
- ★ Indicatieve grensovergang
- ▲ Aanlandingspunt
- ▲ Indicatief aanlandingspunt
- Provinciegrens

## Vraag en antwoord 2

Hoe oordeelt GS over de keuze van een route door Helmond? Acht zij het wenselijk dat hierdoor belangen van grote bedrijven voorgaan op die van burgers? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord: Buisleidingen zijn voor de provincie Noord-Brabant een belangrijke transport modaliteit. Dankzij buisleidingen(transport) worden wegen en spoor ontlast en wordt de efficiëntie en veiligheid van onze bedrijven nog elke dag verbeterd. Het netwerk van buisleidingen is tot stand gekomen na veelvuldig en uitgebreid overleg met provincies, gemeenten en het betrokken bedrijfsleven. Naar aanleiding van ontvangen zienswijzen op de Structuurvisie Buisleidingen en na overleg met betrokken partijen is met het oog op een kortere verbinding tussen het Rotterdamse havengebied en het chemiegebied in Midden-Limburg de buisleidingenstrook Laarbeek-Echt-Susteren toegevoegd aan de Visiekaart. Gelet op de integrale afweging tussen de diverse ruimtelijke en maatschappelijke belangen die heeft plaatsgevonden tijdens het proces om te komen tot de meest geschikte locatie voor de buisleidingen kunnen wij ons vinden in het tracé, zoals dit ter inzage is gelegd.

## Reactie

Gedeputeerde Staten geeft aan dat transport middels buisleidingen een belangrijke transportmodaliteit betreft. Ook wij zien het belang van transport middels buisleidingen, maar wijzen erop dat er al in 2012 een tracé definitief is vastgesteld wat niet door een dichtbevolkt gebied loopt en wat bovendien binnen het hoofdnetwerk is gelegen. Het betreft de oost-west-verbinding tussen Rotterdam Haven en het Ruhrgebied. Deze verbinding loopt voor een groot deel door Brabant en zal als hoofdverbinding ontwikkeld worden om het transport middels de spoor/wegverbindingen te verminderen. Indien in de regio Venlo de aftakking van 30 kilometer naar Chemelot gemaakt wordt (dit noord-zuid tracé is ook al vastgesteld), is hiermee het chemiecomplex aangesloten op het buizen netwerk. Hierdoor is het beslag op de ruimte beperkt tot een 70 meter brede strook van 30 kilometer in plaats van de 60 kilometer voor het tracé via Helmond. Overigens is Chemelot ook nu al aangesloten op het PPS-buisleidingennetwerk via België en middels een nafta-buisleiding langs de zuidgrens Nederland/België (zie onderstaande kaart)



Afbeelding 1: Samengestelde kaart met buisleidingen welke PPS in beheer heeft, gecombineerd met het vastgestelde tracé via Venlo en het indicatieve tracé via Helmond uit de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035. In de kaart zijn tussen de markeringspunten de lengtes weergegeven van de reeds vastgestelde hoofdstructuur en de indicatieve afsnijroute via Helmond.

GS geeft aan dat het indicatieve tracé via Helmond tot stand is gekomen door uitgebreid overleg met provincies, gemeenten en het betrokken bedrijfsleven.

Middels een Wob-verzoek van 26 september 2017 hebben we kunnen constateren dat er overleg tussen het ministerie en de gemeenten heeft plaatsgevonden en dat daarbij het beleid tevens beïnvloed is door het bedrijfsleven. Ook de provincie Noord-Brabant was op 21 mei 2012 bij vergadering aanwezig. Dit was nog voor het vaststellen van Plan MER en de Structuurvisie en nog voordat de zienswijzeprocedure gevoerd was. In beantwoording op de Statenvragen van 11 augustus 2018 neemt Gedeputeerde Staten hetzelfde standpunt in als zes jaar geleden, terwijl de omgeving zich in de afgelopen jaren echter verder heeft ontwikkelt en aanvullend onderzoek noodzakelijk is geworden.

In het antwoord van Gedeputeerde Staten wordt verwezen naar de ontvangen zienswijzen op de Structuurvisie Buisleidingen. GS willen wij erop wijzen dat de zienswijzen wellicht wel ontvangen zijn, maar niet zijn opgenomen in de Nota van Antwoord. Van een integrale en evenwichtige afweging tussen de ruimtelijke en maatschappelijke belangen kan dan ook geen sprake zijn geweest.

Tevens willen we Gedeputeerde Staten op de hoogte brengen dat er een nieuwe zienswijzeprocedure zal plaatsvinden omdat in de vorige procedure niet eenieder in de gelegenheid is gesteld zijn belang kenbaar te maken. Daarnaast is sinds 2012 de regio Helmond in sterke mate verder verstedelijkt, waardoor een nieuwe zienswijzeprocedure noodzakelijk is geworden.

De datum van de ter inzage legging van het geactualiseerde ontwerp besluit is nog niet definitief bekend, maar het ministerie BZK heeft aangeven te verwachten dat deze aanvang januari 2019 plaats gaat vinden.

### **Vraag en antwoord 3**

Op dit moment is het nog niet duidelijk of het geplande traject door Helmond al definitief is. Kan GS aangeven of de plannen al definitief zijn of niet? Als GS deze vraag niet direct kan beantwoorden, is zij dan bereid PS te informeren zodra dit wel bekend is?

Antwoord: Het geplande traject door Helmond is nog niet definitief vastgesteld. Wij zullen PS informeren zodra wij meer weten over de definitieve vaststelling.

### **Reactie**

We hopen dat GS naar aanleiding van ons schrijven ingaat op onze uitnodiging om hier op locatie de situatie te komen bekijken en aan de hand van de nieuw opgedane informatie hun standpunt t.a.v. het buisleidingentracé gaat herzien.