

Verslag van het bezoek aan Buisleidingenstraat Nederland op 6 mei 2010

Iets later dan gepland vertrekt op 6 mei jl. de bus vanuit Groningen naar Roosendaal voor een excursie naar de Buisleidingenstraat Nederland. Aan boord een groep van circa 30 gasten van de Buizenzone Eemsdelta. In Roosendaal zullen de gasten van de Buisleidingenstraat Nederland zich aansluiten bij de groep.

In de bus komen de volgende sprekers aan het woord:

Dhr. T. Plattel, Directeur Buizenzone Eemsdelta

De heer T. Plattel, directeur van Buizenzone Eemsdelta, heet iedereen welkom en spreekt de wens uit dat het voor iedereen een succesvolle dag wordt. Vertegenwoordigers van Buisleidingenstraat Nederland zullen in de regio Rotterdam vertellen over hun ervaringen met de buisleidingenzone, die daar sinds het begin van de jaren 70 is aangelegd. Voor de excursiedelnemers is dat een ideale gelegenheid om zich te informeren over het waarom en hoe van een buizenstraat.

Dhr C. Zijderveld, Voorzitter Samenwerkende Bedrijven Eemsdelta

Namens het bedrijfsleven in de regio krijgt de heer C. Zijderveld, voorzitter van Samenwerkende Bedrijven Eemsdelta, het woord. De heer Zijderveld is al geruime tijd betrokken bij de ontwikkeling van een buizenzone tussen de Eemshaven en Delfzijl. De eerste gesprekken hierover startten een decennium geleden met Stichting UFO (Utilitaire Faciliteiten Oosterhorn) en resulteerden uiteindelijk in het nieuwe initiatief Buizenzone Eemsdelta.

In Delfzijl zit al jaren een belangrijk chemiecluster. Voor een verdere groei van dit cluster is de aanvoer van basischemicaliën een essentiële voorwaarde. De basisgrondstoffen komen per schip aan in de Eemshaven, maar vervolgens moeten deze dan nog wel naar Delfzijl worden getransporteerd. Een ander belangrijk punt is de CO₂ die in de Eemshaven door RWE en NUON wordt geproduceerd. De CO₂ uitstoot van deze bedrijven moet worden afgevangen en getransporteerd. CO₂ is volledig ongevaarlijk en in plaats van dit onder de grond op te slaan, is het zinvoller om dit te benutten. Gebleken is namelijk, dat waterstof in combinatie met CO₂ zou kunnen dienen als chemische grondstof voor de chemische industrie in Delfzijl.

Voor de chemiesector in Delfzijl en de toekomstige ontwikkeling daarvan, speelt de aanleg van een buizenzone een belangrijke rol. De aanwezigheid van een dergelijke voorziening komt tegemoet aan een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor nieuwe bedrijven. De heer Zijderveld hoopt dat alle belanghebbenden, *stakeholders*, bedrijven en agrariërs zich samen sterk willen maken voor de verdere ontwikkeling van de regio en de Eemsdelta.

Dhr. H.D. Post, Directeur Groningen Seaports

De heer H.D. Post, directeur van Groningen Seaports en voorzitter van Buizenzone Eemsdelta, erkent het belang van een buizenzone als vestigingsfactor. Dit is van belang voor Groningen Seaports, maar ook voor de (regionale) economie.

Groningen Sea[ports werkt samen met milieuorganisaties aan een convenant waarin de industrialisatie en het milieu op verantwoorde wijze aan elkaar worden gekoppeld.

Door met elkaar afspraken te maken, worden eventuele juridische procedures voorkomen. Het geldt dat daardoor wordt uitgespaard, kan dan ten goede komen aan milieuvriendelijke investeringen.

In de discussie met milieuorganisaties wordt ook gekeken naar andere aspecten, zoals een mogelijke combinatie van de buisleidingen met de ontwikkeling van bijvoorbeeld een glastuinbouw-gebied. Recent heeft een noordelijke delegatie in Zuidwest-Nederland gekeken bij een soortgelijk project waarbij de restwarmte en de CO₂ van een kunstmestfabriek wordt getransporteerd naar de glastuinders in de buurt. Maar te denken valt ook aan combinaties met bijvoorbeeld de moutfabriek, Bavaria en de algenfabriek. Het tracé zou in ieder geval zodanig geprepareerd moeten worden dat eventuele nieuwe leidingen ook snel gelegd kunnen gaan worden.

Een buizenzone tussen de Eemshaven en Delfzijl, langs welk tracé die dan ook komt te liggen, biedt de beide Groninger havens grotere kansen, besluit de heer Post.

Dhr. W. Moorlag, gedeputeerde provincie Groningen

De heer W. Moorlag, gedeputeerde van de provincie Groningen, geeft aan dat de provincie Groningen vanuit het oogpunt van de economische bedrijvigheid, de werkgelegenheid en milieuwinst, de noodzaak van een buizenzone onderschrijft. De condities waaronder dit wordt gerealiseerd zijn echter wel uitermate belangrijk. De provincie roept het Projectbureau Buizenzone Eemsdelta dan ook op om de consequenties van de aanleg voor alle partijen een punt van zorg te laten zijn. Daarnaast is het belangrijk om draagvlak te creëren en alle partijen goed te informeren en moeten met alle belanghebbenden goede afspraken worden gemaakt.

De provincie ziet er op toe, dat de juiste procedures worden gevolgd. Dus:

- uitvoeren van een MER-onderzoek om de milieueffecten vast te stellen voor de mogelijke tracés;
- voorkeurstracee vaststellen;
- begeleiding planologische procedures, vooral omdat meerdere gemeenten erbij zijn betrokken.

Mevr. M. van Beek, burgemeester gemeente Eemsmond

Mevrouw M. van Beek, burgemeester van de gemeente Eemsmond, onderschrijft de woorden van de heer Moorlag. De Eemshaven ligt binnen de grenzen van de gemeente Eemsmond en de gemeente ondersteunt van harte de ontwikkelingen in de Eemshaven. De gemeente wil daarbij wel telkens een goede afweging van alle belangen nastreven om te voorkomen dat partijen te kort wordt gedaan.

Dhr. N. van den Akker, voorzitter werkgroep buizenzone LTO-Noord

De heer N. van den Akker is voorzitter van LTO en melkveehouder in het gebied waar de buizenzone komt te liggen. Ook hij werd vorig jaar overrompeld door de berichtgeving over de plannen voor een buizenzone in de Eemsdelta. De LTO is blij met de actie die de provincie Groningen vervolgens heeft ondernomen en heeft inmiddels vertrouwen in de voortgang. Bij alle partijen dient een goede communicatie voorop te staan.

De primaire reactie van de agrariërs in het gebied is vooral in de trant van ~~hier~~ bij de burend De agrariërs ervaren de vergoeding voor de aanleg van leidingen door hun land als een schadevergoeding, die niet direct in verhouding staat met de gevolgen. Daarnaast laten zij het landbouwgebied bij voorkeur zoveel mogelijk in tact. Aan de andere kant willen de agrariërs uiteraard geen economische ontwikkelingen tegenhouden.

Daar staat wel tegenover, dat de landbouwers graag zien dat ook de omgeving rekening houdt met de belangen van de boeren en hen ziet als gelijkwaardige partners in het proces.

De LTO is van mening dat de huidige regelgeving in Nederland vooral in het voordeel van de buiseigenaren spreekt. De Wet schrijft bijvoorbeeld namelijk voor, dat agrariërs een melding moeten doen wanneer zij het land gaan bewerken. Voor deze melding moeten zij betalen en niet melden betekent een boete. Een ander voorbeeld is de realisatie van een 110 meter hoog bouwwerk in de Eemshaven waarvoor toestemming is verleend, terwijl in voorkomende gevallen een agrariër pas na veel moeite toestemming krijgt voor een goothoogte van vijf meter van zijn stallen.

De veiligheid is voor de landbouwers ook een punt van aandacht. Voor de agrariërs is een minimale diepte van twee meter een absolute voorwaarde bij de aanleg van een buizenzone. De LTO acht een Landbouw Effect Rapportage noodzakelijk om inzicht te krijgen in de eventuele gevolgen voor de landbouw bij de aanleg van een buizenzone. Namens de LTO benadrukt de heer Van den Akker, dat de boeren bij een behandeling als een gelijkwaardige partner zeer bereid zijn tot overleg. Een goede compensatieregeling werkt uiteraard ook bevorderlijk.

Dhr. S. Wiersma, Projectmanager NOM

De heer S. Wiersma, projectmanager bij de NOM, vertelt dat de voornaamste taak van de NOM is om bedrijven naar Noord-Nederland te halen. Ook voorziet de NOM in de financiering van bedrijven en onderneemt de NOM activiteiten om het MKB in Noord-Nederland te verbeteren.

Binnen het Innovatieplatform onder leiding van de heer Balkenende, is de afgelopen jaren ook de regiegroep chemie actief geweest. Eén van de constatering van deze regiegroep is, dat de chemische industrie in Delfzijl nog mogelijkheden biedt tot groei. In Limburg is nog circa 40 hectare beschikbaar voor de chemische industrie. In Zeeland is nog circa 60 . 70 hectare vrij. In Rotterdam is geen grond meer beschikbaar en de nog schaarse ruimte in Amsterdam is bestemd voor activiteiten op het gebied van biodiesel. Daarentegen is in de Eemdelta nog volop ruimte voor een verdubbeling en vergroening van de chemische industrie. Samen met het VNCI is de NOM bezig om daar invulling aan te geven.

De afgelopen jaren is de infrastructuur van Delfzijl verder ontwikkeld; zoute afvalstromen worden gereinigd, er is een stoomleiding aangelegd, etc. Een goede verbinding tussen de Eemshaven en Delfzijl komt deze ontwikkelingen ten goede. De grondstoffen voor de chemische industrie worden namelijk per zeeschip aangevoerd en kunnen alleen gelost worden in de Eemshaven, omdat dit een diepzeehaven is met een maximale diepgang van 15 meter. De haven van Delfzijl is een *shortsea* haven met een maximale diepgang van 9 meter. En ook NUON, gevestigd in de Eemshaven, levert belangrijke grondstoffen voor de chemische industrie in Delfzijl.

Nu in Nederland discussie is ontstaan over het afvangen, de opslag en het transport van CO₂ denkt de NOM graag mee over de mogelijkheden tot hergebruik. Zo zijn er bijvoorbeeld contacten met een Canadees bedrijf dat cement maakt met CO₂ en is er een Amerikaans bedrijf dat met behulp van CO₂ en zonlicht biobrandstof/ethyleen maakt. Maar ook dichterbij huis wordt gezocht naar nuttige alternatieven. Door afvalstoffen om te zetten in grondstoffen, komt de discussie over CO₂ in een heel ander daglicht te staan.

Toen 10 jaar geleden de eerste gesprekken werden gevoerd over het creëren van de juiste randvoorwaarden voor economische ontwikkeling, hadden de partijen een redelijk passieve houding. Deze houding is zo'n acht jaar later omgeslagen in een hele actieve houding. Bedrijven blijken bereid te zijn om samen met Groningen Seaports en de NOM te kijken naar nog meer mogelijkheden voor de economische ontwikkeling van de regio. De ontwikkeling van een buisleidingenzone in de Eemdelta dient echter wel zorgvuldig te gebeuren, om te voorkomen dat de belangen van de betrokken partijen worden geschaad.

Rond de klok van 12.00 uur arriveert het gezelschap in het Golden Tulip Zevenbergen voor een informele lunch. Na de lunch komen de volgende gastsprekers aan het woord:

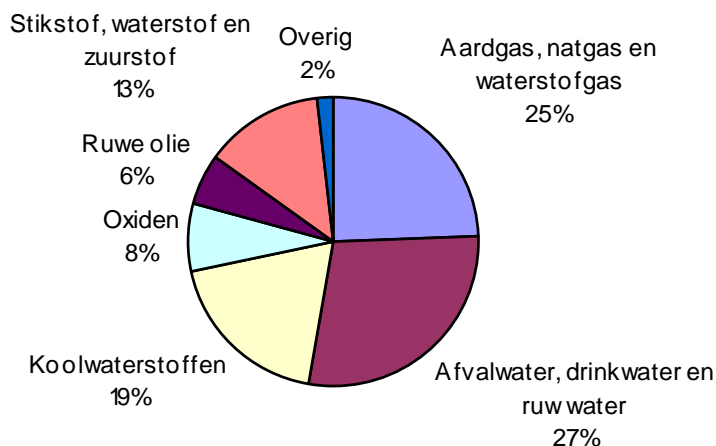
Dhr. J.A.H. Haeck, directeur Buisleidingenstraat Nederland

De heer J.A.H. Haeck, directeur Buisleidingenstraat Nederland, heet de Noord-Nederlandse gasten van harte welkom en schetst kort de geschiedenis van de Buisleidingenstraat. Aan het eind van de jaren 60 ging het goed met de economie en was vooral de chemische industrie erg in opkomst. Shell zocht vanuit Pernis naar een geschikt industrieterrein om mee te kunnen doen met de grote spelers op de wereldmarkt. De oliemaatschappij kwam toen terecht in Pernis. Men wilde vervolgens een snelle en obstakelvrije verbinding tussen Pernis en Antwerpen realiseren voor de producten die niet over de weg vervoerd mogen worden. De regering was destijds van mening dat de totstandkoming van een buisleidingenstraat in het algemeen belang was. Na uitvoerig overleg kwam de wet van 11 maart 1972 tot stand. Hierin werd de onteigening van percelen, erfdiensbaarheden en andere zakelijk rechten voor het algemeen nut geregeld. Deze wet werd aangenomen en hierdoor werd het planologisch mogelijk om een buisleidingenstraat op te nemen in het bestemmingsplan en pas in de tweede plaats landbouw toe te staan. Eind 1978 werd de Stichting Buisleidingenstraat Zuidwest Nederland opgericht om op te treden als beheerslichaam voor deze straat. De naam van deze stichting is inmiddels gewijzigd in Buisleidingenstraat Nederland.

Bij de oprichting van de Buisleidingenstraat Nederland werd het Ministerie van Waterstaat gevraagd de aanleg, het beheer en het onderhoud van de buisleidingenstraat voor haar rekening te nemen. In totaal heeft de staat 700 hectare grond aangekocht en dit land in pacht/huur gegeven aan de grondeigenaren. De grond wordt van jaar tot jaar verpacht. Wanneer werkzaamheden aan de buisleidingenstraat worden voorzien, wordt het land in bruikleen gegeven. De pachter hoeft hiervoor dan niets te betalen, maar een eventuele teelt van gewassen is voor eigen rekening en risico van de pachter. Door in dat jaar echter gras of wintertarwe te verbouwen op dat perceel, lijdt de pachter weinig/geen gewasschade door de activiteiten aan de buisleidingenstraat. Wel wordt de pachter beperkt in de bewerking van de grond tot een diepte van maximaal 40 cm.

Wanneer bij de aanleg wordt gekruist met andere infrastructuur (bijvoorbeeld een spoor- of waterweg) wordt gebruik gemaakt van een zogenaamd kunstwerk (technische constructie) er overheen of er onderdoor. Hoewel de buisleidingenstraat grotendeels ondergronds ligt, valt de straat daardoor dus ook waar te nemen in het landschap.

Op jaarbasis wordt ongeveer 2,5 miljoen ton door de buisleidingenstraat vervoerd. Het gaat hierbij om de volgende stoffen:



Het tracé van de Buisleidingenstraat Nederland:

- É beslaat een oppervlakte van 750 hectare;
- É is circa 75 kilometer lang;
- É is gemiddeld 100 meter breed;
- É heeft een aftakking naar Zeeland (50 meter breed);
- É heeft een aftakking naar Reimerswaal in België (50 meter breed);
- É gaat door 10 tunnels;
- É gaat over verschillende leidingviaducten;
- É de leidingen liggen veelal op een minimale diepte van de 1 . 1,5 meter;
- É wordt benut door circa 120 gebruikers.

Anno 2010 maken kabel- en leidingeigenaren als Shell, Versatel, KPN, Air Products, Total, etc. gebruik van de ondergrondse buizenstraat. In de maatschappelijke discussie over de ondergrondse opslag van CO₂ in Barendrecht is gebleken, dat het bestaan van de buisleidingenstraat bij veel mensen niet bekend is.

Buisleidingenstraat Nederland organiseert jaarlijks een bijeenkomst voor alle pachters en een aantal van de pachters treden in voorkomende gevallen op als vertegenwoordiger van alle pachters. Een Vereniging van Pachters is er niet.

Dhr. W.C.C.M. Koevoets, hoofd Beheer en Vastgoed van Buisleidingenstraat Nederland

De heer W.C.C.M. Koevoets, hoofd Beheer en Vastgoed van Buisleidingenstraat Nederland, houdt zich naast allerlei technische activiteiten ook bezig met de vergunningen die nodig zijn om de beheersbaarheid van de gronden mogelijk te maken. De heer Koevoets schetst kort met welke vergunningen, verordeningen en wetten Buisleidingenstraat Nederland onder andere rekening dient te houden:

- WBR-vergunning (Wet Beheer Rijkswaterstaatwerken);
- lokale en regionale verordeningen van gemeenten, waterschappen en provincie;
- regelgeving omtrent de leidingtechnische veiligheid;
- Wet WION (registratie ondergrondse netwerken);
- Flora- en faunawet;
- Natuurbeschermingswet;
- Explosievenonderzoek.

Men heeft een daarom document opgesteld waarin alle mogelijkheden, voorschriften en voorwaarden met betrekking tot de buisleidingenstraat zijn te vinden. In % informatie en voorschriften in de Buisleidingenstraat+is verder ook informatie te vinden over vergunningen en bestekken. Alle objecten, leidingen en voorzieningen legt Buisleidingenstraat Nederland vast in een geografisch informatiesysteem dat telkens wordt bijgewerkt.

Buisleidingenstraat Nederland is ±ISO 9001qgecertificeerd en streeft ernaar om dit in 2010 uit te breiden met een ±ISO 14001qcertificering.

In het kader van het beheer van het tracé vinden de volgende activiteiten plaats:

- cameratoezicht;
- bewaking door middel van SCADA (afhandeling van storingen aan apparatuur en pompen en toezicht houden op werkzaamheden op afstand);
- wekelijkse inspectie met de auto;
- tweewekelijks vliegen;
- 3x per jaar inspectie van de technische integriteit van de leidingentunnels;
- 1x per jaar inspectie van het gehele tracé te voet;
- specifiek toezicht bij nieuwbouw en de aanleg van nieuwe leidingen.

De voordelen van Buisleidingenstraat Nederland zijn:

- één partij die alles bewaakt;
- minder ruimtebeslag door bundeling van leidingen;

- één centraal aanspreekpunt;
- hoog voorzieningenniveau;
- veiligheid.

Er valt niet goed antwoord te geven op de vraag hoe vaak de grond op een willekeurig gedeelte van de buisleidingenstraat open geweest. Aan het zuidelijke tracé is vaker gewerkt dan aan het middentracé. Na de aanleg is het tracé een tijdje niet open geweest, maar vanaf 2000 is er jaarlijks aan gewerkt en dat blijft in ieder geval zo tot 2014. Het gaat hierbij veelal om een werkstrook van 20 . 30 meter.

Dhr G.J.W. de Kok integrity engineer bij Zebra Gasnetwerk

De heer G.J.W. de Kok is integrity engineer bij Zebra Gasnetwerk en eigenaar van een leiding van de Buisleidingenstraat Nederland. Zebra Gasnetwerk beheert gastransportleidingen van Enexis en Delta Netwerk in Zeeland en leidingen in onder andere Drenthe, Friesland en Duitsland.

Zebra Gasnetwerk is gecertificeerd. Het bedrijf streeft ernaar om incidenten te voorkomen en rapporteert volgens contract één keer per jaar aan Buisleidingenstraat Nederland over de integriteitstatus van de leidingen. Verder is Zebra verplicht om bij wijzigingen in de samenstelling van een product Buisleidingenstraat Nederland per direct te informeren. Leidingbeheerders zijn ook verplicht een calamiteitenplan op te stellen en dit af te stemmen met Buisleidingenstraat Nederland. Samen met andere leidingeigenaren worden regelmatig calamiteitenoefeningen gehouden waar iedereen weer lering uit kan trekken.

Voor Zebra Gasnetwerk heeft de buisleidingenstraat de volgende voordelen:

- beschermde ligging van de leidingen;
- contouren van een leiding kunnen worden verkleind;
- mogelijkheden tot snelle aanleg;
- extra toezicht;
- gecoördineerde activiteiten;
- lagere kosten ten aanzien van het beheer.

Nadelen van de buisleidingenstraat zijn er ook voor Zebra Gasnetwerk:

- volgen van de voorschriften ten aanzien van de aanleg, bijvoorbeeld voor het graven;
- de aanlegkosten zijn in het algemeen hoger;
- er is een verplichting tot het gebruik van de kunstwerken;
- de gronden zijn niet in eigendom;
- de wijze van organisatie van het bestuur (een vereniging van leidingeigenaren en een commissie van toezicht) verkleint de slagvaardigheid enigszins.

Voor het gebruik van de buisleidingenstraat heeft Zebra Gasnetwerk een entreevergoeding betaald, die wordt doorbetaald aan de overheid omdat die indertijd de infrastructuur heeft verzorgd. Daarnaast betaalt Zebra Gasnetwerk een jaarbedrag per strekkende meter afhankelijk van de diameter en lengte van de pijpleiding. Dit zijn terugkomende kosten.

Eén van de aanwezigen vraagt zich af of de aardbevingen in Noord-Nederland effect kunnen hebben op de kwaliteit van de leidingen in de buisleidingenstraat. Volgens de heer De Kok worden bij de berekening van de toegestane wanddikte van de leidingen de plaatselijke grondomstandigheden meegenomen. Afhankelijk van de grondsoort levert deze berekening dus andere resultaten op.

Dhr. A. Smits, adjunct-directeur Aannemersbedrijf A. Hak

De heer A. Smits, adjunct-directeur Aannemersbedrijf A. Hak, licht de activiteiten van de firma toe. Deze innovatieve aannemer streeft naar een goede prijs/kwaliteitsverhouding door gebruik te maken van innovatieve technieken en kosteneffectieve werkwijzen en te handelen

conform het kwaliteitsborgingsysteem. A. Hak verzorgt de aanleg van leidingen voor onder andere de Gasunie en Buisleidingenstraat Nederland.

Ook A. Hak is gecertificeerd. Met inachtneming van de geldende codes, specificaties en wetgeving wil A. Hak voldoen aan de verwachtingen en eisen van tracébeheerders, opdrachtgevers en andere netbeheerders.

Het systeem van Kwaliteit, Arbo en Milieuzorg (KAM) dat A. Hak volgt, is een van de belangrijkste pijlers om te komen tot een effectieve en doelmatige organisatie, die nodig is om de continuïteit op de korte en lange termijn te waarborgen. Dit begint met het in kaart brengen van alle mogelijke risico's en gevaren waarmee medewerkers en omwonenden te maken kunnen hebben tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden. De RI&E (Risico Inventarisatie en Evaluatie) beoogt ongevallen, schade aan mensen en machines en negatieve invloeden op het milieu te voorkomen. Het aspect duurzaamheid speelt tegenwoordig ook een rol. Deze RI&E is verplicht en wordt getoetst.

Enkele jaren geleden was de techniek voor boringen nog niet optimaal. De boortechneken en boorinstallaties zijn ondertussen geperfectioneerd en zeer nauwkeurig. De keuze tussen een tunnel of een boring hangt echter af van verschillende factoren, bijvoorbeeld de diameter van de buis, aldus de heer Smits.

De excursie wordt vervolgd met een bezoek aan het land van de heer Coppens.

Dhr. K. Coppens, landbouwer en bestuurder van LTO Zuid

De heer K. Coppens, landbouwer en bestuurder van LTO Zuid, pacht grond van de Buisleidingenstraat Nederland en is eigenaar van een nabijgelegen boerderij, grenzend aan het tracé van de buisleidingstraat. Hij is ook lid van het Dagelijks Bestuur van het Waterschap en loco-dijkgraaf.

Aan het eind van de jaren 80 zette de Dienst Domeinen in op schaalvergroting. De heer Coppens kreeg een terrein van 2,5 hectare naast de buisleidingenstraat in erfpacht aangeboden. Wanneer Buisleidingstraat Nederland werkzaamheden verwacht, krijgt de heer Coppens de grond in bruikleen. In dat geval zijn de kosten voor hem nihil, maar de verbouw van een graan- of grasgewas is voor zijn eigen risico. Het huidige gewas doet het op dit moment goed, maar het is bekend dat de opbrengst circa 20 - 30% lager zal zijn omdat de structuur van de grond is veranderd door de regelmatige graafwerkzaamheden. Hierdoor is in de loop van de jaren ook de kwaliteit van de drainage achteruit gegaan. Ook heeft de heer Coppens enige tijd geleden hinder ondervonden van de werkzaamheden aan een chifon die vervangen moest worden in verband met corrosie door zwervestroom afkomstig van de hoogspanningsmasten langs het terrein van de heer Coppens.

Onderweg naar het restaurant in Hoogvliet waar het diner genuttigd zal worden, wordt gekeken in een buisleidingtunnel van 350 meter lengte, nabij Hoogvliet.

De heer **W.C.C.M. Koevoets** van Buisleidingenstraat Nederland licht daar toe, dat de tunnel in 2009 is opgeleverd en volgens de prognose in 2012 volledig benut zal zijn. De elementen van de tunnel zijn ter plekke opgebouwd en vervolgens in vijf delen naar binnen getrokken door 450 ton hydraulische trekkracht. De bouw van dit unieke Europese project heeft in totaal
” 5 miljoen gekost.

Na een informeel diner in Hoogvliet vertrekt het gezelschap weer gezamenlijk in de bus richting Groningen.

Dhr. H. Sinnema, voorzitter LTO-Noord

Op verzoek van de heer T. Plattel verwoordt de heer H. Sinnema namens LTO, op avonds op de terugweg naar Groningen, zijn ervaringen tijdens de excursie. Het belang van een dergelijke buisleidingenzone is tijdens deze leerzame dag goed duidelijk geworden en de technische mogelijkheden voor de realisatie daarvan hebben indruk gemaakt. De problematiek rondom de aanleg van een buisleidingenzone is helder geworden en leidt tot de conclusie dat een goede samenwerking tussen alle partijen daarbij essentieel is. Naar de mening van de heer Sinnema is een dergelijk project in de Eemsdelta goed mogelijk, wanneer belemmeringen en beperkingen goed worden omschreven en goed met elkaar worden besproken.

Dhr. W. Moorlag, gedeputeerde provincie Groningen

De heer W. Moorlag sluit aan bij de woorden van de heer Sinnema, maar voegt daar nog een uitgebreid proces aan toe: investeringsplan, financiering, tracé keuze, milieuprocedures, etc.

Aan Provinciale Staten heeft de heer Moorlag toegezegd om hen periodiek te informeren.

De Milieu- en Landbouw Effect Rapportage voor de verschillende tracés wordt zo spoedig mogelijk opgestart. Ook zal worden overlegd of de gemeentelijke bestemmingsplannen worden aangepast of dat er een provinciaal inpassingsplan wordt opgesteld.

De heer Moorlag heeft de excursiedag als heel positief ervaren en bedankt het projectbureau Buizenzone Eemsdelta voor het initiatief om deze excursie te organiseren.

Afsluiting door Dhr. T. Plattel, Directeur Buizenzone Eemdelta

De heer T. Plattel sluit af met de vaststelling dat er constructief met elkaar is gesproken en bedankt iedereen voor zijn/haar aandeel daarin. Hij spreekt de hoop uit, dat dit positief kan worden gecontinueerd om ervoor te zorgen dat de aanleg van een buizenzone een bijdrage kan leveren aan de economische ontwikkeling van de regio.