



provincie
groningen

bezoekadres: Martinikerkhof 12

Aan Provinciale Staten

postadres: Postbus 610
9700 AP
Groningen

algemeen telefoonnr: 050 316 49 11

algemeen faxnr: 050 316 49 33

www.provinciegroningen.nl
info@provinciegroningen.nl

Datum : **25 MEI 2011**
Briefnummer : 2011-21.952/21/A.9, RP
Zaaknummer : 324325
Behandeld door : Veen van der M.O.
Telefoonnummer : (050) 316 4037
E-mail : m.o.vander.veen@provinciegroningen.nl

Onderwerp : Informatie met betrekking tot optimalisatie tracés buizenzone Eemshaven - Delfzijl

Geachte dames en heren,

1. Aanleiding

Door middel van deze brief informeren wij u over een mogelijke optimalisatie van en de daarbij gehanteerde uitgangspunten voor de tracés van de buizenzone tussen de Eemshaven en Delfzijl.

In uw vergadering van 15 december 2010 zijn de *Richtlijnen voor het Milieueffectrapport Buizenzone Eemshaven - Oosterhorn Delfzijl* door u vastgesteld. Tevens bent u tijdens deze vergadering voor het laatst geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot het project buizenzone Eemshaven - Delfzijl. Op basis van de vastgestelde richtlijnen is gestart met het opstellen van een zogenaamde *Milieu Effect Rapportage (hierna: MER)*. Gedurende dit proces is vanuit de zijde van de *Stichting Buizenzone Eemsdelta* aangegeven dat het door haar noodzakelijk wordt geacht om de gereserveerde tracés zoals deze in het *Provinciaal Omgevingsplan 2009 - 2013 (hierna: POP)* en de *Omgevingsverordening provincie Groningen 2009 (hierna: Omgevingsverordening)* zijn opgenomen op een aantal onderdelen te optimaliseren. Dit om te voorkomen dat er in het *MER* tracés worden onderzocht die om één of meerdere redenen uiteindelijk niet uitvoerbaar (inpasbaar) blijken te zijn. Wij onderschrijven de noodzaak om de hiervoor beschreven mogelijkheid tot optimalisatie te kunnen onderzoeken. Het doel van de voorgestelde optimalisatie is om na afronding van het *MER* in het kader van de tracékeuze de afzonderlijke tracés als volwaardige alternatieven met elkaar te kunnen vergelijken.

2. Samenvatting

Tijdens het opstellen van het *MER* is gebleken dat de gereserveerde tracés uit het *POP* en de *Omgevingsverordening* op een aantal onderdelen niet uitvoerbaar zijn. Aangezien een *MER* realistische (uitvoerbare) alternatieven dient te bevatten, wordt voorgesteld de tracés op grond van de verderop beschreven uitgangspunten te optimaliseren. Algemeen uitgangspunt daarbij is dat er zo weinig mogelijk wordt afgeweken van de gereserveerde tracés zoals deze zijn opgenomen in het *POP* en de *Omgevingsverordening*.

GEDEPUTEERDE STATEN



3. Uitgangspunten optimalisatie

Tijdens het opstellen van het *MER* is gebleken dat de gereserveerde tracés uit het *POP* en de *Omgevingsverordening* op een aantal onderdelen niet uitvoerbaar zijn. Zo is naar voren gekomen dat het Holwierde-tracé over een grote lengte binnen de vrijwaringszone van de primaire waterkering is gelegen. Uit overleg met het waterschap is naar voren gekomen dat binnen deze veiligheidszone van 100 meter breed aan beide zijden van de primaire waterkering geen grondingrepen mogen plaatsvinden. Ook is naar voren gekomen dat delen van het Holwierde-tracé en het Eems-Dollard tracé bestaande (bedrijfs)gebouwen en/of woningen doorkruisen. Aangezien een *MER* realistische (uitvoerbare) alternatieven dient te bevatten, wordt voorgesteld de tracés op grond van de hierna genoemde uitgangspunten te optimaliseren. Algemeen uitgangspunt daarbij is dat er zo weinig mogelijk wordt afgeweken van de gereserveerde tracés zoals deze zijn opgenomen in het *POP* en de *Omgevingsverordening*. De overige uitgangspunten voor optimalisatie van de tracés zijn:

- de tracés mogen niet gelegen zijn binnen de vrijwaringszone van de primaire waterkering (veiligheidszone van 100 meter breed aan beide zijden van de primaire waterkering, gemeten uit de teen van de dijk);
- de tracés mogen geen bestaande (bedrijfs)gebouwen en woningen doorkruisen;
- bij optimalisatie mogen bestaande wierden, waardevolle maren en bossen niet volledig worden doorkruist; bij een beperkte mate van doorkruising (aanraking) moet de noodzaak hiertoe gemotiveerd worden aangetoond;
- er moet bij optimalisatie zoveel als mogelijk worden aangesloten op de reeds aanwezige (gas)leidingen en/of bestaande (spoor)weginfrastructuur in het gebied (bundelingsprincipe).

De hiervoor geformuleerde uitgangspunten houden geen aanvulling in op de op 15 december 2010 door u vastgestelde *Richtlijnen voor het Milieueffectrapport Buizenzone Eemshaven - Oosterhorn Delfzijl*. De in de richtlijnen te onderzoeken tracés - voortvloeiend uit het *POP* en de *Omgevingsverordening* - zullen blijvend in het onderzoek worden betrokken.

In het uiteindelijke *MER* zullen zowel de gereserveerde tracés zoals deze zijn opgenomen in het *POP* en de *Omgevingsverordening* als die delen van de tracés die geoptimaliseerd zijn, worden beschreven. Ook zal in het *MER* worden ingegaan op de wijze van optimalisatie en de argumenten die hieraan ten grondslag liggen. Op deze wijze is het in het kader van de tracékeuze mogelijk de afzonderlijke tracés als volwaardige alternatieven met elkaar te kunnen vergelijken.

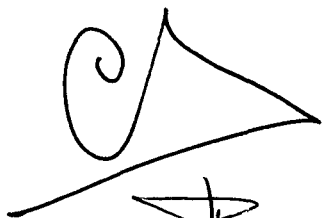
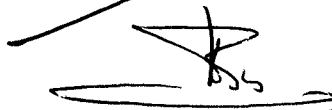
Voor wat betreft de uit te voeren *Landbouw Effect Rapportage* (hierna: *LER*) houdt dit het volgende in. Indien de tracés worden geoptimaliseerd, zal de uit te voeren *LER* worden uitgebreid met die grondeigenaren op wiens land het geoptimaliseerde tracé betrekking heeft. De *Stichting Buizenzone Eemsdelta* heeft aangegeven daarover op een zorgvuldige wijze met de betrokken landeigenaren in het gebied te communiceren.

4. Afsluiting

Wij vertrouwen erop u op dit moment voldoende te hebben geïnformeerd over de door ons voorgestelde optimalisatie van de tracés in het kader van het project buizenzone Eemshaven - Delfzijl. Indien het *MER* en de overig op dit project betrokken stukken gereed zijn (naar verwachting medio 2011), zullen wij u vervolgens hierover verder informeren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Groningen:

, voorzitter.

, secretaris.