



**Buizenzone**  
Eemsdelta

# Plan van Aanpak Buizenzone Eemsdelta

22 mei 2011

# Inhoudsopgave

	Pagina
1. Inleiding	3
2. Waarom een Buizenzone Eemsdelta	4
3. Plan van Aanpak	6
3.1 financiering voorbereidingsfase	6
3.2 tracékeuze	6
3.3 voorbereiding financiering van de realisatie	8
3.4 detailengineering	10
3.5 voorbereiden van de beheersorganisatie	10
4. Communicatie door betrokkenheid	11
5. Planning	13
6. Bestuur en Projectteam	15

# 1. Inleiding

In Groningen bestaan plannen om een buizenzone aan te leggen tussen de Eemshaven en Delfzijl. De Noordelijke OntwikkelingsMaatschappij (NOM) en Groningen Seaports hebben hiertoe hun krachten gebundeld in de Stichting UFO-BED. De Buizenzone Eemsdelta kan plaats bieden aan verschillende buisleidingen waardoor vloeistoffen en gassen snel en veilig getransporteerd kunnen worden tussen de Eemshaven en het industrieterrein Oosterhorn in Delfzijl.

De Stichting UFO-BED heeft in 2010 een projectteam geformeerd met als opdracht:

- Begeleiden van tracékeuze en vergunningprocedure
- Voorbereiden financiering van de infrastructuur
- Pre-engineering
- Voorbeiden beheersorganisatie

In dit Plan van Aanpak staat beschreven welke stappen het Projectteam Buizenzone Eemsdelta zal nemen om deze opdracht uit te voeren.

De voorbereidingen zijn in volle gang, maar toch moeten nog veel factoren rond de Buizenzone onderzocht worden. Dat brengt met zich mee dat dit Plan van Aanpak gedurende de komende periode nog kan wijzigen als de omstandigheden daartoe aanleiding geven. Het dient daarom vooral gelezen worden vanuit de kennis die beschikbaar is op het moment van schrijven (mei 2011). Indien noodzakelijk zal het plan op enig moment aangepast worden.

## 2. Waarom een Buizenzone Eemsdelta?

De rijksoverheid streeft ernaar het aandeel van de chemische industrie in het Bruto Nationaal Product (BNP) de komende 10 jaar te verdubbelen. Er zijn vijf chemieclusters in Nederland:

- Rotterdam
- Zeeland
- Chemelot, Geleen
- Amsterdam
- Delfzijl

Delfzijl is één van de weinige plekken in Nederland waar nog volop ruimte is voor uitbreiding van de chemische industrie. De verwachting en wens is dan ook dat het chemiecluster in Delfzijl de komende jaren zal groeien.

Daarnaast zien we op dit moment al een stormachtige groei aan bedrijvigheid in de Eemshaven (op circa 20 km afstand van Delfzijl). Daar worden o.a. drie energiecentrales gebouwd die binnen enkele jaren circa 30% van de nationale energiebehoefte zullen opwekken.

Gebleken is dat er grote behoefte bestaat aan infrastructuur waardoor gassen en vloeistoffen makkelijk en snel tussen beide industriegebieden uitgewisseld kunnen worden.

### *Vervoer van stoffen voorzien*

Voor een verdere groei van het chemiepark Delfzijl is de aanvoer van grondstoffen en hulpstoffen een essentiële voorwaarde. Dit geldt zowel voor de groei van de bestaande bedrijven als voor het aantrekken van nieuwe chemische bedrijven die zich in Delfzijl willen vestigen.

De grondstoffen worden per diepzeeschip in grote hoeveelheden aangevoerd. De diepzeeschepen kunnen gelost worden in de Eemshaven (diepte: 15 meter) en niet in de haven van Delfzijl (diepte 9 meter). De grondstoffen moeten vervolgens naar Delfzijl worden getransporteerd.

Daarnaast kunnen de energiecentrales in de Eemshaven stoffen produceren die als grondstof kunnen dienen voor de chemische industrie en daarmee nieuwe ontwikkelingen op gang brengen.

Buisleidingen voor de volgende stoffen worden nu al voorzien:

- Zuurstof (O<sub>2</sub>)
- Stikstof (N<sub>2</sub>)
- Waterstof (H<sub>2</sub>)
- Kooldioxide (CO<sub>2</sub>)
- Syngas

Andersom zullen ook richting de Eemshaven stoffen getransporteerd moeten worden ten behoeve van de bedrijfsvoering. Het gaat dan in ieder geval om:

- Gas
- industriewater (zoet).

### *Bundeling*

Door bundeling van infrastructuur kan de Buizenzone ook gebruikt worden om andere kabels en leidingen te leggen. Op die manier wordt voorkomen dat een wildgroei aan leidingen en kabels ontstaat tussen de Eemshaven en Delfzijl. Er is op dit moment al voorzien dat in ieder geval een glasvezelkabel gelegd moet worden tussen de Eemshaven en Delfzijl. Deze kan eveneens in de Buizenzone gelegd worden.

Daarnaast zal de aanwezigheid van een buizenzone wildgroei van leidingen in de toekomst voorkomen. Gebruikmaking van de Buizenzone Eemsdelta kan als voorwaarde gesteld worden voor het leggen van leidingen in de regio. Hiermee wordt de druk op de aanwezige landbouw- en natuurgronden in de rest van het gebied verder voorkomen.

### *Veilig en Duurzaam*

Buisleidingen zijn een duurzame en veilige manier van vervoer van stoffen, vergeleken met traditioneel vervoer over de weg, per spoor of via het water. Indien de hierboven beschreven stoffen op de traditionele manier vervoerd zullen worden zal dit zorgen voor een sterke toename van het vrachtvervoer in de Eemsdelta. Door uitstoot van CO<sub>2</sub> en fijnstof zal dit een verslechtering van het milieu betekenen, die kan voorkomen worden door het gebruik van buisleidingen. Daarnaast zal ook het veiligheidsrisico toenemen bij een sterke groei van het vrachtverkeer tussen de Eemshaven en Delfzijl. Tot slot zal ook de verkeerssituatie en daarmee de bereikbaarheid van de regio door de grotere verkeersdruk verslechteren wanneer geen gebruik gemaakt zal worden van buisleidingen.

### *Vestigingsklimaat*

De aanwezigheid van een buizenzone in de Eemsdelta die beide havens verbindt, zal een grote stimulans betekenen voor de economische ontwikkeling en de werkgelegenheid in de regio. Voor de chemiesector in Delfzijl en de toekomstige ontwikkeling daarvan, speelt de aanleg van een buizenzone essentiële rol. De aanwezigheid van een dergelijke voorziening is een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor nieuwe bedrijven. Daarnaast zal ook de exploitatie van de Buizenzone zelf, en de regelmatige aanleg van nieuwe buisleidingen zorgen voor werkgelegenheid.

### 3. Plan van aanpak

De realisatie van een dergelijk omvangrijk infrastructureel project kent veel facetten en kost veel tijd. Het projectbureau Buizenzone Eemsdelta houdt zich bezig met de voorbereidingen en het inzichtelijke maken van de haalbaarheid van het project. Grofweg kunnen daarbij een aantal onderdelen onderscheiden worden:

1. Financiering van de voorbereidingsfase
2. Tracékeuze en voorbereiding besluit Provincie Groningen
3. Voorbereiding van financiering van de realisatie
4. Pre-engineering en realisatie
5. Voorbereiden van de beheersorganisatie

Al deze onderdelen samen zullen input leveren om de volgende twee vragen te beantwoorden:

- Is het haalbaar de Buizenzone Eemsdelta te realiseren
- Welke route zal de Buizenzone Eemsdelta moeten volgen

De Stichting UFO-BED zal deze vragen als eerste moeten beantwoorden. Bij een positief besluit zal dit vervolgens ook door Provinciale Staten van Groningen bevestigd moeten worden. Vervolgens zal de provincie deze keuze moeten inbedden in het Provinciaal Ontwikkelingsplan.

#### 3.1 Financiering voorbereidingsfase

De kosten van de voorbereidingsfase zijn begroot op 3,5 miljoen euro. Deze kosten worden gefinancierd door enerzijds SNN en provincie Groningen en anderzijds door cofinanciers zoals Groningen Seaports, NOM, Nuon, RWE, Waterbedrijf Groningen, Buisleidingenstraat Nederland en Enexis.

#### 3.2 Tracékeuze

Het is van belang helder te maken welk tracé een buizenzone in de Eemsdelta het best kan volgen, daarbij rekening houdend met belangen van alle stakeholders, inclusief de omgeving.

In een eerder stadium, voordat de projectgroep operationeel was, is reeds een drietal mogelijke tracés voor de Buizenzone Eemsdelta uitgewerkt:

- Het Eems Dollard tracé (in zijn geheel door de Eems)
- Het Leermens tracé (in zijn geheel over land, zoveel mogelijk de route volgend van huidige Gasleidingen en Hoogspanningslijnen.
- Het Holwierde tracé (langs de dijk tot Delfzijl en dan tussen Appingedam en Delfzijl door. Een mogelijk alternatief is de route langs de dijk tot Delfzijl, en vanaf daar door de Eems.)

Deze drie tracés zijn alle opgenomen in het Provinciaal OntwikkelingsPlan (POP) van de provincie Groningen.

Besloten is alle drie de tracés met elkaar te vergelijken om zo te komen tot een voorkeur die het beste tegemoet komt aan de belangen van omgeving, landbouw, milieu en veiligheid.

De volgende aspecten worden vergeleken:

- Milieueffecten (inclusief veiligheid)
- Landbouweffecten
- Economische kosten
- Maatschappelijke kosten

### **3.2.1 Milieueffectrapportage (MER)**

De projectgroep zal als initiatiefnemer van het project het traject ten behoeve van het opstellen van een milieueffectrapportage begeleiden en financieren. In deze MER worden drie trajecten met elkaar vergeleken, waarbij één traject (het Holwierde tracé) twee varianten heeft. De projectgroep heeft een startnotitie opgesteld die beschrijft welke onderdelen in de MER beschreven zullen worden. Deze notitie is in juni 2010 ingediend bij de provincie Groningen, waarna een inspraakperiode van kracht is geweest. De reacties zullen worden meegenomen bij het opstellen van de uiteindelijke MER. Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen hebben op 12 oktober 2010 de MER-richtlijn vastgesteld en doorgezonden aan Provinciale Staten. De MER zal naar verwachting rond de zomer van 2011 door het projectbureau worden ingediend bij de provincie Groningen.

De provincie Groningen zal de inspraakprocedure rond de MER uitvoeren en begeleiden. Daarna zal aan de hand van een (eventueel aangepaste) eindversie besluitvorming plaatsvinden door de provincie Groningen. Deze besluitvorming wordt verwacht in het derde kwartaal van 2011.

### **3.2.2 Landbouweffectrapportage (LER)**

De aanleg van een Buizenzone in de Eemsdelta heeft de nodige impact op de omgeving. Met name de mogelijke trajecten over land hebben daarnaast gevolgen voor vele tientallen boeren landeigenaren. De projectgroep Buizenzone Eemsdelta zal uitgebreid onderzoeken wat de gevolgen van de landvarianten zijn op de landbouw. Ze is van mening dat een reguliere milieueffectrapportage hier niet genoeg uitsluitsel over geeft. Daarom zal ze het initiatief nemen om deze gevolgen in een op de MER aanvullende landbouweffectrapportage (LER) in kaart te brengen. De uitkomsten van dit onderzoek zullen uiteindelijk een belangrijke rol spelen bij de uiteindelijke tracékeuze.

### **3.2.3 Economische kosten**

De drie tracés verschillen wezenlijk van elkaar en zullen ook verschillen met zich meebrengen in aanlegkosten. Dit heeft te maken met de kosten van het land dat aangekocht of gehuurd dient te worden, alsmede met de kosten van voorzieningen die getroffen dienen te worden.

#### *Grondgebruik*

Indien de gekozen tracés over land gaan (Leermens tracé of Holwierde tracé) zullen afspraken gemaakt moeten worden met de huidige landeigenaren over het gebruik van de grond. Aangezien onteigening voor dit project niet direct voor de hand ligt, zullen alle landeigenaren vrijwillig moeten meewerken aan het initiatief. Om dit te bereiken is het van groot belang zorgvuldig en met zorg voor de omgeving op te treden. Per landeigenaar zal gekeken moeten worden wat de meest geschikte optie is. Denkbaar opties zijn:

- De grond zou kunnen worden gehuurd/gepacht van de landeigenaar. In dat geval moet een vergoedingssystematiek ontwikkeld worden ten aanzien van de vergoeding voor het gebruik.
- De grond voor het land zou kunnen worden aangekocht door Buizenzone Eemsdelta. De landeigenaar zou in dat geval de grond terug kunnen krijgen in bruikleen als er geen leidingen gelegd worden.
- Onderzocht kan worden of het wellicht mogelijk is dat de grond wordt aangekocht en dat de landeigenaar een belang zou kunnen verwerven in de exploitatie van de Buizenzone Eemsdelta. Hiermee zou hij inkomsten kunnen genereren die toenemen naarmate er meer buisleidingen gelegd worden.
- Een andere optie is dat wellicht gekeken kan worden of de landbouwer via grondruil gecompenseerd kan worden met nieuwe landbouwgrond.

De projectgroep zal het initiatief nemen om een heldere set aan voorstellen op te stellen, zoveel mogelijk in samenspraak met boeren(organisaties) om het eventuele grondgebruik naar ieders tevredenheid op te lossen.

#### *Vergoedingssystematiek*

Naast de keuze tot koop of pacht, zal ook een heldere en faire vergoedingssystematiek ontwikkeld moeten worden voor het gebruik of de koop van (landbouw)grond. Het projectbureau zal het initiatief nemen om te komen tot een goede vergoedingssysteem. Ze zal hierbij onder meer samenwerken met LTO-Noord. Het projectbureau streeft ernaar voor het einde van het jaar een model gereed te hebben. Deze kan dan meegewogen worden bij de tracékeuze.

Indien overigens het Eems Dollard tracé als voorkeurstracé wordt aangenomen, zal het verwerven van grond niet nodig zijn. Voor dit tracé zal nog wel nagegaan moeten worden hoe andere rechten vastgelegd moeten worden.

#### **3.2.4 Maatschappelijke kosten**

Een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) is een overzicht van alle voor- en nadelen van een project voor alle partijen in de samenleving, zoveel mogelijk op geld gewaardeerd. Uit de analyse blijkt of de maatschappelijke welvaart door een project toeneemt. De MKBA is gebaseerd op een breed welvaartsbegrip. Welvaart hangt niet alleen af van de beschikbare hoeveelheid goederen en diensten, maar ook van allerlei immateriële zaken, zoals de aanwezigheid van open ruimte en een schoon milieu. Ook omgevingskwaliteiten komen dus in een MKBA aan bod. Gelet op het feit dat effecten op milieu en landbouw al in afzonderlijk rapportages aan bod komt, zal deze informatie veelal in de MKBA overgenomen worden. Aanvullend zullen ook de overige maatschappelijke effecten in de MKBA uitgewerkt worden.

Producenten en consumenten ontlene een zeker nut aan de totstandkoming van de Buizenzone Eemsdelta. Dat nut is uit te drukken in een geldelijke waardering. Die geldelijke waardering is gebaseerd op de betalingsbereidheid voor de effecten van de buizenzone. Als het saldo van kosten en baten van de MKBA positief is, vergroot het betreffende project de maatschappelijke welvaart. Dat hoeft niet te betekenen dat iedereen erop vooruitgaat. Het kan zijn dat enkele partijen zoveel voordelen ondervinden, dat de nadelen van andere partijen daar tegenover wegvallen. In de conclusie van een MKBA staat daarom altijd vermeld hoe de voor- en nadelen van een project over maatschappelijke partijen zijn verdeeld.

Het projectbureau zal het initiatief nemen om een MKBA op te stellen voor de drie verschillende tracés. Hierbij zal ook een vergelijking plaatsvinden met de situatie waarin er geen buizenzone wordt gerealiseerd en al het vervoer op de traditionele manier wordt uitgevoerd. Deze zal in de zomer 2011 aan het bestuur aangeboden worden.

### **3.3 Voorbereiding financiering van de realisatie**

De realisatie van de Buizenzone, indien deze doorgaat, kost naar schatting ca. 100 miljoen euro (Raming Leermenstracé in *Tracéstudie Buisleidingenstraat Eemshaven – Delfzijl, Gasunie, februari 2009*). De belangrijkste kostenposten hierbij zijn de verwerving van grond/cq. de kosten van gebruik en de aanleg van de benodigde kunstwerken.

Het Projectbureau Buizenzone Eemsdelta vindt het een reëel scenario dat deze kosten door de rijksoverheid gedragen worden, vergelijkbaar met de financiering van andere infrastructuur zoals snelwegen en de Buisleidingenstraat Zuidwest Nederland. Ze zal de komende periode in gesprek gaan met provincie en ministeries om te kijken hoe financiering verkregen kan worden.

Daarnaast zal echter ook een scenario ontwikkeld worden waarbij de financiering zowel door private als publieke partijen plaatsvindt. Wat de procentuele verdeling publiek/privaat kan/moet zijn en welke private partijen hiervoor belangstelling hebben zal tijdens de voorbereidingsfase duidelijk moeten worden.

### **3.3.1 Aansluiten bij landelijk beleid**

De Rijksoverheid stelt algemene kaders en veiligheidseisen waaraan buisleidingen voor gevaarlijke stoffen moeten voldoen. Hoewel meerdere ministeries taken hebben met betrekking tot buisleidingen, ligt de primaire verantwoordelijkheid bij het Ministerie Infrastructuur & Milieu.

Het rijksbeleid voor nieuwe transportleidingen staat nu nog in het Structuurschema buisleidingen (SBUI) uit 1985. I&M werkt aan een opvolger van het structuurschema: de Structuurvisie Buisleidingen. Die wijst ruimte aan voor toekomstige buisleidingen voor gevaarlijke stoffen in Nederland voor de komende 20 tot 30 jaar. Onderdeel van die voorbereidingen is dat een planMER wordt uitgevoerd voor die structuurvisie.

Inmiddels is de Buizenzone Eemsdelta ook opgenomen in de Landelijke Structuurvisie Buisleidingen. Het Ministerie van I&M heeft als beleidsdoelstelling geformuleerd het transport van goederen ondergronds te bevorderen uit een oogpunt van het vermijden van transportbewegingen en veiligheid. De Buizenzone Eemsdelta speelt hier nadrukkelijk op in.

Er bestaan in Nederland reeds ervaringen met een Buizenzone. Zo ligt tussen Rotterdam en Antwerpen sinds medio 1970 de Buisleidingenstraat Zuidwest Nederland. Deze buisleidingenstraat is destijds door het Rijk gerealiseerd en wordt momenteel nog steeds volledig door de staat geëxploiteerd. Daarnaast onderzoekt Zeeland Seaports momenteel de mogelijkheden om een specifieke buizenzone te realiseren bij/tussen de havens in Zeeland.

Het projectbureau zal inzichtelijk maken hoe de Buizenzone Eemsdelta zich verhoudt tot de landelijke plannen en regels die worden opgesteld. Ook zal ze kijken of en in hoeverre aansluiting gezocht kan worden bij de bestaande Buisleidingenstraat Zuidwest Nederland en de plannen die bestaan in Zeeland.

### **3.3.2 Budgetten**

Het projectbureau zal in gesprek gaan met provincie en ministeries om budgetten aan te spreken ten behoeve van realisatie van de Buizenzone Eemsdelta. Hierbij wordt gekeken naar:

- Ministerie I&M: als trekken van de Structuurvisie Buisleidingen (en de Plan MER). Gesprekken lopen inmiddels.
- Ministerie V&W: als financier van landelijke infrastructuur. Hierbij wordt met name gekeken naar de zogenaamde MIRT (Meerjaren Infrastructuur Ruimtelijk Transport). In de contacten zal samenwerking gezocht worden met Buisleidingenstraat Nederland, die al lopende contacten heeft met V&W.  
Aangetekend moet worden dat eenduidig beleid omtrent financiering van buisleidingen vooralsnog ontbreekt. Het Ministerie onderzoekt hoe deze infrastructuur in de toekomst gefinancierd moet worden. Het projectbureau zal actief aan deze discussie deelnemen.
- Ministerie EZ: Voorheen bestond voor dit soort projecten de mogelijkheid een aanvraag in te dienen bij het Fonds Economischer Structuurversterking (FES). In het Regeerakkoord is echter opgenomen dat het FES budget wordt opgeheven. Bestaande FES gelden worden overgeheveld naar de begrotingen van de afzonderlijke departementen, die vervolgens zelf bepalen hoe ze met de budgetten omgaan. Geld van FES envelop Sterke Regio's wordt

overgeheveld naar EZ, waar in eerste instantie DG Regio bepaalt wat er met het geld gebeurt.

### 3.4 Detailengineering

De Buizenzone Eemsdelta wordt aangelegd in een bestaande omgeving en in een situatie met bestaande (ondergrondse en bovengrondse) infrastructuur. Hiermee zal bij de inrichting rekening gehouden moeten worden.

Het algemene kenmerk van het te doorsnijden gebied bij de landtracés dat het wijds en open land betreft met over het algemeen agrarisch grondgebruik. Zit zal zoveel mogelijk worden gehandhaafd. De Buizenzone zal in het landschap niet dominant aanwezig zijn.

Een buizenzone wint aan belang als (moeilijk) te kruisen objecten zoals dijken, waterwegen, spoorwegen en hoofdwegen of permanent voorzien zijn van een kruisingconstructie in de vorm van een leidingtunnel of –viaduct. Hiermee wordt enerzijds overlast naar de omgeving en het verkeer tijdens de aanleg van leidingen voorkomen en anderzijds extra ruimtebeslag als gevolg van het uitwaaiëren bij aanleg op grote diepte.

Oorspronkelijk was het plan ook de pre-engineering deel te laten uitmaken van de voorbereidingsfase. De pre-engineering van de buizenzone kan bij nader inzien echter beter plaatsvinden onder verantwoordelijkheid van de uiteindelijke partij(en), die de buizenzone gaat(gaan) realiseren. Dit onderdeel zal dus geen deel uitmaken van de voorbereidingsfase. Voor de nog op te stellen business case zullen we ten aanzien van de kosteninschatting van kunstwerken uitgaan van schattingen, gebaseerd op soortgelijke projecten/kunstwerken die recent in Nederland zijn gerealiseerd.

### 3.5 Voorbereiden van de beheersorganisatie

Als de Buizenzone gerealiseerd wordt, dient deze ook op een heldere veilige manier beheerd te worden. Het interesseren van bedrijven om een buisleiding aan te leggen en het toezicht op een veilige feitelijke aanleg is uitdrukkelijk een taak van de beheersorganisatie. Daarnaast bestaat een belangrijke rol bij de doorlopende veiligheidsinspectie van (de buizen in) de zone.

Het projectbureau heeft (vooralsnog) geen taak bij het feitelijk beheer. Wel is ze gevraagd voorstellen te doen hoe, door wie en waar zo'n beheersorganisatie het beste ingericht kan worden.

Hierbij kan aan één van de volgende scenario's gedacht worden:

- Beheer door Groningen Seaports
- Beheer door Buisleidingenstraat Nederland
- Beheer door een netbeheerder (design, maintain, construct)
- Beheer door een consortium van bedrijven/organisaties

Het projectbureau zal deze scenario's uitwerken en voorzien van voor- en nadelen. In de loop van 2011 zullen ze aan het bestuur van de Stichting UFO voorgelegd worden ter besluitvorming. Het Bestuur kan dan, samen met de tracékeuze een besluit nemen over de meest gewenste vorm van de beheersorganisatie.

## 4. Communicatie door betrokkenheid

De Buizenzone Eemsdelta heeft een grote impact op de omgeving. Verschillende belanghebbenden spelen in die omgeving een rol. Soms zijn zij georganiseerd in belangengroeperingen, soms ook niet. Het Projectbureau Buizenzone Eemsdelta vindt het van belang om veelvuldig met al deze groepen te communiceren en van gedachten te wisselen.

De Projectgroep Buizenzone Eemsdelta heeft hiervoor de Klankbordgroep Buizenzone Eemsdelta geformeerd waarin alle bekende stakeholders zijn vertegenwoordigd. Deelnemers zijn: gemeenten Eemmond, Slochteren, Loppersum, Appingedam, Delfzijl; LTO-Noord; Milieufederatie en Waddenvereniging; Samenwerkende Bedrijven Eemsdelta (SBE); Bedrijfsbelangen Eemshaven (BBE); Adviescommissie Delfzijl-Eemshaven; Vereniging Groninger Dorpen; Waterbedrijf Groningen; Waterschappen Hunze & Aa's en Noorderzijlvest.

Als toehoorders zijn aanwezig de provincie Groningen, Groningen Seaports en de NOM.

Via regelmatige bijeenkomsten van de klankbordgroep wordt gecommuniceerd met deze doelgroepen. Het gaat er hierbij niet alleen om te informeren over de stand van zaken, maar ook om in een vroeg stadium te luisteren naar wat men te zeggen heeft en om wederzijds te overleggen over implicaties, gevolgen en mogelijkheden van de Buizenzone Eemsdelta. Dit draagt er aan bij dat stakeholders betrokken blijven bij de ontwikkeling van de Buizenzone Eemsdelta. Bovendien kan op deze manier beter gebruik gemaakt worden van de ideeën en wensen van de belanghebbenden. Door hen allemaal samen in een bijeenkomst aan te spreken wordt voorkomen dat bepaalde groepen een informatievoorsprong hebben.

Het projectbureau wil in een vroegtijdig stadium met de belanghebbenden overleggen en communiceren over plannen en ontwikkelingen, ook als die nog slechts in een onzekere ideefase zijn. Ze is ervan overtuigd dat dit de enige manier is om daadwerkelijk een dialoog op gang te brengen waarbij begrip ontstaat voor elkaars standpunten. Dit brengt onvermijdbaar situaties met zich mee waarin het antwoord op bepaalde vragen nog niet gegeven kan worden. Dat kan soms onbevredigend zijn, maar het is desondanks een bewuste strategie.

Via de leden (organisaties) in de klankbordgroep zal communicatie georganiseerd worden met hun achterban. In overleg met de specifieke stakeholders wordt dit verder vormgegeven worden.

Mogelijkheden:

- Communicatie in samenwerking met stakeholder
- Stakeholder voorzien van communicatie-uitingen voor hun achterban
- Stakeholder ondersteunen bij communicatie
- Communicatie op uitnodiging van stakeholder
- Etc.

Naast de communicatie via en naar aanleiding van de Klankbordgroep zal het projectbureau ook zelfstandig vormen van communicatie toepassen richting belanghebbenden. Centraal hierbij staat de website [www.buizenzone.nl](http://www.buizenzone.nl). Maar aanvullend zal gebruik gemaakt worden van:

- Email nieuwsbrief aan subscribers
- Rubriek op advertentiepagina van Groningen Seaports in lokale huis-aan-huisbladen in het gebied.
- Teksten/berichten aanleveren voor (interne) media van stakeholders
- Persbericht bij mijlpalen voor regionale en lokale media
- Informatiebijeenkomsten voor groepen belanghebbenden
- Presentaties voor commissie- of gemeenteraden

### Communicatie over de uitkomsten van de voorbereidingsfase

Het wordt gedurende de gehele voorbereidingsfase van groot belang geacht om communicatie met de omgeving gaande te houden. Hierdoor blijven alle belanghebbenden voortdurend op de hoogte van de stand van zaken. Toch is het duidelijk dat er extra communicatieactiviteiten ontwikkeld (moeten) worden op het moment dat de onderzoeken afgerond zijn en er een tracékeuze moet plaatsvinden. Het projectbureau zal in samenwerking met de provincie Groningen diverse vormen van communicatie opzetten om mensen te informeren en met hen in gesprek te gaan over de uitkomsten. Een exact communicatieplan zal het projectbureau hier nog voor opzetten. Elementen die daar in ieder geval in terug zullen komen zijn:

- Alle mensen in de regio ontvangen huis aan huis achtergrondinformatie op schrift (krant)
- Mensen krijgen meerdere momenten en mogelijkheden om te reageren
- Er worden meerdere lokale bijeenkomsten georganiseerd waar mensen in relatief kleine groepen uitleg kunnen krijgen
- Alle informatie wordt via de website [www.buizenzone.nl](http://www.buizenzone.nl) ontsloten.
- Er is in eerste instantie inspraak mogelijk op zowel de MER als de LER
- In een tweede fase is inspraak mogelijk op het provinciaal inpassingsbesluit

Ten aanzien van de communicatie moet hier een onderscheid gemaakt worden tussen de formele stappen die in het kader van de inspraak georganiseerd worden door de provincie en de communicatie die door het projectbureau georganiseerd wordt. Vanzelfsprekend vindt hierover nauw overleg plaats en wordt zoveel mogelijk gezamenlijk opgetrokken. In planning ziet dat er als volgt uit:

#### Tracékeuze

Indien uit de rapporten die opgesteld worden niet één duidelijke voorkeursvariant blijkt, zal de keuze uitgesteld worden tot na de communicatie over en inspraak op de verschillende onderzoeken. Op die manier kunnen de reacties van de omgeving meegewogen worden in de uiteindelijke keuze.

In planning ziet één en ander er als volgt uit:

Wanneer	Actie	Primair verantwoordelijk
zomer. 2011	Rapporten gereed	Projectbureau
zomer. 2011	Presentatie in klankbordgroep van uitkomsten	Projectbureau
september. 2011	Communicatie met omgeving via huis-aan-huis uitgaven en bijeenkomsten	Projectbureau/ provincie
sep/okt 2011	Formele inspraakperiode op MER, LER en MKBA	Provincie
oktober 2011	Advies m.e.r.-commissie	Provincie
najaar. 2011	Keuze voorkeustracé door Bestuur Stichting UFO	Projectbureau
najaar. 2011	Bijeenkomst klankbordgroep over tracékeuze	Projectbureau
eind 2011	Voorgenomen besluit tracékeuze door GS provincie Groningen	Provincie
eind 2011	Besluit tracé in PS provincie Groningen	Provincie

## 5. Planning

Het Projectbureau Buizenzone Eemsdelta streeft ernaar om halverwege 2011 besluitvorming te laten plaatsvinden over het wel of niet doorgaan van de Buizenzone en het tracé dat gevolgd zal worden. In de aanloop daar naartoe vinden de volgende mijlpalen plaats:

### 2010

- Website online (gereed)
- Startnotitie MER en inspraak (gereed)
- MilieuEffectRapportage (MER) (loopt)
- LandbouwEffectRapportage (LER) (loopt)
- Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) (loopt)
- Economische Kosten Analyse (loopt)
- Analyse verhouding tot landelijk beleid Buisleidingen (loopt)
- Onderzoek naar mogelijke inrichting beheersorganisatie (loopt)
- Bijeenkomsten Klankbordgroep (3 x) (loopt)
- Communicatie met omgeving (loopt)
- Ontwerp vergoedingssystematiek bij grondgebruik i.s.m. LTO-Noord

### 2011

- Inspraak MER, LER en MKBA
- Communicatie over uitkomsten rapporten
- Tracékeuze door provincie
- Besluit doorgang Buizenzone door Stichting UFO
- Keuze beheersorganisatie

Indien de buizenzone inderdaad gerealiseerd zal worden zullen in de daarop volgende periode de volgende werkzaamheden uitgevoerd moeten worden:

- Planologische inpassing door provincie
- Bepalen detailtracé
- Grondverwerving/afspraken (indien noodzakelijk)
- Detailengineering Buizenzone
- Aanbesteding aanleg
- Uitwerken beheersorganisatie
- Werven gebruikers/huurders/leidingeigenaren
- Bijeenkomsten Klankbordgroep (6 x)
- Communicatie met omgeving
- Uitwerking financiering uitvoering(dan wel in 2012)

### 2012

- Afronding planologische inpassing
- Aanleg kunstwerken
- Voortgang grondverwerving/afspraken (indien noodzakelijk)
- Opzet fysieke beheersorganisatie
- Start feitelijk beheer
- Werven gebruikers/huurders/leidingeigenaren
- Waterleiding t.b.v. industriewater
- Bijeenkomsten Klankbordgroep (6 x)
- Communicatie met omgeving

***Kanttelingen bij de planning***

Niet alle hierboven genoemde mijlpalen zijn even goed beïnvloedbaar door het Projectbureau Buizenzone Eemsdelta. Daardoor ontstaan enkele onzekere factoren die de voortgang zouden kunnen vertragen.

Indien gedurende het project duidelijk wordt dat de planning op punten bijgesteld moet worden, dan zal het Projectbureau Buizenzone Eemsdelta hiertoe het initiatief nemen.

## 6. Bestuur en Projectteam

Het Projectbureau Buizenzone Eemsdelta is het uitvoerende team van de Stichting UFO-BED. Groningen Seaports, de Noordelijke Ontwikkelingsmaatschappij (NOM), Nuon en Buisleidingensstraat Zuidwest Nederland zijn de deelnemer in deze Stichting. Het bestuur van de Stichting UFO-BED bestaat uit:

- Dhr. Harm D. Post, directeur Groningen Seaports
- Dhr. Sietse Wiersma, projectmanager Noordelijke OntwikkelingsMaatschappij (NOM)
- Dhr. Peter Donk, directeur Buisleidingenstraat Zuidwest Nederland
- Dhr. Roel Kettenis, Nuon

Het Projectbureau Buizenzone Eemsdelta bestaat uit:

- Dhr. Ton Plattel, directeur
- Dhr. Rogier Brink, senior communicatieadviseur
- Mevr. Monique Oudes, secretariaat
- Dhr. Douwe Hogeveen, controller
- Dhr. Herbert Colmer, technisch adviseur