



DIV0396782

Gemeente Stein
Postbus 15,
6170 AA Stein

GEMEENTE STEIN		
29 FEB 2024		
Nr.		
Afd.		Kopie



Betreft: Zienswijze zaaknummer: Z2023-00000275

Meers, 28 februari 2024

Geachte Gemeente Stein,

Hieronder beschrijf ik mijn zienswijze met betrekking tot de vergunning aanvraag voor de bypass PALL-Leiding Stein.

Op Pagina 7 wordt een "groot risico" benoemd. De aanvraag maakt niet geheel duidelijk welk risico of wellicht verschillende risico's welke onder één noemer benoemd worden. Het uitspoelen van 50 m oever is beschreven. Hierna is volgens de aanvraag een nieuwe pijp geboord op dezelfde wijze als men ook de in de aanvraag beschreven pijp voornemens is te boren. Men wil dus een tweede pijp om een "risico" te spreiden.

Er staat letterlijk: *"Als beheerder van de PALL heeft PPS zich gerealiseerd dat het hebben van een productleiding en een reserveleiding op dezelfde locatie en met dezelfde functie een groot risico met zich meebrengt bij een calamiteit ter hoogte van de kruising van de Grensmaas"*

Er is blijkbaar sprake van een groot risico met een productleiding en een reserveleiding op dezelfde locatie. De risico's dat er iets mis gaat kan gaan worden dus niet onderkend. Onduidelijk in de hele aanvraag is:

1. Wat zijn deze risico's? Dit is namelijk niet beschreven. Het lijken met name financiële risico's te zijn, productie stagnatie e.d. Weegt dit belang op tegen de belangen van de omgeving en natuur?
2. Ook nu worden de pijpen naast de pijpen van AirLiquide gelegd. Waarom is het een risico om een productleiding naast een reserveleiding te leggen op dezelfde plaats terwijl het geen risico zou zijn om een productleiding naast de leidingen van Airliquide te leggen?
Een leiding met het zeer brandbare nafta in de buurt van een leiding met vloeibaar zuurstof. De aanwezigheid van zuurstof bevordert de verbranding van brandbare stoffen alleen maar.
3. Er is een nieuwe leiding geboord na het incident in 2021 dmv Horizontal Directional Drilling. Het zelfde principe als men nu van plan is te hanteren.
4. Een zinkerbundel is iets anders als de Horizontal Directional Drilling. Toch blijken er risico's en durft PPS-Pipelines het niet aan om enkel met de in gebruik zijnde HDD leiding te werken. Dit wekt stellig de indruk dat men niet overtuigt dat deze pijpleiding zonder risico's ligt. Hoe groot de risico's zijn en welke risico's dit zijn daar wordt wederom niets over geschreven. De nieuwe leiding heeft exact dezelfde risico's. Is hier enkel sprake van financiële risicospreiding?

5. Hoe groot is het risico dat de huidige HDD leiding stuk gaat, is niet beschreven.
6. Er wordt 4 km natuur ontgraven (en weer gedicht) om risicospreiding. Daarnaast ontstaat er dus een bredere beheerstrook om de financiële risicospreiding van een onbekend risico.
 - o De afweging tussen het onbekende en ongedefinieerde "grote risico" en de aantasting van de natuur is niet te maken wanneer je niet weet wat je tegen elkaar afweegt.
7. Uit de stukken van Rijkswaterstaat blijkt dat er geen oeverbescherming plaats vindt op de locatie waar de leiding aan zou landen. De leiding komt van een diepte van 10m onder de Maasbodem omhoog om vervolgens op een veel hoger gelegen deel het trace te vervolgens. Juist op dat punt zijn nu tot twee keer toe 2021 en 2023 de LAL leidingen (AirLiquide, zuurstof en stikstof) vrij gespoeld.

Pagina 8

Op pagina 8 staan de twee tracés beschreven. Wanneer er een Horizontal Directional Drilling uitgevoerd kan worden in de bocht bij Meers dan kan dat ook 350m eerder bij de huidige Maas kruising richting de bestaande pijpleiding. Dat levert een enorme milieu winst op omdat deze niet aangetast hoeft te worden, kost minder en het risico (wat dat ook mogen zijn) wordt verkleind. Waarom zijn er geen alternatieve routes uitgewerkt of beschreven met de voor en nadelen?

M.E.R.

Dat er geen MER is opgesteld is op z'n minste wel bijzonder te noemen. Waarom zou er niet gekeken hoeven te worden naar de milieu effecten? Een M.E.R. is verplicht bij grote bouwwerkzaamheden. In dit geval wordt er een leiding, 10 meter diep onder een rivier doorgeboord waarvan bekend is dat de bodem waarin geboord wordt niet stabiel is. Óók niet op 10m diepte onder die rivier! Zie verderop in deze zienswijze.

Het leggen van de leiding heeft hoe dan ook een behoorlijk impact op het milieu. Daarnaast zouden er alternatieven mogelijk zijn die mogelijk het zelfde doel behalen of benaderen. Die alternatieven zijn niet beschreven, zelfs de risico's die er nu zijn en kleiner zouden worden zijn niet beschreven. Onbekend is zelfs wat de risico's op dit moment zijn met de huidige pijpleiding.

Ook hoe er bij calamiteiten wordt gehandeld is niet duidelijk omdat er geen M.E.R. geschreven is. Wat als er hoog water is en er een leiding breekt en diverse delen van het tracé zijn niet bereikbaar? Met welk milieu-calamiteit krijgen we dan te maken en hoe wordt dat opgelost? Verderop in dit schrijven wordt er in de structuurvisie buisleidingen ook verwezen naar passages in die visie t.a.v. de M.E.R.

Als ik goed geïnformeerd ben dan wordt de leiding op 10 meter onder de Maas doorgeboord. Uit informatie van Rijkswaterstaat "Aandachtspunten Gemeenschappelijke Maas RWS-ZN, V1.0 d.d. 21-7-2021) staan diverse opsommingen van schade als gevolg van hoog water. De schade aan de grindruggen ter hoogte van de geplande PALL en de aanlanding van deze leiding. Schade aan de LALL. De LAL-leiding zijn de drie leidingnetwerken van AirLiquide. Deze zijn in het voor jaar van 2023 over een lengte van ca. 20m vrij gespoeld (grindlaag ter bescherming van de leidingen weg volledig weg). Kans op doorhangen en breken.

- **Inventarisatie en interpretatie ondergrondgegevens Maas (december 2021)** door Arcadis, Deltaris en TNO in opdracht van Rijkswaterstaat.

In deze publicatie blijkt dat er nog zeer veel onbekend is over de Maasbodembodem ter plekke en dat de natuurlijke processen na de werken aan de riviervverbreding nog niet stabiel zijn om conclusies te kunnen trekken over de stabiliteit van de Maasbodembodem en de inwerking van de rivier.

In het onderzoek is het volgende beschreven:

- Ook van het hydrylische knelpunt Meers/Kotem is bekend dat een afvoer van ca. 2000m³/s een maximale morfologische belasting op de bodembodem uitoefent. Juist deze lagere dan MHW-debieten (*MHW = Maximaal Hoog Water*) hebben een relatief hoge frequentie van voorkomen en kunnen dus zeker als *morfologisch maatgevende condities* ten aanzien van bodembodem stabiliteit beschouwd worden. Dit is een van de weinige locaties waar zeer hoge bodembodemschuifspanningen met een lage herhalingsstijd (dus hoge frequentie) verwacht worden. Op deze locatie is om deze reden dan ook in 2008 een bodembodem en oeverbescherming gerealiseerd.
 - De oeverbescherming is er niet aan de kant waar de leidingen aan land komen. Zoals eerder naar verwezen zijn de LAL leidingen daar recent tot twee keer toe vrijgespoeld.
- Een krantenartikel van 15 juli 2022 (zie bijlage) beschrijft diverse zorgelijke aspecten in en rond de Maas m.b.t erosie van de Maasbodembodem.
 - Leidingen die de Maas ondergronds kruisen kunnen bloot komen te liggen.
 - Hoe serieus de gevolgen van erosie kunnen zijn wordt in 1978 duidelijk, als in het Franse Tours de tweehonderd jaar oude Wilsonbrug over de Loire stukje bij beetje voor een derde instort. Het voorbeeld staat in een alarmerend rapport dat morfoloog Erik Mosselman van waterkennisinstituut Deltares in 2019 maakt voor Rijkswaterstaat.
 - De deskundige noemt de erosie van de Maasbodembodem een sluipmoordenaar. In het bewuste artikel: *"Om de sluipmoordenaar die erosie heet te stoppen, is er volgens Barneveld maar één gezond uitgangspunt"*.
- In een krantenartikel van 20 juli 2021 staat in ieder geval wel een risico beschreven dat zich ook bij de nieuwe bypass kan voordoen. In 2021 betrof het de zinkerbundel, maar ook een Horizontal Directional Drilling moet een hoogte verschil van 10m onder de Maasbodembodem naar het ca 24m hoger gelegen tracé naast de LAL leiding overbruggen. En laat nou juist die LAL leiding in 2021 en 2023 vrij gespoeld zijn over een grote afstand. Het milieu wordt hoe dan ook belast.
 - De woordvoerder van PPS nuanceert het in de krant nogal behoorlijk: *"De substantie wordt goed verdund door het water, en zou niet voor veel vervuiling zorgen. We gaan ervan uit dat het niet om een groot lek gaat."*
 - Maar als het nu wel eens om een groot lek gaat. Hoe groot is dan het risico voor het milieu.
- Op woensdag 15 december 2021 staat er in de krant o.a. te lezen hoe zorgwekkend de bodembodem van de Maas is voor Rijkswaterstaat:
 - *"Door de enorme kracht van het water ontstonden er in juli op 22 plekken gaten tot ongeveer 16 meter diep"*.
 - *"Rijkswaterstaat blijft de toestand van de Maasbodembodem monitoren. De sterke erosie van de bodembodem was niet verwacht, de herstelkosten niet ingecalculeerd. Er zijn zorgen dat dit vaker kan gebeuren."*

- **Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035**

In de structuur visie zijn een aantal zaken beschreven waarvan ik in de aanvraag niet direct iets terug zie. De strijdigheden met de structuurvisie buisleidingen zijn niet benoemd.

- Onder 6.3 Voorkomen van beperken van negatieve gevolgen
 - Bij de keuze van de locatie van leidingstroken en ook bij de aanleg, gebruik en beheer van buisleidingen is het streven gericht op het zoveel mogelijk voorkomen van nadelige gevolgen en andere belangen. Hierbij wordt hier ook gedacht aan het landschap, het natuurlijk milieu, cultuurhistorisch waardevolle objecten, volkshuisvesting, de landbouw, bossen, recreatie, de drink- en industriewatervoorziening, de waterhuishouding en andere in het geding zijnde belangen.
 - *Commentaar:*
In de aanvraag staat dat de leidingen ter plekke voorbereid worden dit is geen probleem omdat het gebied nog niet is ingericht als natuurgebied. Naar mijn mening heeft PPS niet begrepen dat het gebied niet ingericht wordt, maar dat de natuur zich zelf dient te ontwikkelen in dat gebied. Die ontwikkeling wordt ernstig verstoord en loopt daardoor vertraging op inde ontwikkeling.
Daarnaast en niet geheel onbelangrijk is dat de Maas in het deel tussen Borgharen en Born "vrij" is gelaten om zich te ontwikkelen en binnen bepaalde marges mag stromen zoals de Maas dat wil. Dus nagenoeg geen oeverbescherming. Door het verzoek worden twee niet verenigbare zaken bij elkaar gebracht. Een instabiele Maasbodem en ontbreken van oeverbescherming terwijl je voor een chemische leiding wel een stabiele ondergrond wil en ook dat de grond erboven op zijn plek blijft liggen. Er is sprake van niet verenigbare belangen.
 - Voor bepaalde categorieën buisleidingen, bijvoorbeeld gasleidingen, is een dubbelbestemming met natuurgebieden over het algemeen heel goed mogelijk, zoals nu ook al het geval is.
 - *Commentaar:*
Hier staat precies wat er in het natuurgebied in Meers/Maasband speelt. Er liggen leidingen welke gas transporteren. Nu wil men daar een leiding bijleggen voor het transport van een vloeibare stof. De structuurvisie schrijft niet dat de dubbelbestemming natuur heel goed mogelijk is met vloeibare stoffen. De aanvraag wijkt af van de structuurvisie buisleidingen 2012 – 2035.
- Onder 6.6 Alleen aanleg in aangewezen stroken
 - Nieuwe buisleidingen die vallen onder de strekking van deze Structuurvisie mogen voortaan in principe alleen worden aangelegd binnen de daartoe aangegeven stroken.
 - Normaliter kan er van worden uitgegaan dat nieuw aan te leggen buisleidingen in de in deze Structuurvisie aangegeven stroken ingepast kunnen worden.
 - Ook op dit punt wordt voor een deel afgewezen van de structuurvisie buisleidingen 2012-2035

- Onder 6.7 Gebruik bestaande verbindingen met het buitenland
 - Het Rijk houdt rekening met de toekomstige aanleg van buisleidingen die de landsgrenzen overschrijden. Het zal met name gaan om aardgastransport, maar ook om olie(producten) en chemische stoffen. Bij het vaststellen van aanlandingspunten (grensovergangen aan zee) en grensovergangen met België en Duitsland in de hoofdstructuur is zoveel mogelijk aangesloten bij de bestaande punten uit het Structuurschema Buisleidingen. Een beperkt aantal nieuwe punten zijn toegevoegd. Een aantal andere is vervallen. Uit overleg met de buurlanden is gebleken dat bij de vastgestelde grensovergangen doorgaans voldoende ruimte is voor de aanleg van extra leidingen aan de andere kant van de grens; soms zal maatwerk nodig zijn. Een doorgaande verbinding over de grenzen heen vormt daarmee geen probleem. Net als bij de binnenlandse leidingstroken geldt dat bestaande buisleidingen die buiten de vastgestelde stroken liggen, niet hoeven te worden weggehaald. Er komen alleen geen nieuwe nationale leidingen meer naast te liggen.
 - *Commentaar:*
 Er staat: "Gebruik bestaande verbindingen met het buitenland" en "Er komen alleen geen nieuwe nationale leidingen meer naast te liggen". In het verzoek van PPS is er gewoon sprake van een nieuwe verbinding over de grens. Er wordt simpelweg op een andere locatie dan de bestaande een nieuwe verbinding gemaakt met het buitenland. Wederom is het verzoek in strijd met de structuurvisie buisleidingen 2012 – 2035. In de hele visie wordt niet gesproken over een extra leiding. De visie is kraakhelder – Gebruik bestaande verbinding met het buitenland!
- Onder 7.2 Grensovergangen en aanlandingspunten
 - Van Vlaamse en Duitse kant is in zienswijzen gereageerd op de OntwerpStructuurvisie Buisleidingen. Uit deze zienswijzen blijkt dat over het algemeen de grensovergangspunten geen problemen opleveren voor een doorgaand tracé in het buurland met uitzondering van de grensovergangspunten bij Tegelen (met Duitsland) en op de Belgische grens in de gemeente Reimerswaal (verbinding met Antwerpen). Hier zal in het buurland maatwerk nodig zijn om een geschikt tracé voor een nieuwe leiding te vinden.
 - *Commentaar:*
 Uit bovenstaande blijkt dat er in België geen belemmeringen zijn uitgezonderd de twee benoemde overgangen. In 6.7 is te lezen dat de bestaande verbinding gebruikt moet worden. Als er dan al een extra PAL gelegd moet worden is het volgens de structuurvisie buisleidingen te verwachten dat deze naast de bestaande PAL komt te liggen en niet via een andere route.
- Onder 7.3.2. Advies Commissie MER
 - De commissie vindt een gedetailleerde beschrijving van milieueffecten en eventuele mitigerende maatregelen daarvoor noodzakelijk.

- **Commentaar:**
Er is onderzoek gedaan maar dat is vaak op hoofdlijnen gebeurt. Onduidelijk zijn de risicocontouren t.a.v. de PAL leiding. Ook al is het gebied dunbevolkt er wonen wel mensen dicht op het tracé. Ook staat er geschreven. Ook moet er rekening mee gehouden worden dat dit een oudere visie betreft en de recentere ontwikkelingen t.a.v. de erosie op de Maasbodem en het wegspoelen van oevers nog onbekend was destijds.
- **Onder 8.3 Domino-effecten en cumulatie**
 - Domino-effecten zullen zich mogelijk alleen kunnen voordoen waar de onderlinge afstand tussen leidingen minder is dan 7-5 meter
 - Uitgangspunt van deze Structuurvisie is dat nieuwe leidingen op zodanige afstand dienen te worden gelegd dat het domino-effect niet kan leiden tot te grote risico's. Dit vraagt in de meeste gevallen een onderlinge afstand van zo'n 5 tot 7 meter.
 - **Commentaar:**
In de aanvraag staat dat de afstand van de nieuwe leiding tot de buitenste leiding van Air Liquide 1 meter bedraagt. Ook hier is afgewezen van het uitgangspunt van de structuurvisie buisleidingen. Ook wordt niet gekeken naar de stoffen welke bij elkaar kunnen komen en de negatieve gevolgen kunnen versterken. Het brandbare nafta en zuurstof van Air Liquide.
- **Bijlage 1 Onderzochte grensovergangen**
 - **Stein/Meers (Limburg) – Maasmechelen (Limburg (B))**
 - Deze grensovergang was niet opgenomen in het Structuurschema Buisleidingen van 1985. Er ligt hier een chemicaliënleiding. Deze grensovergang wordt opgenomen in de hoofdstructuur. De grensovergang ligt in een Natura2000-gebied; omlegging is niet mogelijk. Aan Vlaamse zijde zal rekening moeten worden gehouden met daar aanwezige natuurgebieden.
 - **Commentaar:**
Deze overgang is toegevoegd omdat hij ontbrak in de vorige structuurvisie.
 - **Stein/Urmond (Limburg) – Leut (Limburg (B))**
 - Deze grensovergang was niet opgenomen in het Structuurschema Buisleidingen van 1985. Er zijn reeds leidingen aanwezig voor vloeibare koolwaterstoffen. Er wordt geen uitbreiding voorzien.
 - **Commentaar:**
Er worden geen uitbreidingen voorzien en toch wordt er nu een bypass aangevraagd. Opmerkelijk.

Alles overziend is het onduidelijk welke risico's PPS Pipelines wil voorkomen. Zijn dit risico's m.b.t de huidige leiding onder de Maas? Zijn dit bedrijfsrisico's. Hoe groot die risico's zijn is volstrekt onduidelijk. Wanneer er dan diverse belangen afgewogen moeten worden t.a.v. het milieu, de natuurontwikkeling en gronden met mogelijk cultuur historische waarde dan weet je niet goed wat je tegen elkaar afweegt. Daarnaast is onduidelijk hoe lang er nog nafta nodig is op Chemelot. Sabic lijkt bedenkingen te hebben bij het aanwezig blijven op het terrein, ook

daarin wordt geen inzage gegeven. Het lijkt in die zin op het kappen van het Sterrenbos ten behoeve van de uitbreiding van de Nedcar die zo nodig was.

Het risico dat voor de omgeving van belang is te weten hoe gevoelig voor calamiteiten de huidige onderdoorgang van de Maas is. Daarover is niets geschreven. Er heeft jarenlang een zinkerbundel gelegen die het uiteindelijk begeven heeft. Ook dat risico is lang als laag ingeschat en is toch gebeurd. Ook nu worden risico's als laag ingeschat.

Het risico voor de bedrijfsvoering is ook niet beschreven. Ok, de levering van nafta is gestagneerd geweest als gevolg van een defecte leiding. Maar in plaats van een zinkerbundel ligt er nu een geboorde leiding.

In de vergunning staat dat twee leidingen naast elkaar een risico is, maar ook daar worden geen berekeningen of onderbouwingen aan gegeven. Wel wordt uitgerekend hoe groot een krater is bij een ontploffing van een leiding maar uitrekenen van diverse risico's is blijkbaar een brug te ver.

Ik blijf me verbazen dat er geen specifieke M.E.R. geschreven is terwijl er toch diverse zaken mis kunnen gaan. Wanneer de leiding in een normaal landschap zou liggen zou je al alert moeten zijn hoe je e.a. aanpakt bij een calamiteit. Nu heb je ook nog te maken met een gebied dat zeer slecht bereikbaar is bij een hoog water.

De diverse strijdigheden met de structuurvisie buisleidingen zijn niet beschreven terwijl deze vrij helder is op bepaalde gebieden. Gebruik bestaande leidingen met het buitenland o.a. Waarom op zo veel punten afwijken van deze structuurvisie. Ook t.a.v. de afstand tussen de buizen die gehanteerd wordt.

Het maken van de bypass in een nagenoeg vergelijkbaar gebied over een langere afstand onder de Maas is bizar. De risico's op een calamiteit zijn op z'n minst vergelijkbaar, maar dat is ook maar een veronderstelling omdat juist op dit kritische punt geen onderzoek gedaan is.

Met vriendelijke groet,