

## ADDENDUM MILIEUEFFECTRAPPORT DPO LEIDING

**PROJECTNR.** DPO-60  
**ONDERWERP** Addendum Milieueffectrapportage  
**AAN** Gemeenten Maasdriel, 's-Hertogenbosch, Heusden en provincie Gelderland  
**AUTEUR**  
**DATUM** 4 februari 2021

---

### 1 INLEIDING

Defensie Pijpleiding Organisatie wil een nieuwe brandstofleiding aanleggen tussen Ammerzoden (gemeente Maasdriel) en Vlijmen (gemeente Heusden). Hiervoor zijn ruimtelijke plannen gemaakt. De aanleg van de leiding zorgt voor een tijdelijke, geringe, toename van stikstofdepositie en op grond van artikel 7.2a Wet milieubeheer en artikel 2.8 Wet natuurbescherming is een milieueffectrapportage voor plannen doorlopen.

De commissie milieueffectrapportage heeft in een advies van 12 januari 2021 (projectnummer: 3479) over het definitieve MER twee tekortkomingen geconstateerd:

- het MER bevat geen of onvoldoende informatie over hoe de keuze van het tracé is bepaald, welke keuzes aan de aanlegmethode ten grondslag hebben gelegen en waar en waarom de oude leiding wel en niet wordt verwijderd;
- de commissie mist een alternatief waarmee de effecten van emissie van stikstof op het nabij gelegen Natura 2000-gebied Vlijmens Ven, Moerputten en Bossche Broek wordt voorkomen.

In dit memo wordt alsnog ingegaan op de genoemde tekortkomingen. Het memo geldt als een addendum op het definitieve MER en wordt geacht daarvan integraal deel uit te maken.

### 2 DIRECTE AANLEIDINGEN NIEUWE LEIDING

In eerste instantie is alleen gekeken naar het traject **Ammerzoden – Bokhoven**.

De bestaande leiding kruist de Maas tussen Ammerzoden (gemeente Maasdriel) en Bokhoven (gemeente 's-Hertogenbosch). De leiding ligt daar onvoldoende diep in de bodem van de Maas, wat leidt tot onwenselijke risico's. Dit is vooralsnog met tijdelijke maatregelen opgelost, maar een definitieve oplossing, in de vorm van een nieuwe Maaskruising, is nodig.

De bestaande leiding heeft een beperkte capaciteit van Ø 6 (168 mm); op termijn worden alle leidingen van DPO vervangen door een leiding van Ø 10 (273 mm). De nieuwe Maaskruising tussen Ammerzoden – Bokhoven wordt in ieder geval al uitgevoerd in Ø 10.

Binnen de gemeenten 's-Hertogenbosch en Heusden (rond A-59) wordt in de komende jaren de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL) uitgevoerd. Het is niet wenselijk dat DPO op termijn, wanneer de bestaande leiding wordt vervangen door een ruimere leiding, weer het gebied op de schop neemt. Daarom is met de provincie (als initiatiefnemer voor het GOL) afgesproken dat DPO eerst de bestaande leiding vervangt, waarna het GOL aan de slag kan.

Dit heeft er toe geleid dat het te vervangen tracé **Ammerzoden – Bokhoven** is uitgebreid met het gedeelte **Bokhoven – Vlijmen** tot een volledig tracé **Ammerzoden – Vlijmen**.

### 3 TRACÉKEUZE

Voor het traject **Ammerzoden – Bokhoven** is een zogenaamde tracéstudie uitgevoerd <sup>1</sup>. Een eerste uitgangspunt is dat een leiding *technisch uitvoerbaar* moet zijn. Dit is het geval als wordt voldaan aan een aantal criteria, waaronder de ligging van waterkeringen en beschermingszones, de hoek van in- en uittredepunten, vereiste diepteligging onder de Maas, de straat en soort/aantal bochten, enz.

In eerste instantie zijn twee route-varianten tussen Ammerzoden en Bokhoven (langs westzijde) ontwikkeld (variant 1 en 2). Aanvullend zijn, na overleg met de stakeholders, twee extra varianten beschouwd waarbij Bokhoven aan de oostzijde wordt gepasseerd (variant 3 en 4). Daarnaast is er nog een variant langs de westzijde beschouwd waarbij de waterkering zoveel mogelijk haaks gekruist wordt (variant 1a).



Figuur 3-1 ontwikkelde tracévarianten

<sup>1</sup> LievenseCSO, DPO-49-R-1 rev 1, d.d. 22 maart 2018, zie **bijlage 1** bij dit addendum.

Om een onderbouwde keuze te kunnen maken zijn per tracévariant de volgende factoren in beeld gebracht:

De volgende (omgevings-)factoren zijn beschouwd:

- Normen en beleidsregels (van bevoegde overheden, NEN-normen enz.);
- Planologische omgevingsfactoren (waaronder type, ligging en aantal te krijzen percelen);
- Veiligheidsaspecten (waaronder omwonenden, dijk, vaarroute);
- Uitvoeringsknelpunten / risico's (bochten, ruimte uitlegstrook, werken in uiterwaard, enz.);
- Bestaande en vereiste nieuwe zakelijke rechten en afspraken;
- Toekomstige ontwikkelingen DPO leiding;
- Ecologie (onder andere in relatie tot uitvoeringsperiode);
- Archeologie;
- Bodemkwaliteit / milieu;
- Niet gesprongen conventionele explosieven;
- Kosten/lengte tracé;
- Kabels en leidingen;
- Stakeholders (bevoegde en betrokken overheden, particulieren).

De beoordeling is opgenomen in onderstaande tabel:

| Tracévariant                        | 1           | 1a          | 2            | 3            | 4             |
|-------------------------------------|-------------|-------------|--------------|--------------|---------------|
| <b>Tracé</b>                        | <b>Rood</b> | <b>Rood</b> | <b>Blauw</b> | <b>Groen</b> | <b>Oranje</b> |
| Nieuw tracé [km]                    | 2,05        | 1,66        | 1,61         | 2,21         | 2,46          |
| Bestaand tracé [km]                 | 2,06        | 1,57        | 1,52         | 1,52         | 1,52          |
| Verschil lengte [km]                | -0,01       | +0,09       | +0,09        | +0,69        | +0,96         |
| Financieel                          | -           | -           | -            | +€600k       | +€1000k       |
| Planologie (t.o.v. bebouwing etc.)  | --          | -           | +            | +            | 0             |
| Planologie (t.o.v. dijk/rivier)     | +           | +           | +            | 0            | +             |
| Dijkveiligheid                      | +           | +           | +            | +            | +             |
| Veiligheid (vaarroute/uiterwaarden) | +           | +           | +            | 0            | +             |
| Veiligheid (omwonenden)             | 0           | +           | +            | ++           | ++            |
| NEN 3650                            | +           | +           | +            | +            | +             |
| Beleidsregels waterschap            | 0           | 0           | -            | ++           | ++            |
| Uitvoeringsrisico's                 | 0           | +           | 0            | +            | 0             |
| ZRO-afspraken                       | --          | +           | +            | 0            | --            |
| RO-procedure                        | --          | -           | -            | ++           | ++            |
| Toekomst DPO ø6" / ø10"             | ++          | 0           | 0            | 0            | -             |
| Ecologie*                           | 0           | 0           | 0            | 0            | 0             |
| Archeologie*                        | 0           | 0           | 0            | 0            | 0             |
| Bodemkwaliteit / milieu*            | 0           | 0           | 0            | 0            | 0             |
| Niet gesprongen explosieven*        | 0           | 0           | 0            | 0            | 0             |
| Kosten / Lengte tracé               | ++          | 0           | 0            | --           | ---           |
| Score:                              | <b>+2</b>   | <b>+5</b>   | <b>+6</b>    | <b>+8</b>    | <b>+4</b>     |

\*Onderzoeken naar deze aspecten zijn nog niet uitgevoerd, naar verwachting zal de invloed van deze factoren voor de globale tracékeuze beperkt zijn.

Figuur 3-2 scoretabel verschillende tracévarianten Ammerzoden – Bokhoven; een uitgebreide toelichting op deze score is te vinden in bijlage 1 bij deze memo.

Op basis van de beoordeling van de verschillende genoemde criteria is variant 3 het beste naar voren gekomen voor het traject **Ammerzoden – Bokhoven**.

Voor de uitbreiding van dit traject met het deel **Bokhoven – Vlijmen** is een vergelijkbare exercitie gedaan, die niet in een aparte rapportage is gedocumenteerd. Voor dit deel van het tracé zijn twee, technisch haalbare, tracés bepaald, met daarin nog ondergeschikte varianten. Uitgangspunt hierbij was om zo veel mogelijk aan te sluiten bij het tracé van de bestaande te vervallen leiding, vanwege bestaande zakelijke afspraken met de eigenaren/pachters. De varianten zijn op tekening weergegeven (zie **bijlage 2**) en in de periode eind 2018 en begin 2019 tijdens overleggen aan de diverse betrokken partijen gepresenteerd. Vervolgens zijn raakvlakken met ontwikkelingen in de omgeving (de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat, de Hoogwateraanpak van 's-Hertogenbosch, de ligging en wijze van kruising van waterkeringen, andere relevante (milieu-)aspecten, enz. intern in beeld gebracht. Uiteindelijk heeft deze aanpak (gedocumenteerd in verslagen in **bijlage 3**) geleid tot een voorkeur voor tracé 2a voor het gedeelte tussen **Bokhoven en Vlijmen**.

#### 4 AANLEGWIJZE

De leiding wordt grotendeels aangelegd via een boring en beperkt in een open ontgraving. De keuze voor de wijze van aanleg wordt bepaald door:

- De eisen van de bevoegde gezagen: open ontgraving is niet in alle tracédelen toegestaan vanwege de aanwezigheid van bijvoorbeeld waterkeringen, waterwegen en rijkswegen, of omdat een vereiste diepte niet met een open ontgraving kan worden bereikt;
- Het beperken van overlast voor de omgeving, gebruikers en eigenaren;
- Het voorkomen van structuurschade aan de percelen;
- Het beperken van de verstoring van de natuur of andere gevoelige gebieden;
- Het anticiperen op de werkzaamheden voor het GOL.

Het grootste deel van het tracé wordt aangelegd via een boring, omdat dat de minste hinder voor de omgeving (in ruime zin: gebruikers van gronden, waarden van bepaalde gebieden en omwonenden van het tracé) veroorzaakt. Een boring kan met een bepaalde lengte worden uitgevoerd en er moet rekening worden gehouden met bochten/verandering van richting; dit betekent dat op delen in het tracé een deel open ontgraving nodig is, om de volgende boring te kunnen zetten en koppelen, en/of van richting te veranderen. Een open ontgraving is ook nodig bij de aansluiting van de leiding op de verschillende afsluiterputten in het tracé.

Een en ander verklaart waar én waarom delen in open ontgraving moeten worden uitgevoerd; dit is goed zichtbaar op de tekening in bijlage 4.

#### 5 VERWIJDEREN OF ONKLAAR MAKEN OUDE LEIDING

Het uitgangspunt is dat de oude leiding helemaal en overal wordt verwijderd; deze heeft immers geen functie meer. DPO blijft verantwoordelijk voor achtergebleven leidingdelen en hierboven blijven ook zakelijke en planologische beperkingen bestaan. Dit is niet wenselijk.

Hierop zijn de volgende uitzonderingen van toepassing:

- het verwijderen van de leiding moet fysiek mogelijk zijn (bereikbaar);
- het verwijderen van de leiding mag geen schade veroorzaken aan waterhuishoudkundige werken, zoals waterkeringen, en wegen. Als het risico bestaat dat het verwijderen van de leiding zorgt voor bijvoorbeeld verzakking van een waterkering of een weg, wordt de leiding schoongemaakt en gevuld en blijft deze zo liggen.;
- als de leiding in gevoelig gebied ligt;

- als een leiding binnen particulier eigendom ligt en de eigenaar geeft geen toestemming voor het verwijderen, bijvoorbeeld, omdat zijn tuin/perceel hierdoor op de schop moet en hierover geen overeenstemming met de eigenaar wordt bereikt, blijft de leiding ook liggen (na reiniging en opvulling).

De leiding wordt verwijderd over het gehele tracé, met uitzondering van :

1. Het gedeelte onder enkele bestaande waterkeringen vanwege het risico op verzakkingen, afhankelijk van het standpunt van het desbetreffende bevoegde gezag ;
2. Het gedeelte onder de A59 (vanwege het risico op verzakking) en het natuurgebied de Haverkampen (vanwege de gevoeligheid van dit gebied) ten noorden daarvan;
3. (mogelijk) gedeelten onder de bebouwing in de kern Bokhoven, omdat daarover geen overeenstemming kan worden bereikt met eigenaren. Met sommige particulieren moet hierover namelijk nog worden gesproken.

## 6 STIKSTOFDEPOSITIE

Het aanleggen van de nieuwe leiding (en het verwijderen van de oude leiding), die in 4 ruimtelijke plannen mogelijk wordt gemaakt, zorgt voor een tijdelijke en beperkte toename van stikstofdepositie op drie Natura 2000-gebieden (Vlijmens Ven, Moerputten en Bossche Broek, Rijntakken en Loonse en Drunense Duinen). Er is geen realistisch alternatief vorm te geven, waarin deze toename geheel wordt teruggebracht tot nul. Dit zou betekenen dat de aanleg en het transport geheel emissieloos moet plaatsvinden, wat op dit moment, gezien de stand van de techniek en/of beschikbaar materieel, niet realistisch is.

Om de tijdelijke geringe toename van stikstofdepositie mogelijk te maken is een passende beoordeling gemaakt, waarin zowel generiek als per Natura 2000-gebied en habitatype is beoordeeld of significante effecten kunnen optreden. De conclusie is dat dat niet het geval is. Deze passende beoordeling maakt deel uit van een aanvraag om een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming, die in behandeling is bij het ministerie van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit. Dit ministerie is bevoegd omdat het om een leiding van essentieel belang voor de Nederlandse en bondgenootschappelijke krijgsmacht is (Besluit natuurbescherming in combinatie met bijlage I Besluit omgevingsrecht). De vergunning wordt één op één in de ruimtelijke plannen verwerkt.

Een positief besluit op de aanvraag is onderdeel van het bestemmingsplan, in die zin dat de inhoud ervan in de planregels is verwerkt. De ruimtelijke plannen kunnen worden vastgesteld, nu een reëel uitzicht op een positief besluit bestaat.

## 7 CONCLUSIE

De keuze voor het tracé, de wijze van aanleg en het al of niet verwijderen van de oude leiding is onderbouwd tot stand gekomen, mede op basis van milieuoverwegingen. In dit addendum wordt een en ander samengevat en onderbouwd.

Voor wat betreft de beperkte tijdelijk toename van stikstofdepositie als gevolg van de aanleg van de nieuwe leiding en het verwijderen van de bestaande leiding, ligt een aanvraag om een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming voor. De ruimtelijke plannen kunnen worden vastgesteld, omdat een reëel uitzicht bestaat op een positief besluit.

De inhoud van dit addendum, in combinatie met een (positief) besluit op de aanvraag om een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming, zorgt er voor dat de tekortkomingen die de commissie m.e.r. in haar advies van 12 januari 2021 heeft geconstateerd, zijn opgeheven.

## **BIJLAGE 1**

## **TRACÉSTUDIE AMMERZODEN – BOKHOVEN**

## **BIJLAGE 2**

## **TEKENING TRACÉVARIANTEN BOKHOVEN - VLIJMEN**

**BIJLAGE 3**

**GESPREKSVERSLAGEN TRACÉKEUZE  
BOKHOVEN - VLIJMEN**

## **BIJLAGE 4 TEKENING TRACÉ, INCLUSIEF AANLEGWIJZE EN TE VERWIJDEREN DELEN**