

Raad van de gemeente Gemert-Bakel
Postbus 10000
5420 DA GEMERT



Datum
17 november 2021

Ons nummer
201903169/2/R2

Uw kenmerk
AO/ 29162-2019

Inlichtingen



Onderwerp
Gemert-Bakel
Bestemmingsplan Gemert-Bakel Stedelijke
gebieden, oktober 2018

Procedure
Beroep

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij zend ik u - ter informatie - stukken die betrekking hebben op de bovenvermelde procedure.

Zoals u is meegedeeld, zal de zaak op 30 november 2021 worden behandeld op een zitting.

Aangezien dit bericht geautomatiseerd is aangemaakt, is dit niet ondertekend.

Hoogachtend,
de griffier

AANTEKENEN

Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
Postbus 20019
2500 EA Den Haag

RAAD VAN STATE
INGEKOMEN

16 NOV. 2021

Datum: 15 november 2021

Betreft: aanvullend beroepsschrift tegen besluit vaststelling bestemmingsplan "Gemert-Bakel Stedelijke gebieden, oktober 2018 (partiële herziening)"

Geachte Voorzitter,

De raad van de gemeente Gemert-Bakel heeft op 31 januari 2019 het bestemmingsplan "Gemert-Bakel Stedelijke gebieden, oktober 2018" vastgesteld. In uw uitspraak van 18 november 2020 heeft u een gebrek geconstateerd en biedt u de raad de mogelijkheid om dit te herstellen. De raad van de gemeente Gemert-Bakel heeft vervolgens via een bestuurlijke lus op 18 maart 2021 het bestemmingsplan "partiële herziening Gemert-Bakel Stedelijke gebieden, oktober 2018" vastgesteld. Op 17 juni 2021 geeft u aan dat in het najaar een tweede zitting zal worden gehouden en verzoekt u de raad van de gemeente Gemert-Bakel om te reageren om de door ons ingediende zienswijze, in het bijzonder op de gestelde strijd met artikel 3.29 van de Activiteitenregeling milieubeheer in samenhang gelezen met de 'Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen'. In een brief van 2 juli 2021 geeft het college van burgemeester en wethouders van gemeente Gemert-Bakel aan dat er direct na het zomerreces van de gemeenteraad een aanscherping in het bestemmingsplan wordt opgenomen.

Het college van B&W heeft de gemeenteraad voorgesteld om op 11 november 2021 het bestemmingsplan opnieuw vast te stellen. De meerderheid van de raad heeft hier tegen gestemd en heeft daarbij aangegeven dat men nu tegen het gehele plan aan Dakworm ong. is. Als motivering heeft de raad daarbij aangegeven:

- door gebrekkige interne communicatie binnen gemeente zijn raadsleden in dit dossier regelmatig niet volledig of niet tijdig geïnformeerd;
- het situeren van een propaantank op korte afstand van brandstoftransportleidingen wordt niet wenselijk geacht;
- er is geen rekening gehouden met energietransitie en gereserveerde leidingenstrook;
- er wordt te dicht bij een gemeentelijk monument gebouwd;
- door de verplichting van een propaantank wordt het bouwvlak te klein om een woning te kunnen bouwen;
- minder valide mensen mogen er niet wonen, dat is een te grote beperking en dus is woningbouw hier niet wenselijk.

De meerderheid van de raad heeft dus niet alleen tegen het voorstel gestemd om het bestemmingsplan op verschillende punten te wijzigen, maar heeft expliciet aangegeven dat ze tegen het hele plan zijn. Aangezien er bij de raad geen draagvlak meer is voor het plan, vragen we de raad om de Afdeling bestuursrechtspraak te verzoeken om het plan Dakworm ongenummerd te vernietigen.

Mede naar aanleiding van het bovenstaande treft u bijgaand een aanvulling aan op ons beroepschrift, namens mijn cliënten, [REDACTED] te Dakworm 1a, 5761 PK Bakel, hierna te noemen [REDACTED]

Gebruik van brandgevaarlijke activiteiten wordt uitgesloten

In het beroepschrift hebben we gewezen op pagina 100 van 172 van PSG19:2020, waar aangegeven is:

"Deze afstand kan worden verkleind tot 3 m indien tussen de opslagtank en de erfscheiding/terreingrens een brandwerende scheiding is geplaatst, zie 9.2.6. De brandwerende scheiding hoeft niet te worden geplaatst zolang zich op een afstand van 5 m vanaf de opslagtank voor propaan er in de actuele situatie geen brandgevaarlijke objecten aanwezig zijn en er geen brandgevaarlijke activiteiten plaatsvinden."

Er is in het plan geen brandwerende scheiding voorgeschreven, waardoor er op een afstand van 5 m vanaf de opslagtank voor propaan geen brandgevaarlijke objecten aanwezig mogen zijn en er geen brandgevaarlijke activiteiten plaats mogen vinden.

We hebben in het beroepschrift er op gewezen dat er tussen de propaantank en de nieuwe woning brandgevaarlijke activiteiten en brandgevaarlijke objecten aanwezig kunnen zijn. In het plan ontbreekt een regeling om dit te voorkomen.

Daarnaast wordt opgemerkt dat er sowieso niets is geregeld tussen 0 en 3 meter afstand vanaf de propaantank. Dat valt buiten dit bestemmingsplan. Hier kunnen brandgevaarlijke activiteiten plaatsvinden en brandgevaarlijke objecten aanwezig zijn, waardoor niet voldaan kan worden aan de voorwaarde van PSG19 voor het bouwen van de woning.

Verbeelding

In het beroepschrift hebben we aangegeven dat de verbeelding is gewijzigd door een strook van 2 m uit de zijdelingse perceelgrens een bestemming Groen te geven. Dit om te kunnen voldoen aan de aan te houden afstand van minimaal 5 meter tot de propaantank en om te voorkomen dat binnen deze afstand vergunningvrije bouwwerken worden opgericht. We hebben er op gewezen dat in het raadsbesluit niet is aangegeven dat de verbeelding wordt gewijzigd en hebben daarom verzocht om de bestemming Groen te vernietigen. Hier dient een expliciet besluit van de raad aan ten grondslag te liggen. Dat is er niet. We blijven dan ook bij ons standpunt dat de verbeelding is aangepast zonder dat de raad hiertoe besloten heeft. De bestemming Groen maakt derhalve geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Hierdoor kan niet voorkomen worden dat hier brandgevaarlijke objecten aanwezig zijn en er brandgevaarlijke activiteiten plaatsvinden en is het plan daarmee in strijd met PSG19.

Voorwaardelijke verplichting

In het beroepschrift hebben we onder meer aangegeven dat het volgens de voorwaardelijke verplichting zoals opgenomen in artikel 6.4.3 van de regels verplicht is om op gronden die op de verbeelding zijn aangeduid als 'specifieke vorm van wonen-woning dakworm ongen.' een propaantank te hebben. We hebben in het beroepschrift aangegeven dat de redactie van de voorwaardelijke verplichting niet juist is, waardoor er geen verplichting geldt voor het hebben van een propaantank. De woning kan op minder dan 10 m afstand van de bestaande propaantank opgericht worden. Hierdoor wordt gehandeld in strijd met het Activiteitenbesluit milieubeheer en PSG19. Getracht is om dit te repareren, maar de raad heeft niet ingestemd met het raadsvoorstel. Dit gebrek blijft dus in stand.

De propaantank moet in het kleine bouwvlak geplaatst worden waar ook de woning is voorzien. Getracht is om dit in het raadsvoorstel van 11 november jl. te repareren door de propaantank in een groter vlak toe te staan, maar de raad heeft niet ingestemd met het plan. De afstand tussen propaantank en eigen woning dient minimaal 7,5 m te bedragen. Het bouwvlak is te klein om met inachtneming van deze afstanden een propaantank én een woning te kunnen realiseren, waardoor het plan niet uitvoerbaar is.

In de regels is als voorwaarde gesteld dat er ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen-woning Dakworm ongen.' een propaantank aanwezig dient te zijn. Er is geen verwijzing opgenomen naar het Activiteitenbesluit Milieubeheer of naar PSG19. Hierdoor volstaat een klein gastankje dat voor barbecueën gebruikt kan worden. De voorwaardelijke verplichting is dan ook volstrekt onvoldoende om conform PSG19 de aan te houden afstand van 10 meter tussen propaantank en nieuwe woning te kunnen verkleinen.

Propaantank in nabijheid van RRP buisleiding

In ons beroenschrift hebben we aangegeven dat er in het onderzoek naar het groepsrisico (rapport [REDACTED] d.d. 9 april 2018) geen rekening is gehouden met de plaatsing van een propaantank op het perceel Dakworm ong. De propaantank komt binnen de veiligheidszone-leiding van de 36"-RRP ruwe olieleiding of 24"-RRP productenleiding. Hierdoor kan bij een calamiteit een domino effect optreden. Explosie van de brandstofleiding kan explosie van de propaantank teweeg brengen. Dit domino effect is niet onderzocht.

Het blijft onduidelijk of en hoe het domino effect is beoordeeld, welke voorwaarden er door RRP gesteld worden aan plaatsing van de propaantank en of RRP rekening heeft gehouden met de Structuurvisie Buisleidingen. Over een groot deel van het plangebied ligt een gereserveerde ruimte van 2 x 35 m (weerszijde van de leidingen) waar niet zonder meer gebouwd mag worden. In het kader van de energietransitie heeft het Rijk ruimte gereserveerd voor uitbreiding van het buisleidingennet. Gemeenten die te maken hebben met de leidingenstroken zijn verplicht om bij het wijzigen van bestemmingsplannen rekening te houden met toekomstige leidingen op hun grondgebied en moeten voorkomen dat er nieuwe belemmeringen ontstaan. RRP is hiervoor niet het bevoegde orgaan, maar het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De plannen voor aanleg van vier nieuwe buisleidingen tussen Rotterdam, Chemelot en Noordrijn-Westfalen voor transport van C4-LPG, propeen, waterstof en CO2 zijn inmiddels vergevorderd (zie haalbaarheidsstudie buisleidingen en persbericht 19 mei 2021). Uit de stukken blijkt niet of er overleg is geweest met het ministerie en of het ministerie kan instemmen met het plan.

Conclusie

Gezien het bovenstaande zijn we van mening dat het voorliggend besluit van de gemeenteraad niet in stand kan blijven. We verzoeken u om het beroep gegrond te verklaren en het besluit te vernietigen. Voorts verzoekt de [REDACTED] om, ingevolge artikel 8:75 Algemene wet bestuursrecht de kosten te vergoeden die zij met de behandeling van dit beroep redelijkerwijs hebben moeten maken.

Hoogachtend,

[REDACTED]



Raad
vanState

RASTER SCHUTBLAD R2

Een in te scannen document begint altijd met een Raster voorloopvel, gevolgd door het document. Wanneer het type document uit meerdere documenten bestaat (bijvoorbeeld bijlagen) kunnen er één of meerdere schutbladen toegevoegd worden zodat de documenten separaat opgeslagen worden en te benaderen zijn. Een schutblad moet altijd in combinatie met een Raster voorloopblad gebruikt worden.

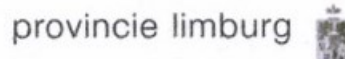


Bijlage

bij aanvullend beroepschrift tegen besluit vaststelling bestemmingsplan "Gemert-Bakel
Stedelijke gebieden, oktober 2018 (partiële herziening)"



Provincie Noord-Brabant



GEZAMENLIJK PERSBERICHT, 19 mei 2021

Haalbaarheidsstudie buisleidingen Port of Rotterdam – Chemelot – Noordrijn-Westfalen

Veiligheid langs het spoor, economie en energietransitie krijgen impuls met vier buisleidingen

De aanleg van vier nieuwe buisleidingen tussen Rotterdam, Chemelot en Noordrijn-Westfalen voor het transport van C4-LPG, propeen, waterstof en CO₂ levert een aantal voordelen op. Dat blijkt uit een haalbaarheidsstudie die is verricht in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Havenbedrijf Rotterdam en chemisch industrieterrein Chemelot. De initiatiefnemers hebben afgesproken de uitwerking van de plannen onder de noemer 'Delta Corridor' voortvarend ter hand te nemen.

De aanleg van de buisleidingen tussen de Rotterdamse haven en Chemelot in Limburg heeft een aantal voordelen. Ten eerste rijden er minder treinen met gevaarlijke stoffen over de Brabantroute waardoor kansen kunnen gaan ontstaan voor woningbouw langs het spoor. Ten tweede krijgt de industrie op Chemelot er veilige en duurzame verbindingen met andere industrieclusters bij, wat de concurrentiepositie van Chemelot versterkt. Ten derde krijgt de industrie met de leidingen voor waterstof en CO₂ mogelijkheden om productieprocessen te verduurzamen. Ook de leidingen voor C4-LPG en propeen dragen bij aan de transitie: C4-LPG is een duurzamer alternatief voor de nu veel gebruikte grondstof nafta, en propeen kan op termijn vervangen worden door bio-propeen. Ten vierde is aanleg van de leidingen belangrijk voor de haven van Rotterdam om zich te ontwikkelen tot duurzame energiehaven. Last but not least ontstaan er voor bedrijven langs de route die een of meerdere van deze vier stoffen kunnen gebruiken of produceren 'meekoppelkansen'. Bijvoorbeeld voor de industrie op Moerdijk.

Minister Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur en Waterstaat): "De uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek zijn positief en dus kunnen de plannen verder uitgewerkt worden. Dit doen we samen met de provincies, de Rotterdamse haven, het chemiecomplex Chemelot maar ook met Duitsland en België. Het plan draagt bij aan een veilige manier van transport. Ondergronds, dus ook de bereikbaarheid is hierbij gebaat."

Allard Castelein, CEO Havenbedrijf Rotterdam: "Voor de Rotterdamse haven is het project 'Delta Corridor' cruciaal om de industrie in Chemelot en Noordrijn-Westfalen te helpen verduurzamen en daarmee als haven een centrale rol te blijven spelen in het energiesysteem van de toekomst. Dat is belangrijk voor de werkgelegenheid en de welvaart die de Rotterdamse haven creëert. De haven die

als eerste met pijpleidingen voor waterstof en CO₂ verbonden is met de industrie in het binnenland heeft een voorsprong op concurrerende havens in Noordwest-Europa.”

Loek Radix, Executive Director Chemelot: “Transport via buisleidingen is een veilige, betrouwbare en energiezuinige manier om grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen te vervoeren. Weg en spoor zijn weliswaar ook veilige modaliteiten, maar zijn gevoeliger dan buisleidingen als het gaat om interactie met ander verkeer en op termijn is er sprake van capaciteitsproblemen gezien de toename van het vervoer. Aanleg van dit beoogde tracé is een belangrijke stap gericht op lange termijn investeringen in de Nationale Energie Infrastructuur ten behoeve van de chemische complexen Chemelot en Rijnmond. Daarnaast versterkt dit tracé de Europese concurrentiepositie vanwege de mogelijkheden chemische clusters te verbinden in Nederland, België en Duitsland.”

Gedeputeerde Christophe van der Maat van de Provincie Noord-Brabant (VVD – Mobiliteit, Financiën en Organisatie): “Duurzaam buistransport tussen Rotterdam en Limburg kan niet alleen dóór Brabant komen, maar moet ook vóór Brabant werken. Dus minder treinen met gevaarlijke stoffen op de Brabanthoute, aantakking op ons energiesysteem en het vergroten van de toekomstbestendigheid van onze bedrijven en industrieclusters. De aanleg van buizen en mogelijk een gelijkstroomkabel dragen bij aan het oplossen van de maatschappelijke opgaven waar we voor staan, ook in Brabant.”

Gedeputeerde Floor Vermeulen van de Provincie Zuid-Holland: “De provincie wil bijdragen aan een modal-shift, waarbij meer goederen worden vervoerd via water, spoor en dus ook via buisleidingen. Zo vergroten we de transportveiligheid en verminderen we de overlast. Er is al een grote leidingstraat tussen Rotterdam en Antwerpen en op basis van dit onderzoek kunnen we ook nieuwe buisleidingen naar Duitsland aanleggen. Zo zorgen we ervoor dat Zuid-Holland de poort blijft van Europa ook voor het transport van nieuwe energie zoals waterstof.”

Het tegelijk aanleggen van de vier leidingen tussen Rotterdam en Chemelot kost ruim € 1 miljard incl. btw (-/+ 40%). Als de leidingen een voor een worden aangelegd, dan is dat € 365 miljoen duurder en is de overlast tijdens de aanleg aanzienlijk groter. Uit het onderzoek komt het tracé Rotterdam-Moerdijk-Tilburg-Venlo-Chemelot als meest gunstig naar voren voor de ‘Delta Corridor’. Dit tracé is opgenomen in de landelijke Structuurvisie Buisleidingen (2012).

Uit het onderzoek blijkt ook dat een buisleidingenbundel financieel niet haalbaar is voor alleen het Nederlandse deel. Het verlengen van de leidingen naar Noordrijn-Westfalen en Antwerpen maakt dat ze aanzienlijk beter benut zullen worden. Dat is essentieel voor het terugverdienen van de kosten.

De industrie op Chemelot gaat de komende jaren meer C4-LPG als grondstof gebruiken. Dat maakt het wenselijk de leidingen snel aan te leggen. Ook heeft de industrie behoefte aan duidelijkheid over aanleg van de leidingen, vanwege het maken van lange termijn plannen.

Bijgevoegd:

- Samenvatting van de haalbaarheidsstudie
- Haalbaarheidsstudie buisleidingen Port of Rotterdam – Chemelot – Noordrijn-Westfalen

Voor meer informatie:

Havenbedrijf Rotterdam, [REDACTED]

Chemelot, [REDACTED]

Provincie Noord-Brabant, [REDACTED]

Provincie Limburg, [REDACTED]

Provincie Zuid-Holland, [REDACTED]



DELTA CORRIDOR CONNECTING INDUSTRIES

HAALBAARHEIDSSSTUDIE BUISLEIDING(EN) PORT OF ROTTERDAM – CHEMELOT – NOORDRIJN-WESTFALEN: **Stevige impuls voor de veiligheid langs het spoor, de economie en de energietransitie**

De aanleg van vier nieuwe buisleidingen tussen Rotterdam, Chemelot en Noordrijn-Westfalen voor het transport van C4-LPG, propeen, waterstof en CO₂ levert een aantal voordelen op:

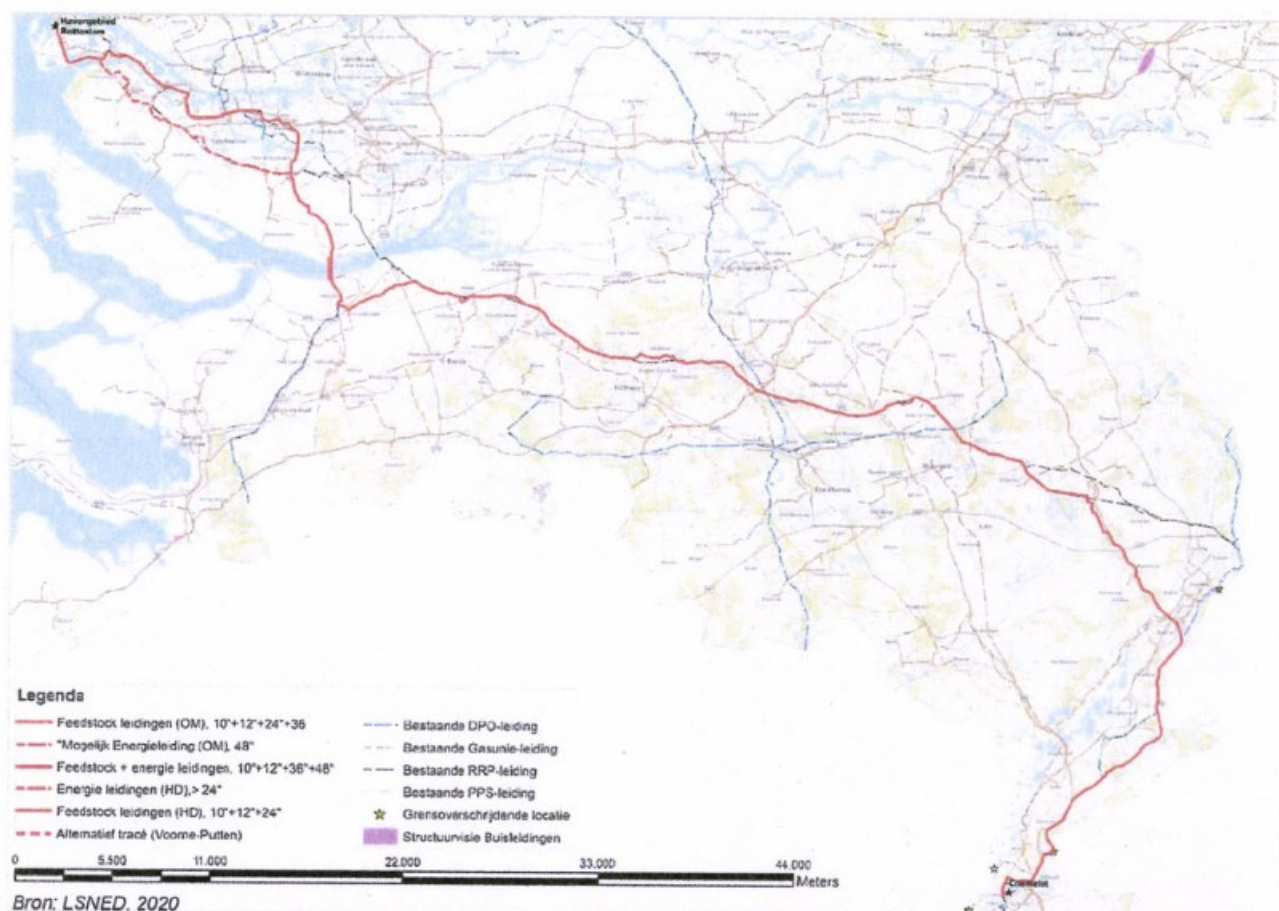
- Er gaan minder treinen met gevaarlijke stoffen over de Brabantroute. Dat biedt mogelijkheden voor bijvoorbeeld woningbouw in de buurt van het spoor.
- De industrie op Chemelot krijgt er veilige, betrouwbare en duurzame verbindingen met andere industrieclusters bij. Dat versterkt de concurrentiepositie van de bedrijven op Chemelot en is daarmee goed voor de economie en de werkgelegenheid.
- De aanleg van de transitieleidingen voor waterstof en CO₂ maakt dat de industrie de mogelijkheid heeft om productieprocessen te verduurzamen. De productleidingen dragen ook bij aan de transitie: C4-LPG is een duurzamer alternatief voor de nu veel gebruikte grondstof nafta en propeen kan op termijn vervangen worden door bio-propeen.
- De aanleg van de transitieleidingen zijn belangrijk voor de haven van Rotterdam om zich te ontwikkelen tot duurzame energiehaven.
- Voor bedrijven langs de route die een van deze vier stoffen kan gebruiken of produceert ontstaan 'meekoppelkansen'. Bijvoorbeeld voor de industrie op Moerdijk.

Het tegelijk aanleggen van de vier leidingen tussen Rotterdam en Chemelot kost ruim € 1 miljard incl. btw (-/+ 40%). Als de leidingen een voor een worden aangelegd, dan is dat € 365 miljoen duurder en is de overlast tijdens de aanleg aanzienlijk groter.

Uit het onderzoek blijkt dat een buisleidingenbundel financieel vrijwel niet haalbaar is voor alleen het Nederlandse deel. Het verlengen van de leidingen naar Noordrijn-Westfalen en Antwerpen maakt dat ze aanzienlijk beter benut zullen worden. Dat is essentieel voor het terugverdienen van de kosten.

De industrie op Chemelot gaat de komende jaren meer C4-LPG als grondstof gebruiken. Dat maakt het wenselijk de leidingen snel aan te leggen. Ook heeft de industrie behoefte aan duidelijkheid over aanleg van de leidingen, vanwege het maken van lange termijn plannen.

Uit het onderzoek komt het tracé Rotterdam-Moerdijk-Tilburg-Venlo-Chemelot als meest gunstig naar voren. Dit tracé is opgenomen in de landelijke Structuurvisie Buisleidingen (2012).



Tracé Rotterdam – Moerdijk – Tilburg – Venlo – Chemelot

Uit vergelijking van verschillende mogelijke tracés komt het tracé Rotterdam-Chemelot via Venlo het meest gunstig naar voren. Het tracé volgt over het gehele traject de Leidingenstraat en de Structuurvisie Buisleidingen, kent de minste doorkruising/ondertunneling van Natura2000-gebieden en gebieden binnen de bebouwde kom, biedt de mogelijkheid tot het realiseren van twee verbindingen met Duitsland (ter hoogte van Venlo en Sittard) en kent naar verwachting de kortste realisatietermijn.

Nederland heeft in de Structuurvisie Buisleidingen een aantal tracés voor ondergrondse leidingen dwars door het land aangewezen. Afgesproken is dat in deze stroken geen nieuwe bouwactiviteiten plaatsvinden en dat hier infrastructuur van nationaal belang voor ondergronds transport wordt geconcentreerd. De Leidingenstraat tussen Rotterdam, Moerdijk en Antwerpen is eveneens onderdeel van de Structuurvisie Buisleidingen.

Aanvoer per spoor en stedelijke ontwikkeling onder druk

In de huidige situatie is er een overschrijding op de Brabantroute (spoor) van de risicoplafonds van het Basisnet. De wettelijke veiligheidsnormen worden daarmee op dit moment niet overschreden. Uit onderzoek naar de toekomstige vervoersbehoefte (en stedelijke ontwikkelplannen) blijkt dat langs de Brabantroute de overschrijdingen zullen toenemen en een structureel karakter zullen hebben. Het aanleggen van de twee productleidingen biedt hierin een ontlastende bijdrage.

Urgentie voor snelle realisatie

Het aanleggen van een buisleiding(bundel) vergt een lang proces van planning en voorbereiding. Om tijdig tot realisatie te komen is het nodig dat bedrijven en overheden hierin samenwerken en een versneld tijdpad volgen. Er verandert de komende decennia enorm veel in de industrie. Om de klimaatdoelen te halen is het nodig over te stappen op duurzame, hernieuwbare energie en grondstoffen en om de CO₂-uitstoot terug te dringen. Tegelijkertijd

deze transitieleidingen vullen elkaar aan. De CO₂-leiding kan zo worden aangelegd dat deze op termijn is in te zetten als buisleiding voor waterstof.

c. Concurrentiepositie van de industrie op Chemelot

Om de concurrentie positie van Chemelot op de lange termijn te waarborgen, is het belangrijk dat Chemelot onderdeel is van een netwerk van Europese buisleidingen. Het transport door middel van buisleidingen is het meest duurzame en veilige transport.

Het in het binnenland gelegen Chemelot heeft een concurrentienadeel ten opzichte van industrie die aan zee ligt voor wat betreft de aanvoer van grondstoffen. Dit nadeel wordt momenteel opgeheven doordat de belangrijkste grondstoffen (nafta en aardgas) per pijpleiding worden aangevoerd. Er dient daarom een parallel netwerk voor nieuwe grondstoffen aangelegd te worden. Daarnaast is Chemelot nu een grote producent van 'grijze' waterstof (gemaakt uit aardgas). Daarbij komt veel CO₂ bij vrij. Deze CO₂ kan worden afgevangen (zodat de waterstof 'blauw' wordt) en afgevoerd, vooruitlopend op de komst van 'groene' waterstof gemaakt met 'groene' stroom en al dan niet aangeleverd over zee via Rotterdam.

d. First mover advantage voor Rotterdam

Het hebben van sterke infrastructurele verbindingen tussen Rotterdam en de industriële clusters in Limburg, Noord-Brabant en Duitsland is van levensbelang voor de Rotterdamse haven. De energie- en grondstoffentransitie is een enorme uitdaging waarbij de Rotterdamse haven zijn spilfunctie voor de energie- en grondstoffen voorziening van Europa (13% van alle EU energie wordt door Rotterdam afgehandeld) wil behouden. Daarbij moeten de fossiele, niet-circulaire stromen vervangen worden door hernieuwbare stromen.

De haven van Rotterdam zet in op de grootschalige productie en import van waterstof. Infrastructuur is nodig om die waterstof van Rotterdam naar industrie en grootverbruikers in het achterland te transporteren. De haven die daar als eerste over beschikt heeft een *first mover advantage*: zo'n leiding trekt lading, bedrijvigheid en werkgelegenheid aan, waardoor de haven een positie opbouwt als dé groene hub van Noordwest-Europa.

e. Robuuste netwerken

Klimaatbestendige en robuuste netwerken met gebruik van meerdere modaliteiten (buisleidingen, binnenvaart, spoor) zijn belangrijk, zeker als het gaat om energiedragers. Zonder investeringen in de buisleidingen ontstaan er potentiële capaciteitsknelpunten op het spoor, met name bij de aan- en afrijdroutes van de Betuweroute en voor de afwikkeling aan de Duitse kant. Ook ontstaan er door de forse toename van vervoer potentiële capaciteitsknelpunten op de vaarwegen, zowel op de Rijn als de Maas. Voor de toelevering aan de industrie is binnenvaart alleen niet robuust genoeg voor het vervoer van de genoemde stoffen, vanwege de (steeds groter wordende) kans op laag water in zowel de Rijn als de Maas.

Buisleidingen zijn een veilige, betrouwbare en duurzame manier van transport. De kans op incidenten is zeer gering en het transport per buisleiding brengt weinig CO₂-uitstoot met zich mee. De overlast is minimaal omdat de leidingen onder de grond liggen.

f. Meekoppelkansen

Voor verschillende bedrijven en regio's langs het tracé zullen zogenoemde meekoppelkansen ontstaan. Denk daarbij aan de aanleg van waterstof-tankstations voor vrachtverkeer en binnenvaart, het aansluiten van industrie in Moerdijk op de CO₂-leiding of het gebruik van CO₂ in de kassen rond Venlo.

Noordrijn-Westfalen en Antwerpen

Het verlengen van de leidingen naar Noordrijn-Westfalen (ter hoogte van Venlo en/of Sittard) en Antwerpen (vanaf Moerdijk) zorgt ervoor dat veel meer grote industrieën kunnen worden aangesloten en er meer gebruik van de leidingen wordt gemaakt. Dat is belangrijk om de investering terug te verdienen. Ook in de buurlanden zijn ontwikkelingen gaande op het gebied van buisleidingen. Een van de aanbevelingen van de studie is dan ook om dit project internationaal verder uit te werken.

Conclusie

De veiligheid langs het spoor, de economie en de energietransitie krijgen een stevige impuls met aanleg van deze vier buisleidingen. Het project is daarmee van strategisch, (inter)nationaal belang. De 'veiligheidsruimte' die in Noord-Brabant ontstaat als er minder treinen met gevaarlijke stoffen rijden, biedt ruimte voor woningbouw. De industrie in Chemelot, Rotterdam en Moerdijk blijft met de nieuwe infrastructuur verzekerd van betrouwbare, veilige aan- en afvoerlijnen. En de leidingen zijn belangrijk voor de transitie van de industrie naar een meer duurzame manier van produceren.

Het niet-aanleggen van de vier buisleidingen wordt door het onderzoek bestempeld als een gemiste kans vanuit veiligheids-, klimaat/transitie- en economisch perspectief.

Advies

De haalbaarheidsstudie doet de aanbeveling om voortvarend door te gaan met de uitwerking van het plan voor het aanleggen van de vier buisleidingen als een bundel, volgens het tracé via Venlo, en daarbij aan te sturen op een snelle aanleg. Advies is ook om de contacten met partijen in Noordrijn-Westfalen en Vlaanderen te intensiveren, de meekoppelkansen op regionaal niveau te onderzoeken, de business case aan te scherpen en verschillende PPS-constructies uit te werken.

De Haalbaarheidsstudie buisleiding(en) Port of Rotterdam – Chemelot – Noordrijn-Westfalen is uitgevoerd in opdracht van het Rijk (ministerie I&W in afstemming met EZK en BZK), Port of Rotterdam en Chemelot. Het haalbaarheidsonderzoek is tot stand gekomen middels een gezamenlijke onderzoekscommissie en met inhoudelijke begeleiding van Buck Consultants International. De provincies Limburg, Noord-Brabant en Zuid-Holland waren betrokken bij het doen van de studie.

Maart 2021



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Port of
Rotterdam



provincie limburg 

Provincie Noord-Brabant



provincie
Zuid-Holland

Het vervolg

De initiatiefnemers van deze haalbaarheidsstudie (het Rijk, Havenbedrijf Rotterdam en Chemelot) hebben besloten de uitwerking van de plannen voor aanleg van deze buisleidingen onder de noemer 'Delta Corridor – connecting industries' voortvarend ter hand te nemen. Hoe dat precies vorm moet krijgen wordt in het voorjaar van 2021 uitgewerkt.