

## Raadsinformatiebrief

GEMEENTEBESTUUR

RIB nummer 2021 80  
collegevergadering d.d. 15 juni 2021  
programma Welvarend Venlo  
portefeuillehouder E. Boom

ons kenmerk 1764295  
team RGWBET  
steller drs.ing. LHWH Peters  
doorkiesnummer +31773596750  
e-mail l.peters@venlo.nl  
datum 31 mei 2021  
bijlage(n) -  
datum verzonden

17 JUNI 2021

### Onderwerp

Buisleidingen: haalbaarheidsonderzoek Rotterdam-Chemelot

### Kennisnemen van

Kennisnemen van de kamerbrief van de Minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (Min I&W) met de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek van een buisleiding van Rotterdam naar Chemelot en NordRhein-Westfalen (NRW).

### Aanleiding

De aanleiding voor deze studie is de behoefte aan buisleidingen van het havenbedrijf Rotterdam en Chemelot. In het kader van de duurzaamheidsambitie is het de verwachting dat de goederenstroom van gevaarlijke stoffen de komende jaren zal toenemen, terwijl het transport van LPG op de Brabantroute al tegen de risicoplafonds van de veiligheidscontouren aanloopt. Buisleidingen kunnen een veilig, duurzaam en klimaat-robust alternatief bieden voor dit toenemende vervoer van gevaarlijke stoffen.

### Kernboodschap

#### Opdracht

De opdracht omvat een haalbaarheidsonderzoek naar een buisleiding van Rotterdam naar Chemelot en NordRhein-Westfalen (NRW). Dit onderzoek is uitgevoerd door Buck Consultants International in opdracht van het Havenbedrijf Rotterdam, Chemelot en het Min I&W. De ministeries van Economische Zaken en Klimaat (Min EZK), Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (Min BZK) en de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant en Limburg waren ook nauw bij de studie betrokken.

#### Joint Declaration of Intent

Nederland, NRW en Vlaanderen hebben in januari 2021 een Joint Declaration of Intent getekend waarin de aanleg van buisleidingen tussen de chemische clusters in de verschillende landen als een belangrijke voorwaarde voor de duurzame en klimaatneutrale ontwikkeling van de chemische industrie wordt gezien. Het gezamenlijk uitwerken van een business case en inpassing van dit project past binnen de ambitie om meer samen te werken op dit gebied.

### Varianten

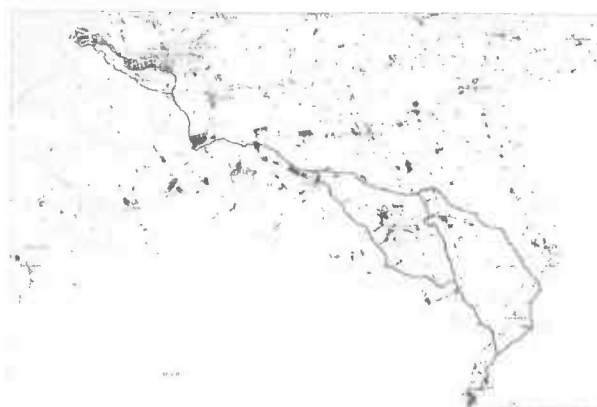
In de studie zijn twee projectvarianten bestudeerd:

- variant B4 met vier buisleidingen voor LPG, Propeen, Waterstof en CO2.
- variant P2 met twee multipropose productieleidingen,

### Tracé

In de nationale Structuurvisie Buisleidingen (SVB) 2012-2035 zijn stroken aangewezen die vrijgehouden dienen te worden voor het (zoveel mogelijk) gebundeld aanleggen van buisleidingen. Er zijn drie tracés onderzocht

1. Rotterdam-Tilburg-Maasbracht-Chemelot
2. Rotterdam-Tilburg-Helmond-Chemelot
3. Rotterdam-Tilburg-Venlo-Chemelot



In onderstaande tabel is de afweging beknopt weergegeven. Op basis van de afwegingscriteria blijkt dat tracé 3 het gunstigst scoort, omdat:

- alle buizen lopen volledig conform de Structuurvisie Buisleidingen;
- variant 3 doorkruist de minste bebouwde kommen (minste overlast);
- variant 3 biedt mogelijkheid tot een directe verbinding met het Ruhrgebied via Venlo;
- (relatief) korte doorlooptijd.

Beoordelingsaspect	Tracé 1	Tracé 2	Tracé 3	Eenheid	Indicator
1 Investeringskosten	271	269	289	min. euro	Investeringskosten P2
	1.066	1.044	1.110	min. euro	Investeringskosten B4
2 Planologisch-juridisch kader	96	64	0	in km	deel buiten leidingenstrook/SVB-strook
3 Haalbaarheid tav bebouwd gebied	2.135	3.133	1.265	aantal m	doorkruising binnen bebouwde kom
	Moergesteel Nederweert Maasbracht	Helmond Nederweert Maasbracht	-		
4 Haalbaarheid tav natuurgebieden	13.607	4.423	8.924	aantal m	doorkruising natuurgebieden
	6.170	0	2.962	aantal m	waarvan natura 2000 gebied
5 Meekoppelkansen op de route	aanwezig	aanwezig	aanwezig		kwalitatief
6 Internationale connecties	één verbinding via Chemelot		via Venlo 2 <sup>e</sup> verbinding NRW		kwalitatief
7 Realisatietermijn	onzekerheid	onzekerheid	meest gunstig		kwalitatief

Beoordelingsaspect	Tracé 1	Tracé 2	Tracé 3
1 Investeringskosten			
2 Planologisch-juridisch kader			
3 Haalbaarheid tav bebouwd gebied			
4 Haalbaarheid tav natuurgebieden			
5 Meekoppelkansen op de route			
6 Internationale connecties			
7 Realisatietermijn			

Legenda ordinale rangschikking (per beoordelingsasp)

- Tracé-alternatief scoort het beste
- Tracé-alternatief scoort minder goed
- Tracé-alternatief scoort het minst goed
- Versillen niet onderscheidend

Er is in het voorjaar van 2021 een nadere tracéverkenning uitgevoerd of dat vier buisleidingen inpasbaar zijn in de gereserveerde strook uit de Structuurvisie Buisleidingen 2012 – 2035. Het onderzoek wijst uit dat er geen knelpunten zijn, maar dat het tracé wel ruim 25 aandachtspunten kent.

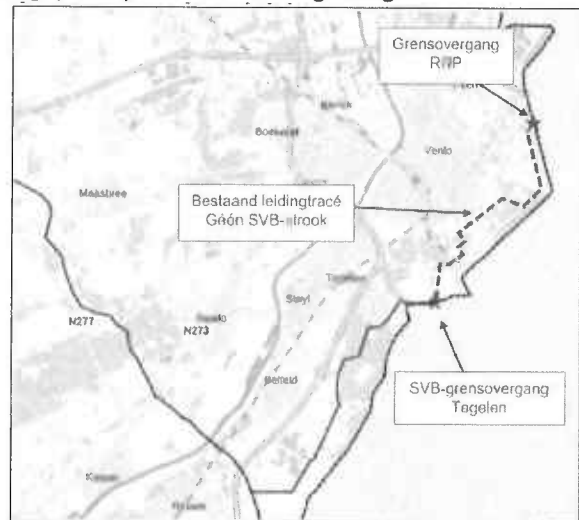
### Tracé in Venlo

## Raadsinformatiebrief

Voor de aansluiting naar Nordrhein-Westfalen (NRW) zijn er twee grensovergangen opgenomen in de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035, één ten noorden van Sittard en één ter hoogte van Ulingsheide in Tegelen. Op basis van ervaring blijkt dat aan de Duitse zijde bij Ulingsheide geen leidingen aangelegd kunnen worden. Een logische grensovergang lijkt die bij de Rotterdam-Rijn-Pijpleiding (RRP) aan de Manegeweg.

Het tracé tussen Ulingsheide en de Manegeweg is niet opgenomen in de Structuurvisie Buisleidingen. Om deze route voor de toekomst te borgen wordt in de studie aanbevolen deze aanvullende strook in de Structuurvisie Buisleidingen op te nemen.

Van de aanvullende strook (langs de bestaande strook van Defensie Pijpleiding (DPO) en pekelleiding) is aangegeven dat de beoogde buisleidingen in dit gebied wel inpasbaar zijn, maar dat dit tracé wel aandachtspunten kent. Mede omdat dit een dicht bebouwd gebied is.



### Businesscase

Bij de verkenning van de marktvraag zijn drie businesscases onderscheiden met nationale en internationale volumes. Uit het onderzoek blijkt dat een buisleidingenbundel (variant P2 of B4) niet haalbaar is voor alleen het Nederlands deel zonder een internationale verbinding naar Antwerpen (propeen) en NRW (CO<sub>2</sub> en waterstof). Bij de internationale verbindingen worden hoge volumes gerealiseerd die ervoor zorgen dat de transportkosten aanzienlijk dalen en gelijkwaardig zijn aan alternatieve modaliteiten.

### Maatschappelijke kansen

De aanleg van buisleidingen biedt verschillende maatschappelijke kansen:

- De aansluiting op waterstof- en CO<sub>2</sub>-leidingen versterkt de strategische positie van de Rotterdamse haven;
- Verduurzamingskansen voor de industrie in het cluster Chemelot;
- Meekoppelkansen voor de industrie rond deze leidingen en waterstoftankstations voor vrachtauto's en scheepvaart;
- De buisleidingen voor propaan en LPG dragen bij aan het reduceren van het transport van gevaarlijke stoffen via de Brabantroute. De buisleiding van LPG zorgt voor een modal shift van circa 9.000 ketelwagoneenheden (KWE);
- Eventueel de mogelijkheid voor het gelijktijdig aanleggen van een gelijkstroomkabel op het traject van de buisleidingen;
- Gelijktijdige aanleg van deze infra biedt kosten- en procedurevoordelen en geeft minder hinder;
- Met een CO<sub>2</sub>-leiding kan jaarlijks zo'n 3-4 megaton CO<sub>2</sub> worden getransporteerd, en met de 36 inch waterstofleiding kan er 2 mln ton waterstof worden vervoerd.

### Maatschappelijke kosten en baten

In deze verkenning is een eerste inzicht verkregen in de maatschappelijke kosten en baten.

## Raadsinformatiebrief

De investeringskosten voor het aanleggen van de buisleidingenbundel (variant B4) van Rotterdam naar Chemelot bedraagt circa € 1,0 mld (incl. BTW, bandbreedte: +/- 40%). De investeringskosten voor het aanleggen van alleen de twee productleidingen (P2) bedragen € 347 mln. (incl. BTW, bandbreedte: +/- 40%).

Het aanleggen van een buisleidingenbundel levert aanzienlijke kostenvoordelen op. Zo nemen bij het bundelen de gemiddelde kosten per leiding af met circa 28%. Het totale kostenvoordeel bij aanleg als een bundel van vier buisleidingen bedraagt € 365 mln.

Naast deze kosten zijn er ook maatschappelijke baten in de zin van veiligheid, CO<sub>2</sub>-reductie (klimaat), waterstof als energietransitie-enabler, investeren in duurzaam verdienvermogen van de Nederlandse economie en de bedrijfsvoering in de chemische clusters;

In totaliteit is de hoogte van de onrendabele top grotendeels afhankelijk van het te verwachten te vervoeren volume. Bij een connectie met Antwerpen en NRW is de verwachting dat er wel een sluitende businesscase te ontwikkelen is. Met alleen een verbinding van Rotterdam naar Chemelot kunnen de investeringskosten niet worden terugverdiend.

### Planning

Bij het verkennen van de realisatieplanning is uitgegaan van twee tijdspaden:

- Basis Tijdpad: uitgaande van een positief besluit begin 2021, duurt realisatie 88 maanden (ruim 7 jaren)
- Versneld Tijdpad: scenario waarin alle maatregelen ter versnelling, door het parallel schakelen van bestuurlijke, aanbestedings- en inkoopprocessen worden gerealiseerd, leidend tot een realisatietermijn van 49 maanden (ruim 4 jaren).

Er wordt de voorkeur gegeven aan het versnelde tijdpad omdat de industrie dan kan beschikken over een transitiebrandstof, de energietransitie dan versneld kan worden en dit tijdpad aansluit bij de investeringsplannen van de chemie- en energiebedrijven. Het versnelde tijdpad vergt wel een forse (niet te onderschatten) inspanning van alle betrokken bedrijven en overheden.

### Vervolgproces

Het projectvoorstel is door Min I&W en Min EZK aangeboden aan de Adviescommissie van het Nationaal Groeifonds. Deze oordeelde inhoudelijk positief over een de buisleidingenbundel (variant B4) die doorloopt naar het Duitse achterland. In de ogen van de commissie is het onduidelijk of er een rol is voor het Rijk in de financiering van dit project. Daarom is er vooralsnog geen bijdrage vanuit het Nationaal Groeifonds beschikbaar gesteld.

Gezien het potentiële belang van dit project voor de Rotterdamse haven, de achterlandverbindingen en het chemiecomplex Chemelot adviseerde de commissie wel om budget en capaciteit vrij te maken voor het ontwikkelen van een gedetailleerde business case en de planologische inpassing.

Verder zal er, om een breder beeld te krijgen op het verminderen van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen, een verkenning worden uitgevoerd naar de reductie van de risico's langs de Brabantroute als gevolg van het verplaatsen van stofstromen van het spoor naar buisleidingen. Dit sluit aan op de reeds lopende ketenstudie ammoniak.

## Raadsinformatiebrief

Na het afronden van de haalbaarheidsstudie kan ook de dialoog met de Duitse partners worden geïntensiveerd.

### Communicatie

In de kamerbrief van 19 mei 2021 geeft de Minister van IenW aan dat de betrokken provincies de gesignaleerde aandachtspunten met de betrokken gemeenten gaan bespreken.

### Vervolprocedure raad

Uw raad zal via de halfjaarlijkse raadsinformatiebrief over de strategische hoofdinfrastructuur op een adequate wijze worden geïnformeerd over de verdere ontwikkelingen van het onderzoek naar de buisleidingen.

Burgemeester en wethouders van Venlo  
de secretaris

Twan Beurskens

Bijlagen

-

de burgemeester

Antoin Scholten