

Aan: het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Venlo
Van: fractie GroenLinks en EENLokaal Jade Joosten - Leon van den Beucken
Schriftelijke vragen ex. artikel 44 reglement van orde
Venlo en Belfeld, 13 juli 2023

Onderwerp: Zorgen Delta Rhine Corridor herziene vragen

Geacht college,

Reeds op 24 juni hadden we vragen geformuleerd, over de Delta Rhine Corridor. Echter betrekken we nu nadrukkelijk de Inspraakreactie van de gemeente Venlo richting het inspraakpunt Delta Rhine Corridor, die we onlangs ontvingen. Ook verweven we RIB 59 en de reacties die we in de samenleving oppikken.

Buisleidingen, meervoudig. Het zogenaamde voorkeurstraject Delta – Rhine – Corridor optie 3, behelst een omweg via Venlo. Door het smalle en dichtbevolkte gebied tussen Maas en Grens, een gebied waar natuur, ruimte en drukte samen moeten gaan. Het Jaomerdal, Holtmühle, Dal van Aalsbeek. Veel infrastructuur (Maaslijn, Rijksweg, A73) en een rangeerterrein in Venlo-Centrum en Zuid.

We maken ons zorgen over de wenselijkheid, communicatie, overlast zonder enig profijt voor Venlo, de natuur, en vooral ook de veiligheid. Immers, het zijn geen onschuldige stoffen die door de buizen gaan.

Over de Delta Rijn Corridor zijn in 2021 [schriftelijke vragen gesteld in het Limburgse parlement](#). Er werden drie alternatieven onderzocht en er is een tracé (voorkeursvariant) uitgewerkt. [Kamerbrief over haalbaarheidsstudie Buisleidingen Rotterdam](#)

Ook zijn er in de gemeenteraad in 2021 al vele vragen gesteld over dit [onderwerp](#) waar vooral de relatie tussen de afbouw van ammoniak vervoer over spoor in relatie tot DRC centraal stond.

Onlangs is ons ter ore gekomen dat de aanleg van de buisleiding van de Delta-Rhine-Corridor zich inmiddels in een verder stadium van het project bevindt, en dat er ook al enkele informatiebijeenkomsten voor inwoners van onze gemeente hebben plaatsgevonden. Hierin werd aangegeven dat er ondertussen ook al een structuurvisie buisleidingen ligt, waaruit blijkt dat de leidingen door o.a. Belfeld, Tegelen (Op de Heide) en Venlo-Oost zullen gaan. Ook circuleren er al enkele kaarten met verschillende voorkeursvarianten en tracés, terwijl nog niet zeker is welke hiervan relevant zijn en waarvan inwoners ook nog niet eerder op de hoogte zijn gesteld. Als raad zijn we in juni 2021 geïnformeerd over de status van het project middels RIB 80 *Buisleidingen: haalbaarheidsonderzoek Rotterdam-Chemelot*. En onlangs hebben we een Raadsinformatiebrief ontvangen (RIB 2023-59) met als titel “voornemen en voorstel voor participatie Delta Rijn Corridor”

In RIB 80 destijds de volgende passage: *“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-robuust alternatief bieden voor dit toenemende vervoer van gevaarlijke stoffen”*

Hoewel we ook de mogelijke voordelen zien, en met in het achterhoofd het doorgaand goederenvervoer en ketelwagons en wat dit voor Venlo betekent, plaatsen de fracties GroenLinks en EENLokaal ook vraagtekens bij deze buisleidingen. Pijpleidingen waarvan de alleen al de aanleg heel veel impact zal gaan hebben. Pijpleidingen waar we nog geen zekerheid hebben welke en hoeveel. Wij willen helderheid, en geen benamingen meer zoals "pekelleidingen" voor kerosine, zoals dat in de jaren 70 en 80 in zwang was. We zien een aftakking "speciaal" naar Venlo, en onze ondernemingen zouden hiervan gaan profiteren. Dat nemen we niet klakkeloos aan, een mooi voorbeeld daarvan is het spooreplacement in Venlo-Centrum/Zuid en het "kopmaken". Hierover de volgende vragen:

- 1. Welke positie heeft de gemeente Venlo als logistiek knooppunt en wat is de positie van de provincie aan de overlegtafel?**
- 2. Hebben de inwoners van Venlo ook echt belang bij de plaatsing van AL deze buizen, of dienen wij slechts als doorvoer en opslagplek?**
- 3. Waarom wordt ervoor gekozen om de aftakking van deze buizen door onze gemeente te laten lopen, en waarom kan deze niet via Reuver of Chemelot de grens over?**

Er heeft geen MER studie vooraf plaatsgevonden. Dat mag je aanmerken als "bijzonder", immers de breedte van het project (nog los van de route) bedraagt 70 meter! Dat is vergelijkbaar met de autosnelweg de A73. De DRC loopt op veel plekken vrijwel gelijk met de Duitse grens. Het initiële traject van deze snelweg was oorspronkelijk ook op deze plek geprojecteerd, maar de minister zag destijds tijdig het licht nadat deze zelf was komen kijken. Niet realistisch, funest voor de natuur, onhaalbaar. En dat al in een tijd dat er nog geen NNN of Natura 2000 gebieden gedefinieerd waren. Maar nu dus geen MER bij dit impactrijke project, alleen een eerste selectie op grond van "fysieke beperkingen". Ook de Duitse natuurwaarden worden niet meegenomen.

- 4. Is het college bekend waarom er geen MER is uitgevoerd?**
- 5. Is er voor ondergrondse werkzaamheden bij wet geregeld dat er geen MER nodig is? Worden de buizen zo veel mogelijk ondiep gelegd om geen MER te hoeven uitvoeren?**
- 6. Is het college met ons van mening dat dit wel aan de orde had moeten zijn? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wil het college op een MER aandringen?**

Het hele gebied langs de oostflank bestaat uit een mix van natte en droge gebieden en aan de steilranden is sprake van kwelwater.

- 7. Hoe wordt de veiligheid voor aspecten als het kwelwater, de Peelrandbreuk, schade door ondiepe boringen gegarandeerd?**

Het smalle en drukke bebouwde gebied tussen Maas en Duitse grens wordt in de Strategische Visie 2040 "de rustige, Bourgondische as" genoemd. En juist hier heeft het rijk het voornemen om alwéér nieuwe (ondergrondse) infrastructuur te situeren. Naast de de al aanwezige A73, het spoor en de Oude Rijksweg, en bedrijventerreinen. Waarbij in de toekomst dit tracé ook nog eens onderdeel zou kunnen gaan uitmaken van de IJzeren Rijn route, alweer om het buitenland te bedienen (Antwerpen-Duitse achterland).

- 8. (Hoe) Past deze corridor volgens het college in onze Strategische Visie 2040?**
- 9. Waarom circuleren er, volgens verscheidene bewoners, nu alweer verschillende kaarten met voorkeursvarianten/tracés waarvan zij niet op de hoogte waren gesteld?**

De DRC is een initiatief van een privaat consortium. Vooralsnog bestaande uit de Gasunie, OGE, Shell en BASF. De Gasunie is op zoek naar een transitie om voort te kunnen bestaan, en ook de andere

onderdelen hebben vooral een economisch belang. Het geheel wordt gekoppeld aan duurzaamheid en toekomstige belangen.

Dat leidt tot de volgende vraag in algemene zin:

10. Hoe verhoudt zich een privaat consortium tot de belangen van onze inwoners, in de brede zin, is dit volgens het college voldoende onderbouwd aan de overlegtafels?

Op de webstek van de Delta Rhine Corridor geeft Hans Coenen - lid van de raad van bestuur van de Gasunie - het volgende aan:

“Gasunie transformeert van gas transportbedrijf naar energie-infrastructuuronderneming. Behalve aardgas vervoeren we straks ook waterstof, CO₂, warmte en groen gas. De Delta Rhine Corridor is een belangrijke stap in de realisatie van een grensoverschrijdend en duurzaam energiesysteem.”

Als we de grofmazige kaart op de website bekijken, dan zien we enkel een buisleiding voor waterstof (H₂) en voor (CO₂). Dit alles roept dan natuurlijk al vragen op. Immers de genoemde raadsinformatiebrief 80 sprak al over LPG, Propeen en Ammoniak. Deze stoffen worden in RIB 59 wederom genoemd, in de zin dat daar nog geen initiatiefnemers voor zijn.

11. Wat is de reden of zijn de redenen dat er (nog) geen initiatiefnemers voor zijn? Hebben ammoniak producenten hier ook een verantwoordelijkheid?

Op het moment dat er geen initiatiefnemers zijn of komen voor LPG, Propeen en ammoniak, dan is het de vraag wat er dan moet of gaat gebeuren. Halen we ons dan alleen voor de twee buizen dit op de hals? Wat gebeurt als er veel later alsnog initiatieven met LPG, Propeen en ammoniak komen.

12. Hoe wordt voorkomen dat er enkele jaren later weer van alles overhoop gehaald moet worden als er zich na afronding de werkzaamheden nieuwe initiatieven van “landelijk belang” melden?

Wat ons verder opvalt is, dat er gesproken wordt over de rol van de corridor en Venlo als het gaat om verduurzaming van de regionale economie. Tegelijkertijd gaat onze gemeente als doorvoergebied dienen voor CO₂, om opgeslagen te worden onder de zeespiegel. Dan spreken we nog niet over aardgas, Propeen, en ammoniak. Die laatste stof zijn reststromen, die worden verkocht aan het buitenland, maar vermeden kunnen worden als productie en vraag op elkaar afgestemd worden. In de zienswijze van de gemeente Venlo wordt gesteld dat economische hergebruik van CO₂ beter past bij het Klimaatakkoord dan ondergrondse opslag.

13. Kan het college ons aangegeven hoe het vervoer over lange afstand de stoffen, anders dan waterstof, te maken hebben met duurzame economie? En dan vooral als het gaat om CO₂, ammoniak, lpg en propeen?

Dit enorme - en onder de vlag van duurzaamheid gevoerde - project raakt de belangen van diverse groepen, zoals inwoners, landeigenaren en gebruikers, bedrijven, maatschappelijke organisaties, enzovoorts. Ook zal, gezien de voorgenomen route, heel wat boor-, graaf- en machinewerk nodig zijn, aan of in natuurgebieden en NNN/Natura2000 gebieden.

14. Hoe is de samenwerking met Staatsbosbeheer, Veiligheidsregio, Waterschap, Provincie georganiseerd en hoe wordt de geleverde expertise meegenomen?

Als we de PAS-situatie voor ogen houden, dan zien we dat ook voor tijdelijke werkzaamheden de stikstofdepositie belemmerend kan werken. Dat geldt voor wonen, maar ook voor zaken die op langere termijn juist minder depositie zouden brengen. “toekomstig salderen” is er niet bij, dat zien we aan de extra uitvoegstrook bij Zaarderheiken. Dat staat “on hold”. En juist deze pijpleiding scheert zowel langs

woonkernen en -wijken als langs Natura 2000 en NNN gebieden. Gebieden die ons rijk als gevoelig beschouwt voor stikstof.

15. Hoe wordt voorkomen dat PAS straks een probleem kan gaan worden, juist zo dicht bij waardevolle natuurgebieden en de Duitse grens? Of is een door het Rijk vastgesteld projectbesluit is samenwerking met een consortium hier niet aan onderhevig?

Het economische profijt van de aardgasopbrengsten is nooit in de provincie Groningen en diens inwoners geland. Wel de nadelen. Als we vervolgens kijken hoe onze benadeelde medemensen in Groningen de afgelopen decennia behandeld zijn geworden, dan roept dat bij voorbaat natuurlijk al vraagtekens op. Ook daar ging het namelijk om consortia in combinatie met landelijke belangen. Dus we zijn van mening dat inwoners, ondernemers en natuur ruimhartig gecompenseerd dienen te worden. De zienswijze van de gemeente (inspraakreactie) brengt dan ook al die ruimhartige compensatie naar voren.

16. Is het college met ons van mening dat natuur en boscompensatie TER PLEKKE dient te gebeuren, transparant en niet elders? Zo nee, waarom niet? Zo ja, zal dit uitvoerig worden besproken en uitgedragen?

17. Gaan inwoners, kleine ondernemers, natuurbeheerders, boeren en tuinders en de betreffende gemeenten gecompenseerd worden voor alle nadelen en extra werk/kosten die hierbij komen kijken, en zo ja, is al bekend hoe?

Nadrukkelijk vraagt het college in de gemeentelijke zienswijze om TenneT aan te sporen deel te nemen in het consortium. Ook wordt gesproken over een ondergrondse stroomverbinding.

We worden regelmatig met netwerkcongestie geconfronteerd. We vragen ons af wat de rol van Enexis hier is, immers ook het netwerk van Enexis speelt een rol. Deze ontbreekt in het verhaal.

18. Gaat de gemeente ook inzetten c.q. aandringen op het versterken van het elektriciteitsnet, niet alleen met TenneT maar zeker ook Enexis en wat is de rol van eventuele infrastructuur die overblijven vanuit het gasnet, als we aardgasvrij zouden worden?

Enkele jaren geleden zijn er vragen gesteld over het [onder de grond brengen](#) van de hoogspanningslijn boven de Klingerberg in Blerick en het laten verdwijnen van de masten. [De beantwoording lezen we in RIB 19-146](#). Een van de redenen om niet in het ondergrondse verkabelings-project deel te nemen is het risico van elektromagnetische straling vlakbij woonwijken. Alsmede de gevraagde gemeentelijke bijdrage.

19. Ziet het college hier alsnog mogelijkheden om Klingerberg te verlossen van de grote masten en bedradingen (in het kader van ruimhartige compensatie en profijt) voor inwoners?

Het college stelt voor om het derde 380-kV station in Venlo te gaan verkennen. De genoemde reden: de belangrijke regionale economische functie van Venlo in Noord- en Midden- Limburg. In het kader van de brede welvaart, waar ook leefbaarheid onder valt, de volgende vragen:

20. Welke ruimtelijke impact heeft een dergelijk station voor de dichtstbevolkte gemeente van Noord- en Midden-Limburg, over hoeveel oppervlakte gaat het dan?

21. Waarom persé binnen onze gemeentegrenzen als economische centrumfunctie? Heeft het college al een aantal plaatsen in gedachten, en ook in beeld waar het niet kan of gewenst is?

22. Wordt de gemeente dan op extra kosten gejaagd, en wat brengt het op?

23. Valt dit station ook dan onder de rijkscoördinatie c.q. projectbesluit van het rijk en kan als gevolg van dit voorstel dit station ons ook opgedrongen worden door het rijk inclusief een door het rijk aangewezen plek?

Zoals aangegeven zijn er behalve CO₂ en H₂ nog geen zekerheden voor de andere buizen, want initiatieven zijn er nog niet, maar we kunnen ons voorstellen dat de impact en risico's (niet persé evenredig) stijgen naarmate meer en andere stoffen vervoerd gaan worden door de buizen.

- 24. Kan aangegeven worden in hoeverre inwoners en natuur kwetsbaarder zijn en de ingrepen impactrijker naarmate het aantal buizen stijgt?**
- 25. Er wordt ook gesproken over buizen waardoor er verschillende stoffen (volgtijdelijk) doorheen kunnen, wat zijn de ervaringen en de risico's hiermee?**
- 26. Om welke stoffen gaat het dan, en hoe verhoudt zich dat tot de stoffen waarvoor nog geen initiatieven zijn?**
- 27. Hoe beoordeelt het college het ondiep leggen van buizen? Bestaat er een kans dat deze ondiep gelegde buizen mogelijk gevaarlijke situaties zullen opleveren in de toekomst? Wat betekent dit voor de vegetatie? Zijn deze risico's goed onderzocht?**



Tegelen: Voormalige stortplaats



Verderop richting op de Hei: Hertenkamp

Hier gaat het (reeds vastgesteld tracé) lopen, zowel vlakbij groene/blauwe waarden en woonwijken: daarbij grote hoogteverschillen

- 28. Wat betekent dit voor de aangrenzende bossen, die met de jaren steeds groter risico lopen op grote branden?**

Het gebied is kwetsbaar, zowel het reeds vaststaande tracé en ook het noordelijke deel. Er zijn grote hoogteverschillen. Het tracé schampt de woonwijk op de Heide als ook groenblauwe waarden. Ook moet de onlangs opnieuw ingerichte Kaldenkerkerweg en de A74 worden gepasseerd. Dus ook de Kaldenkerkerweg, de wijk en de Hertenkamp dienen nadrukkelijk in onderzoek te komen voor boortechnieken. Het hele gebied binnen onze gemeente is namelijk zeer kwetsbaar.

Verder is er ook nog een visvijver in de buurt en hebben we te maken met de voormalige stortplaats de Wambach. Er wordt in verband met de drinkwatervoorziening regelmatig gemonitord, zo luidde de beantwoording op [schriftelijke vragen begin 2020](#).

- 29. Is het college bereid om met name om de veiligheid van de drinkwatervoorziening rondom de Wambach onder de aandacht van het rijk te brengen, en het rijk onze veiligheid te laten garanderen, zeker als er gegraven en/of geboord wordt?**



De woonwijk "Op de Hei" In Tegelen, gezien vanaf de Wambach, met grote hoogteverschillen

Dan maken we een weer bruggetje met ammoniak transporten via het spoor middels ketelwagons. Immers ammoniak behoort ook tot een van de gevaarlijke en/of toxische stoffen, die via deze leidingen getransporteerd kunnen gaan worden. Ammoniak en de angst hiervoor is in Venlo en de andere gemeenten aan de transportroute nog altijd een heet hangijzer.

In een brief van de gemeenteraad van Venlo, december 2020, zo meldden destijds o.a. de Limburger, [Omroep Venlo 1Limburg](#) en het [AD](#), werd de Minister onder andere gevraagd om maatregelen die het ammoniaktransport door Venlo te laten stoppen, en daarmee over de hele Zuidelijke Maaslijn. Dat kan onder andere door een convenant en door de productie en reststoffen beter op elkaar af te stellen. Hoewel veiliger dan via wegvervoer is ammoniaktransport over spoor, dwars door onze wijken en kernen en het stadscentrum, zeer ongewenst! Hier is die [Brief](#).

30. Is het vervoer van ammoniak door buisleidingen – volgens het college – een goed alternatief (ongeacht het exacte traject van de corridor) voor het spoorvervoer?

In de zienswijze van de gemeente wordt aangegeven dat na de realisatie van de buizen het spoorvervoer van LPG en Propeen sterk wordt gereduceerd en er geen ammoniak per spoor meer wordt vervoerd.

31. Waarom zou het vervoer van LPG en Propeen ook niet volledig kunnen worden gestopt? Is dit iets dat op de lange termijn eventueel wel mogelijk zal zijn?

**32. Is het college ook van mening dat het vervoer van ammoniak reststromen in de basis (du
zonder vervoer via spoor en zonder de DRC) helemaal uitgefaseerd moet worden door
productieprocessen en vraag en aanbod op elkaar af te stemmen, dus helemaal geen vervoer?**

In een recent [artikel uit De Limburger](#) 'Venlo roept ontwikkelaar ondergrondse pijpleidingen op: spaar natuurgebieden en verbind ze met elkaar' wordt aangegeven dat het stadsbestuur een brief naar de ontwikkelaar heeft gestuurd, waarin zij aangeeft dat de impact van dit project op de natuur minimaal moet zijn. Als dit niet mogelijk is, wordt een ruimhartige financiële compensatie verwacht en gewenst.

33. Wat gebeurt er met het project in Venlo wanneer de negatieve impact op de natuur groot is, maar de financiële compensatie niet naar wens blijkt te zijn?

Samengevat, de ontwikkeling gaat hoe dan ook een zekere impact hebben op leefomgeving, natuur en de inwoners zelf niet te vergeten. We kunnen een aantal elementen uit de zienswijze van de gemeente steunen. De fracties GroenLinks en EENLokaal zijn van mening dat een dergelijke operatie door de landelijke overheid samen met “het consortium” een grote verantwoordelijkheid vergt. Niet alleen maar het compenseren van schade en overlast, maar meer dan dat. Dat geldt voor het hele traject, voor Limburg en bijzonder voor Venlo. Het landelijke belang zou veel meer moeten zijn dan enkel de grote winsten van consortia.

34. Is het college bereid voor ons een levend document bij te houden en ons zo vaak als nodig, doch minstens halfjaarlijks te expliciet te informeren over:

- alle harde en zachte toezeggingen vanuit het Rijk die aan Venlo gedaan worden, ter compensatie, voor de veiligheid en natuur
- alsmede van de knelpunten en risico's en het risicomanagement voor onze inwoners, ondernemers, natuur
Zo nee, waarom niet?

Jade Joosten

Leon van den Beucken