



Aan: Het college van burgemeester en wethouders  
van de gemeente Venlo

Van: Fractie EENLokaal  
Leon van den Beucken

Betreft: Vragen ex. Artikel 44 reglement van orde

Belfeld 24-5-2021

Geacht college,

**Onderwerp: Delta corridor buisleidingen, gevolgen voor Venlo, natuur en ammoniak**

De omgeving Venlo, kreeg en krijgt er steeds meer infrastructurele drukte bij. Nu verschijnen er ook mogelijk nieuwe ondergrondse infrastructurele ontwikkelingen: 4 buisleidingen!

Op initiatief van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Havenbedrijf Rotterdam en chemisch industrieterrein Chemelot is een [haalbaarheidsstudie](#) verricht naar buisleidingen op het traject Rotterdam-Chemelot-Duitsland . De initiatiefnemers zullen de uitwerking van de plannen onder de noemer 'Delta Corridor' voortvarend ter hand te nemen.

De kosten van het in één keer aanleggen van alle vier leidingen tussen Rotterdam en Chemelot bedragen ruim € 1 miljard incl. btw (-/+ 40%). De leidingen een voor een realiseren worden maakt het project € 365 miljoen duurder tevens 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.

[Na jaren strijd is Chemelot om: buisleidingen niet via Nederweert maar via Venlo en natuurgebieden](#) , kopt de Limburger!

EENLokaal maakt zich al jaren, samen met inwoners en andere fracties grote zorgen over het rangeren en vervoeren van ketelwagons met ammoniak dwars door Venlo en onze wijken en kernen. De gezondheid en veiligheid van onze inwoners is niet gediend met deze ammoniaktransporten. Ondanks convenant en inspanningsverplichtingen is er weinig tot niets terecht gekomen van de afbouw van ammoniaktransporten (RESTSTROMEN) via het emplacement van Venlo en via de Zuidelijke Maaslijn.

Gedeputeerde Staten Limburg hebben op 12 januari 2021 het besluit genomen om in te stemmen met het verlengen van het huidige convenant tot en met 31 december 2021. In de gesprekken die zij in de komende tijd voeren zullen wij inzetten op het zo ver mogelijk terugdringen van de transporten van gevaarlijke stoffen. GS benadrukt dat het op grond van Europese en Nederlandse wet- en regelgeving toegestaan is om, onder strikte voorwaarden, gevaarlijke stoffen per spoor te vervoeren. Dit betekent ook dat als OCI Nitrogen geen ammoniak meer zou vervoeren over het spoor het niet uitgesloten is dat ammoniak tussen een Duitse en een Belgische locatie via spoor in Limburg vervoerd wordt, mits dit vervoer voldoet aan de internationale eisen die hieraan worden gesteld en plaatsvindt binnen de plafonds van het Basisnet Spoor.

Dit houdt dus in dat het convenant opnieuw bezien wordt eind 2021. Hieruit leidt EENLokaal af dat de status dit jaar nog dezelfde blijft.

### **Vraag 1**

**Is het college op de hoogte van de gesprekken tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Havenbedrijf Rotterdam en chemisch industrieterrein Chemelot? Is de gemeente Venlo hierbij gehoord of betrokken?**

In het artikel van de Limburger is een tamelijk precieze route afgebeeld.

### **Vraag 2**

**Is bij de gemeente bekend waar deze ondergrondse leidingen precies gaan lopen, wat de (tijdelijke) gevolgen voor de bereikbaarheid en natuur zijn voor Venlo en omgeving en hoe dat gemitigeerd gaat worden?**

De aanleg van de buisleidingen tussen de Rotterdamse haven en Chemelot in Limburg heeft een aantal voordelen volgens de initiatiefnemers. 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.

Het traject via Weert/Nederweert richting Chemelot (korter traject, door dunbevolktere, landelijke regio) komt niet als voorkeursalternatief naar voren, maar wel het traject via Venlo.

We krijgen in eerste instantie de indruk dat dit initiatief op landelijk niveau en voor Chemelot veel voordelen uitstraalt, maar bepaald niet voor Venlo en omgeving. Daar zal een en ander overhoop gehaald worden, het is namelijk geen elektriciteitskabel die wel eventjes getrokken wordt.

### **Vraag 3**

**Is het college bekend met de motivatie (aanvullend op de bovenstaande algemene motivatie) om het laatste deel van dit traject voor een "omweg" via Venlo (-Roermond) te laten voeren?**

EENLokaal heeft altijd aandacht gevraagd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor, met name het gesleep met ammoniak (rest product) dwars door onze dorpen en wijken en het spooreplacement te Venlo, dat naar onze mening nu eens eindelijk gestopt moeten worden. Dat kan door bij Chemelot (OCI-Nitrogen) de productieprocessen en/of verwerkingscapaciteit aan te passen en/of vraag en aanbod op elkaar af te stemmen.

Onze fractie ziet in het kader van "Delta Corridor" echter niet alleen beren op de weg, maar ook een opening en een lichtpuntje om het leven van onze inwoners veiliger te maken.

We zagen namelijk al eerder dat gasinfra geschikt is voor waterstof. De genoemde stoffen in het kader van Delta Corridor zijn verder C4-LPG (in plaats van Nafta) Waterstof en CO2-mogelijkheden. Behalve de (tijdelijke) nadelen, zou er ook geprofiteerd moeten kunnen worden van de mogelijke voordelen voor Venlo en de dorpen langs de Zuidelijke Maaslijn.

EENLokaal is van mening dat er juist nu voor onze inwoners hard aan getrokken moet worden om hier dan "werk-met-werk" te maken, en gekeken moet worden om de Delta Corridor ook te gaan gebruiken voor de ondergrondse afwikkeling van het transport van ammoniak. Als de bodem, ongeacht het gekozen traject toch opgehaald moet worden, dan is het zaak om dit transport gelijk mee te nemen.

Rijk, Chemelot en Provincie Limburg zijn hier vooral aan zet. Maar naar onze mening zal ook Venlo betrokken moeten worden en betrokken zijn bij deze ontwikkelingen.

**Vraag 4**

**Is het college met EENLokaal van mening, dat deze ontwikkeling mogelijkheden zou kunnen bieden om het ammoniaktransport in een ondergronds buizensysteem af te gaan wikkelen, zo nee, waarom niet?**

**Vraag 5**

**Is het college bereid om hiertoe op pad te gaan, met de provincie Limburg en/of Chemelot en/of het Rijk in gesprek te gaan? Zo nee, waarom niet?**

We baseren ons echter niet op één mogelijke ontwikkeling of oplossing. EENLokaal blijft van opvatting, dat Chemelot / OCI-Nitrogen zelf de verwerkingscapaciteit zodanig moet aanpassen zodanig dat reststromen in het geheel niet meer nodig zijn en daar op moet blijven inzetten. Zoals de eerdere inspanningsverplichtingen al aangaven.

**Vraag 6**

**Gaat of blijft het college de gesprekken voeren met Chemelot, Limburg en het Rijk, om in het nieuwe convenant de afbouw van ammoniak reststromen als een resultaatverplichting neer te zetten?**

Fractie EENLokaal  
Leon van den Beucken