

Vergaderjaar 2021–2022

**29 826**

**Industriebeleid**

**Nr. 134**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VOOR KLIMAAT EN ENERGIE**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 februari 2022

Op 9 november (Handelingen II 2021/22, nr. 19, item 10) heeft uw Kamer de motie van de leden Bontebal (CDA) en Erkens (VVD) aangenomen<sup>1</sup>. De Kamer verzoekt met deze motie de regering om een programmaorganisatie in te richten, in samenwerking met provincies en gemeenten, ter voorbereiding op meerdere planfasen en mogelijke mitigatiemaatregelen bij de inpassing van een buisleidingencorridor tussen de haven van Rotterdam, Moerdijk, Venlo, Chemelot en Noordrijn-Westfalen Duitsland. In afstemming met de bewindspersonen van Infrastructuur en Waterstaat, Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, Economische Zaken en de Staatssecretaris Mijnbouw ga ik in op de vraag hoe ik een dergelijke programmaorganisatie beoog op te zetten.

In de brief (Kamerstukken 29 826, 31 239 en 30 196, nr. 132) aan de Tweede Kamer van 26 november 2021 heeft mijn ambtsvoorganger namens het kabinet uiteengezet welke projecten zijn aangemerkt als projecten van Nationaal Belang om de Nederlandse Energie en Klimaat Infrastructuur verder te ontwikkelen (Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat). Het project Delta Corridor «*Connecting Industries*» is één van deze aangemerkte projecten. Het waarborgen van de hoofdstructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen is daarnaast aangemerkt als een zaak van nationaal belang in de nationale omgevingsvisie (NOVI). Het Delta Corridor project kan worden gezien als uitwerking hier van. De Delta Corridor beoogt ondergronds transport van duurzame energiedragers en (circulaire) grondstoffen tussen Rotterdam, Venlo, Moerdijk, Chemelot en Noordrijn-Westfalen ten behoeve van de industrie. Het gaat om waterstof, CO<sub>2</sub>, (bio)LPG, en (synthetisch) propeen. Daarnaast wordt gekeken naar ammoniak, andere circulaire grondstoffen en een gelijkstroomverbinding in de corridor.

De Delta Corridor biedt kansen voor modal shift van transport en verbetering van de externe veiligheid op en langs bovengrondse spoor-,

<sup>1</sup> Kamerstuk 35 925 XIII, nr. 28.

water- en snelwegen. Dit leidt in potentie tot minder CO<sub>2</sub> en stikstof uitstoot door minder transportbewegingen en mogelijkheden voor woningbouw nabij het spoor bij de betrokken Brabantse steden. De Delta Corridor is aangemerkt als project van nationaal belang vanwege kansen die het project biedt voor Nederland. Het is een strategisch project met potentie om de noodzakelijke schaa sprong te creëren voor de realisatie van klimaat- en duurzaamheidsdoelstellingen. Tegelijkertijd kan het de concurrentiepositie van de bestaande industrie op de route Rotterdam-Chemelot en de Rotterdamse haven versterken en daarmee bijdragen aan het vestigingsklimaat voor nieuwe spelers die op zoek zijn naar een toekomstgerichte infrastructuur. Een tijdige aanleg biedt ons land een «first mover»-voordeel. Tot slot biedt dit project kansen om de samenwerking voor klimaat en economie met de buurlanden te versterken, passend bij de EU-ambities.

Op dit moment bevindt het Delta Corridor project zich in de verkenningfase, conform het MIEK-proces. Uitgangspunt is dat de ruimtelijke procedures zorgvuldig worden doorlopen met een twee fase aanpak (verkenning- en planuitwerkingsfase) in samenwerking met regionale overheden. Hiermee sluit ik aan bij de mogelijkheden die het MIEK proces biedt en tegelijkertijd de projectprocedure zoals deze is opgenomen in de Omgevingswet.

Uw Kamer is in een eerdere brief geïnformeerd over de haalbaarheid van dit project (Kamerstuk 33 473, nr. 10). Het kabinet onderzoekt de nut en noodzaak en de maatschappelijke meerwaarde middels een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Hierbij gaat ze uit van de uitrol van de waterstofbackbone waaraan de Gasunie momenteel werkt. Ik verwacht deze MKBA rond de zomer 2022 gereed te hebben. Daarnaast werken de private deelnemers aan dit project aan een businesscase per buisleiding en een overkoepelende businesscase voor het geheel om de synergie van gelijktijdige aanleg te kunnen duiden.

Het initiatief voor de Delta Corridor ligt bij de private sector. De rol van de rijksoverheid is het faciliteren van ruimtelijke inpassing en internationale samenwerking. Als de MKBA en de businesscases daar aanleiding toe geven kan het Rijk kijken naar eventuele cofinanciering van een onrendabele top en volloop- of aanlooprisico's cf. de kabinetsreactie op het advies van TIKI (Kamerstukken 29 826 en 32 813, nr. 123). Regionale overheden werken actief samen met het Rijk in een werkgroep die gericht is op de ruimtelijke inpassing, communicatie en het verkennen van meekoppelkansen. Deze aanpak versterkt het draagvlak, de snelheid en de regionale meerwaarde van de corridor.

Om de verkenningfase en de MIEK-vervolgfases zorgvuldig uit te kunnen voeren en snelheid te maken, werkt het Havenbedrijf Rotterdam met de private deelnemers aan een opschaling van de projectorganisatie. Ik steun de aanpak en snelheid die deze organisatie ambieert. Om het gewenste tempo, gericht op ambitieuze realisatie in 2026, vanuit rijkszijde te faciliteren zorgen we dat we klaar staan om vanuit de publieke rol dit project op snelheid te brengen op de taken waar we als Rijk en andere overheden voor verantwoordelijk zijn. Hiermee voldoe ik aan wat er in de motie is verzocht en geef ik tevens invulling aan het advies van de beoordelingscommissie van het Nationaal Groeifonds over dit project in april 2021 (Kamerstuk 35 570 XIX, nr. 28). De inschatting is dat een dergelijke invulling van de publieke taken oplopend tot € 5 à € 7 miljoen per jaar zal kosten. Private partners dragen bij wat nodig is om het beoogde project te realiseren binnen de gestelde termijnen. Het gaat hierbij naar schatting om minimaal € 12 tot € 14 miljoen per jaar. Ik ben voornemens om de projectorganisatie vanaf 2022 stapsgewijs op te

bouwen. Beoogd is dat een passende inzet, voor zover nodig, tot het einde van het project in stand blijft en behoudens positieve besluitvorming rond de voortgang van dit project naar aanleiding van bijvoorbeeld reeds genoemde MKBA en businesscases. Voor financiering voor zover het rijkstaken betreft bekijken de betrokken departementen of te zijner tijd financiering binnen de criteria van het nog op te stellen Klimaatfonds of andere Nederlandse of Europese fondsen kan passen. Mocht dit voor het opstartjaar 2022 niet lukken dan zullen de betrokken departementen deze kosten financieren vanuit hun begrotingen. De beoogde programmaorganisatie zal worden ingevuld met expertise vanuit onder andere de provincies en het Rijk.

De beoogde programmaorganisatie heeft verschillende doelstellingen passend bij de eerdere genoemde publieke rol bij dit project:

1. De overheid heeft de rol van bevoegd gezag voor de ruimtelijke inpassing. Uitgangspunt hierbij is dat de regie op rijksniveau zal liggen. Op dit moment werken de Ministeries van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) en Economische Zaken en Klimaat (EZK) en de drie betrokken provincies aan de uitwerking hiervan. Het gaat hierbij om het benutten van ruimtelijke kansen (ruimte voor woningbouw) en het inzichtelijk maken van de mogelijkheden van ruimtelijke inpassing en het schetsen van mogelijkheden om te komen tot substantiële versnelling van ruimtelijke procedures, zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid, noodzakelijke zorgvuldigheid en transparantie.
2. Het is nodig om aan de hand van het tracé van de Structuurvisie Buisleidingen, waar de Delta Corridor voor het grootste gedeelte mee samenvalt, lokaal passende oplossingen te vinden bij de aanleg van de leidingenbundel. Hierbij is het essentieel om breed draagvlak te realiseren in samenwerking met lokale overheden. Gebieden die mogelijk buiten de Structuurvisie Buisleidingen vallen, zullen nadere ruimtelijke afwegingen vragen. Dit vraagt het doorlopen van een transparant en zorgvuldig ruimtelijk proces. Ik werk hierbij nauw samen met regionale en lokale overheden, en de Ministeries van IenW en BZK/VRO.
3. De werkgroep met regionale partners kijkt naar regionale meekoppelkansen voor lokale industrie, transport en andere sectoren binnen Nederland.
4. Voor een realistische rentabiliteit van dit project is de aansluiting met Duitsland en daarmee verbonden vraag van Duitse partijen cruciaal. De aansluiting met België wordt onderzocht. In het bestaande trilateraal overleg met Duitsland, en België en met medewerking van het Ministerie van Buitenlandse Zaken, geven we dit internationale belang voor Nederland vorm. De Delta Corridor kan een passende invulling zijn van de «groene» plannen van de nieuwe regeringen in Duitsland en Nederland. Vanuit Duitsland is positief gereageerd op dit project. Daarnaast sluit dit aan bij de plannen van de Europese Commissie.
5. Tenslotte beoordeelt het rijk mogelijke verzoeken van de initiatiefnemers voor cofinanciering om het project a tempo uit te voeren. Dit vraagt een MKBA die maatschappelijke meerwaarde aantoont en uit de businesscases blijkt dat deze cofinanciering nodig is. De programmaorganisatie kan gezamenlijk financieringsconstructies in kaart brengen.

De Delta Corridor is in potentie een groot project dat aansluit bij de ambitie zoals het kabinet in het Coalitieakkoord (Kamerstuk 35 788, nr. 77) heeft neergezet. De MKBA en business cases zullen de kansrijkheid

duidelijk maken en sturend zijn voor de keuzes en opstelling van het Rijk. Ik zal uw Kamer hier passend over informeren via MIEK rapportages of anderszins.

De Minister voor Klimaat en Energie,  
R.A.A. Jetten