



Pilot MIEK regio Moerdijk

Versnelling, verbreding en verdieping

Projectplan

Provincie Noord-Brabant
Port of Moerdijk
Gemeente Moerdijk

Ministerie van Economische Zaken en Klimaat/PIDI

1 november 2022

Inhoud

Een schets van de opgave in het gebied	3
Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK).....	3
Projecten in deze pilot.....	4
Projecten op hoofdlijnen.....	5
Afhankelijkheden tussen projecten	6
Doelen.....	7
Planning	10

Een schets van de opgave in het gebied.

In het gebied Moerdijk – Drimmelen - Geertruidenberg liggen enorme maatschappelijke opgaven. Verduurzaming van de industrie en de bijbehorende **infrastructuurprojecten van nationaal, provinciaal en regionaal belang** vormen een belangrijk deel van de opgave. Deze infrastructuurprojecten, die een belangrijke randvoorwaarde vormen voor de verduurzaming van de industrie, zijn echter ook van belang voor de (verduurzamings)opgaven van andere sectoren. Voorbeelden van deze opgaven zijn de energietransitie in de gebouwde omgeving, elektrificatiemogelijkheden voor transport over water en spoor en de opwek van duurzame energie op land. Niet onbelangrijk is dat de opgaven en projecten **onderling grote afhankelijkheden** kennen.

Al deze opgaven en projecten slaan neer in een relatief klein en vol gebied. Ze **'beconcurreren' elkaar om de beschikbare ruimte**, zowel om beschikbare fysieke ruimte als om de beperkte milieuruimte. Indachtig de klimaatopgave duldt geen van deze projecten uitstel.

Naast de energietransitie, is de grondstoffentransitie een cruciaal element van de transformatie naar een toekomstbestendige en klimaat neutrale industrie. De ontwikkelingen in de grondstoffentransitie volgen kort op de ontwikkelingen in de energietransitie. Ook hiervoor is fysieke en milieu-ruimte cruciaal, waardoor de druk op de beperkt beschikbare ruimte nog groter wordt. Deze pilot richt zich primair op de energietransitie, maar met oog voor de grotere opgave in het gebied.

Alle partijen zetten vanuit hun eigen verantwoordelijkheid de schouders onder hun eigen opgaven en projecten. Zij hanteren een eigen planning, eigen uitvoeringstempo, eigen trajecten voor vergunningaanvragen, eigen communicatie met de omgeving, etc. Vanuit de individuele opgaven bezien een logische aanpak. Echter deze projectmatige aanpak heeft als belangrijkste risico dat projecten elkaar onderling beconcurreren in plaats van gezamenlijk te versnellen op weg naar een klimaatneutraal industrieel cluster. Een integrale aanpak is cruciaal vanwege de gezamenlijke opgave en de onderlinge afhankelijkheden tussen projecten. Hierbij dienen projecten niet alleen in samenhang te worden gezien maar is er ook afstemming nodig tussen de verschillende projecten (inhoud) en trajecten (timing).

Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK)

Het MIEK is een programma van energie- en grondstoffeninfrastructuurprojecten van nationaal belang die bijdragen aan de klimaattransitie en tegelijkertijd het verdienvermogen van Nederland stimuleren. Het doel is om met meer regie en het wegnemen van knelpunten de besluitvorming rond projecten te versnellen en systeemintegratie te bereiken voor de aanleg van energie- en grondstoffen-infrastructuur. In 2021 heeft de minister voor Klimaat en Energie een eerste lijst van infrastructuuropgaven aangewezen die van nationaal belang zijn, en versneld

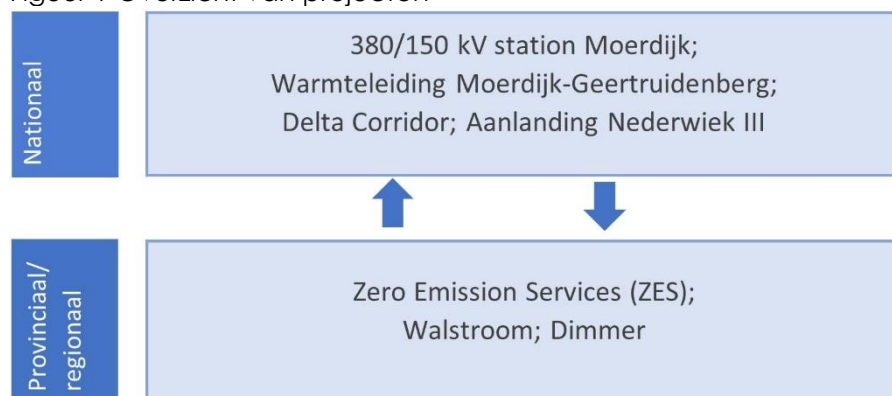
gerealiseerd moeten worden. Naar analogie van het nationale MIEK (N-MIEK) zal er in 2023 per provincie ook een provinciaal MIEK (P-MIEK) worden ingericht. Hier staat programmering, prioritering en de versnellingsopgave op regionaal en provinciaal niveau centraal. De exacte uitwerking (opzet, besluitvorming) wordt op dit moment door de provincies nader uitgewerkt.

Bij het N-MIEK staat de versnellingsopgave centraal, met name voor infrastructuur die via de CES-en door de industrieclusters worden voorgelegd. Met de komst van P-MIEK-en, gaat een 'verbreding' plaatsvinden. Waar het N-MIEK nu vooral nog kijkt naar projecten aangedragen vanuit de industrie, zal er in het provinciaal MIEK vanaf de start ook oog moeten zijn voor de opgaven vanuit de andere sectoren: gebouwde omgeving, industrie, mobiliteit en transport en duurzame opwek. Ook dient er bij de opzet van een P-MIEK aandacht te zijn voor 'verdieping'. Daarmee wordt bedoeld op de relatie tussen (projecten in) het N-MIEK en een P-MIEK. Versnellen, verbreden en verdiepen is dus de opgave waar we voor staan. In de pilot 'integraal programmeren West-Brabant' ligt de focus op de inrichting van een P-MIEK (opzet, beoordelingscriteria, data). Bij deze 'pilot MIEK regio Moerdijk' ligt de focus op de versnelling in de uitvoering, waarbij samenhang en integraliteit centraal staan. Lessen uit deze pilot in de regio Moerdijk, zullen, zoals nader omschreven onder 'Doelen' gedeeld worden, zodat ze o.a. gebruikt kunnen worden voor de opzet/inrichting van het P-MIEK.

Projecten in deze pilot

In figuur 1 staan de belangrijkste actuele projecten weergegeven. Gevolgd door een korte omschrijving op projectniveau, en een aantal voorbeelden van onderlinge afhankelijkheden. Er zijn op hoofdlijnen twee categorieën projecten: projecten van **nationaal belang**, weergegeven in het bovenste blok, en projecten met een meer **provinciaal of regionaal** karakter, waar kansen liggen om te versnellen en/of te verbreden en/of te verdiepen. Deze kansen zullen, zonder actieve inzet vanuit deze pilot, niet vanzelfsprekend gerealiseerd worden.

Figuur 1 Overzicht van projecten



Hieronder worden de projecten en een aantal voorbeelden van hun onderlinge afhankelijkheid beschreven.

Projecten op hoofdlijnen

380/150kV- station Moerdijk

De realisatie van een 380/150kV-station bij Moerdijk is cruciaal om de elektrificatie van de daar aanwezige industrie te faciliteren. Het project is opgenomen in de eerste selectie van N-MIEK projecten en staat ook in de investeringsplannen van TenneT. Zonder dit station kan onder andere Shell haar productie niet voldoende verduurzamen. Een dergelijk station heeft een ruimtebeslag van ca 20ha. Bovendien produceert een dergelijk station een aanzienlijke hoeveelheid geluid.

Delta Corridor

De Delta Corridor is een buisleidingenbundel die in het N-MIEK 2021 is opgenomen. De Corridor zal lopen van Rotterdam via Moerdijk naar industriële clusters in Limburg en Duitsland. Het wordt getrokken door een privaat consortium. Ook het Ministerie van Economische Zaken, het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat, de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant en Limburg alsmede Port of Rotterdam zijn betrokken.

Aanlanding Nederwiek III

Om te voorzien in de elektriciteitsbehoefte, en deze ook in een duurzame vorm te kunnen opwekken, is wind op zee onmisbaar. Moerdijk en Geertruidenberg worden concreet onderzocht als aanlandlocatie (in elektronen) voor windpark Nederwiek III. Aanlanding in Geertruidenberg past qua netcapaciteit op het daar reeds aanwezige 380kV-station. Aanlanding in Moerdijk is daarvoor afhankelijk van tijdige realisatie van het eerdergenoemde 380/150kV-station Moerdijk. Wanneer het station Moerdijk gerealiseerd is, dan kan dat - afhankelijk van het gekozen ontwerp - ook kansen bieden voor eventuele extra aanlandingen in de toekomst.

Warmteleiding

Een warmteleiding van Moerdijk naar het Amernet lijkt cruciaal om het Amernet in voldoende mate te blijven voorzien van warmte. De warmte aan het warmtenet wordt nu bijna exclusief geleverd door de Amercentrale. Gezien onzekerheden die deze exclusiviteit met zich meebrengt is het in de nabije toekomst met urgentie nodig om ook gebruik te kunnen maken van meerdere alternatieve bronnen. Met name om leveringszekerheid te borgen en te kunnen inspelen op een toekomstige groei. De afvalverbrandingscentrale van Attero, in Moerdijk kan op korte termijn voorzien in extra warmte, en is daarom uitermate geschikt als transitiebron naar volledig klimaat neutrale warmte in de verdere toekomst. Uit oogpunt van een bredere bronnenstrategie wordt verder bovendien onderzocht of ook geothermie op de te realiseren warmteleiding tussen Moerdijk en Amer kan worden ingevoegd. Hiervoor is een opsporingsvergunning verleend voor het gebied tussen Moerdijk en Amercentrale. Ook het in de toekomst benutten van industriële restwarmte, bijvoorbeeld Shell, maakt onderdeel uit van de bredere bronnenstrategie.

Zero Emission Services

Zero Emission Services is een concept waarbij binnenvaart emissieloos kan varen gebaseerd op verwisselbare batterijcontainers voorzien van groene stroom. Zonne-energie opgewekt op daken, kan opgeslagen worden in batterijen die in containers zijn geplaatst. Deze containers kunnen op een schip (of mogelijk ook op een wagon) geplaatst worden om schepen (of dieseltreinen, zoals mogelijkwerwijs op het traject Moerdijk-Lage Zwaluwe) te elektrificeren. Hoewel ZES op zichzelf al een bestaand en uitvoerend project is, ligt de meerwaarde in het mogelijk aanleveren van zonne-energie voor de batterijen vanuit de industrie op het terrein waardoor grote pieken zonnestroom op het net worden voorkomen.

Walstroom

Bij walstroom gaat het primair om zeeschepen (short-sea) die aan de kade liggen tijdens het laden en lossen. Walstroom vervangt het gebruik van dieselgeneratoren voor de energievoorziening aan boord. Tijdens de verblijftijd van het schip aan de kade wordt er geen MGO gebruikt om de systemen te laten functioneren maar duurzame energie middels walstroom.

Dimmer

Op Moerdijk wordt binnen het DIMMER project verkend of het technisch en economisch mogelijk is om de opvang en afvoer van CO₂ met een aantal bedrijven gezamenlijk op te pakken. Afvoer zou hierbij kunnen plaatsvinden via de Delta Corridor of via barges.

Er spelen nog veel meer projecten in het gebied, maar de projecten hierboven hebben de primaire focus om de pilot behapbaar te houden. Daarbij zijn twee kanttekeningen te plaatsen.

1. Bij inventarisaties van wat er speelt in het gebied (zie hieronder bij de doelen) zullen ook andere (energie)projecten worden meegenomen. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan realisatie van 380kV-tracés, elektrolyzers, batterijen op MW-schaal, geothermie, Grote Oogst Moerdijk, cablepooling tussen grootschalig zon op dak en windmolens. Ook al vallen die buiten de primaire scope.
2. Het is niet uitgesloten dat door voortschrijdend inzicht, gedurende de looptijd van het project, blijkt dat er enkele projecten aan de primaire scope moeten worden toegevoegd. Die ruimte zal er zijn.

Afhankelijkheden tussen projecten

Er zijn veel verschillende relaties en soms zelfs afhankelijkheden tussen de projecten. Een voorbeeld daarvan is dat de aanlanding van wind op zee in Moerdijk alleen mogelijk is als het 380kVstation in Moerdijk tijdig gereed is.

Relaties kunnen verschillend van aard zijn. Bijvoorbeeld technisch, in timing, maar ook in de ruimte: ze hebben allemaal een ruimtebeslag en vragen om milieuruimte. Beide

aspecten van 'ruimte' zijn beperkt in het gebied. Dit maakt dat er hierop concurrentie zal ontstaan. Ook zal er een flink aantal vergunningen worden aangevraagd om de projecten te kunnen realiseren. Dat vraagt heel wat van de bevoegde gezagen, maar ook van de bewoners. Voor de eerste groep is het van belang dat ze weten wanneer ze ongeveer de aanvragen kunnen verwachten, welke capaciteit dat vergt en wat relaties zijn tussen de aanvragen.

Voor de tweede groep is het van belang dat ze op voorhand worden meegenomen en niet pas geïnformeerd worden als alles al vastligt. Voor hen moet ook de overlast van werkzaamheden zoveel mogelijk beperkt blijven: beter één keer goed en geconcentreerd, dan veel afzonderlijke werkzaamheden uitgespreid over het hele gebied en over langere tijd. Goed omgevingsmanagement is cruciaal om vertraging te voorkomen.

Zoals gememoreerd zetten alle partijen vanuit hun eigen verantwoordelijkheid de schouders onder hun eigen opgaven en projecten. De technisch inhoudelijke koppeling met gelieerde projecten vindt vaak nog wel plaats, echter meer integrale keuzes en afwegingen in (fysieke en milieutechnische) ruimte is een groot aandachtspunt dat nu veelal gefragmenteerd op het bordje van de regionale en lokale overheden terecht komt. Gebrek aan overzicht, gebrek aan kennis en gebrek aan capaciteit maken een tijds en integrale afweging in de tijd bijzonder complex.

Doelen

Kijkend naar de genoemde uitdagingen en kansen richten we ons met deze pilot op:

1. Versnellen
2. Creëren van inzicht en overzicht van de integrale opgaven en projecten
3. Kennisopbouw en kennisdeling.

Om invulling te geven aan deze doelen, wordt een gebiedsteam ingericht. Het gebiedsteam wordt verderop in dit projectplan nader omschreven. De drie hierboven genoemde doelen zijn een-op-een vertaald in hoofdtaken van het gebiedsteam dat voor deze pilot zal worden ingericht. Zie figuur 2.

Figuur 2 Opzet van de pilot



Ad 1. Voor een aantal projecten lopen er al initiatieven om tot versnelling te komen (via het PIDI, en/of het versnellings-team van de Regionale Taskforce Noord-Brabant en Limburg.) Deze versnellings-trajecten zullen blijven lopen; voor het 380kV-150kV-station bij Moerdijk zal bijvoorbeeld het PIDI-versnellings-traject leidend blijven. Vanuit de pilot wordt wel gezorgd dat deze ingebed worden in de grotere opgave in het gebied. Zodat de samenhang tussen projecten in ruimte en tijd inzichtelijk wordt, knelpunten én koppelkansen duidelijk worden, en afstemming hierover mogelijk is. Zonder oog voor de afhankelijkheden is de kans op vertraging immers groot. Voor projecten waar nog geen versnellings-traject voor loopt, kan dat vanuit de pilot georganiseerd worden. Uitvoering blijft echter aan de primair verantwoordelijke partij(en).

Ad 2. Er is inzicht en overzicht nodig in de ruimtelijk opgave, de benodigde vergunningen in de tijd en de afhankelijkheden hiertussen, de relatie met andere opgaven in het gebied (verduurzaming gebouwde omgeving, mobiliteit en transport en duurzame opwek).

Ook zal er veel aandacht zijn voor onderling goed afgestemd, en bij voorkeur gezamenlijk omgevingsmanagement. De vormgeving/inrichting hiervan dient in de pilot nader uitgewerkt te worden, in nauwe afstemming met de trekkers van de verschillende infrastructuurprojecten. Hierbij kan gedacht worden aan 'één neutrale hoofdafzender' (consequente vertegenwoordiging naar de omgeving door één persoon') die bij de belangrijkste communicatie met bewoners en andere belanghebbende betrokken is. Voordeel hiervan is dat er gecommuniceerd kan worden met 'het integrale plaatje' als uitgangspunt, en dat er omgekeerd duidelijk is wie er benaderd kan worden bij vragen.

Ad 3. Er zal zoveel mogelijk voortgebouwd worden op de beschikbare kennis. Nieuwe kennis die opgebouwd wordt zal actief gedeeld worden (binnen de provincie, binnen het PIDI, binnen taskforces rondom netschaarste, en bij andere relevante gremia).

Opgebouwde kennis zal met name relevant zijn voor de inrichting en doorontwikkeling van de P-MIEKen. Er zal actief kennis en inzichten gedeeld worden met de teams die voor de inrichting en het functioneren van de P-MIEKen verantwoordelijk zijn.

Als onderdeel van deze taak zal ook monitoring nader uitgewerkt worden, zodat deze enerzijds een goed beeld geeft van de resultaten van de pilot, en deze anderzijds zoveel mogelijk aansluit bij monitoring zoals deze vanuit het PIDI wordt ontwikkeld voor andere versnellingstrajecten en pilots.

Bovenstaande taken hangen nauw samen: de activiteiten in de blokken uit figuur 2 versterken elkaar. Ze zullen daarom parallel aan elkaar opgepakt worden, waarbij via een iteratief proces voortgang op alle drie de blokken tegelijk gecreëerd zal worden.

Uitgangspunt bij alle activiteiten in de pilot, is dat projectconsortia die nu verantwoordelijk zijn voor een specifiek infrastructuurproject, dat blijven. De verantwoordelijkheid blijft daar waar hij hoort. Wel zal de pilot faciliterend werken om deze projecten tijdig en waar mogelijk sneller gereed te krijgen, door invulling van de hierboven genoemde taken.

Gebiedsteam en overige rollen

Het gebiedsteam is zoals beschreven gezamenlijk verantwoordelijk voor de uitvoering van de verschillende taken in de pilot. Om dit efficiënt te kunnen doen, wordt het gebiedsteam compact gehouden. In het gebiedsteam zullen de volgende organisaties vertegenwoordigd zijn: Havenbedrijf Moerdijk, gemeente Moerdijk, het ministerie van EZK/, PIDI en de provincie; de partijen die bij vrijwel alle trajecten een rol hebben. Zij zullen gezamenlijk de benodigde capaciteit voor de gebiedsteams leveren.

Een deel van de projecten in deze pilot (zie figuur 1) zijn ook relevant voor de gemeentes Drimmelen en Geertruidenberg. Deze gemeentes laten zich voorlopig in het gebiedsteam ambtelijk vertegenwoordigen door de gemeente Moerdijk.

Het gebiedsteam zal (al dan niet via de procesbegeleider) nauw afstemmen met o.a. de projectleiders van de verschillende infrastructuurprojecten, de verschillende netbeheerders, leden van de industrietafel Midden- en West-Brabant, de RES West-Brabant en andere stakeholders. Zij vormen dus geen onderdeel van het gebiedsteam zelf, omdat zij vaak maar voor een beperkt aantal deelopgaven in deze pilot een rol hebben. Wel zal er actief en frequent met ze geschakeld en afgestemd worden. Hoe dit georganiseerd wordt, zal tijdens de pilot – in afstemming met deze partijen - nader uitgewerkt.

Om de slagkracht binnen de pilot te vergroten, is de inhuur van een procesmanager voorzien, welke zal acteren in opdracht van het gebiedsteam. De procesmanager zal de volgende taken voor haar/zijn rekening nemen: dagelijkse procesbegeleiding van het traject (en begeleiding van versnellingstrajecten) en schakelen tussen stakeholders en gebiedsteam. Daarnaast zal de procesmanager verantwoordelijk zijn voor het monitoren van de voortgang, het vastleggen van inzichten en ervaringen, en rapportage naar de stuurgroep.

Stuurgroep

Het gebiedsteam zal halfjaarlijks rapporteren aan de stuurgroep. In de stuurgroep zullen de organisaties vertegenwoordigd zijn, die ook in het gebiedsteam vertegenwoordigd zijn. In de stuurgroep zal de CEO van de Port of Moerdijk aanschuiven, namens provincie Noord-Brabant een gedeputeerde, namens de gemeente een wethouder en namens het ministerie van EZK/PIDI een directeur. Tijdens de pilot zal verkend worden of het wenselijk is dat de stuurgroep verbreed wordt. De stuurgroep zal samen komen als daartoe aanleiding is. De verwachting is dat, dat een aantal keer per jaar zal zijn.

Planning

De pilot zal twee jaar lopen, waarbij op alle hoofdtaken tussentijds resultaten zullen worden behaald en gedeeld. In de tweede helft van de pilot zal onderzocht worden of en hoe het doorzetten van het gebiedsteam en/of de activiteiten zinvol is. Als dat zo lijkt te zijn, zal het gebiedsteam de stuurgroep een voorstel voorleggen hoe dit te organiseren.