

Vergaderjaar 2023–2024

29 826

Industriebeleid

30 196

Duurzame ontwikkeling en beleid

Nr. 198

BRIEF VAN DE MINISTER VOOR KLIMAAT EN ENERGIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 oktober 2023

In deze brief informeer ik uw Kamer, mede namens de Minister van Economische Zaken en Klimaat, de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over de voortgang van de Delta Rhine Corridor (hierna: DRC). In deze brief ga ik in op de genomen besluiten, veiligheid, ruimtelijke vraagstukken op het DRC-tracé, samenwerking met Duitsland en het vervolg en planning.

De DRC is een bundel van ondergrondse buisleidingen en kabels die wordt ontwikkeld in de buisleidingenstrook die loopt van Rotterdam via Moerdijk naar Zuid-Limburg en verder door naar Duitsland. De DRC is een strategisch project met de potentie om de noodzakelijke schaa sprong te creëren voor de realisatie van klimaat- en duurzaamheidsdoelstellingen, de energie- en grondstoffentransitie en verduurzaming van de industriële clusters langs het tracé. Het kabinet heeft het project dan ook opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK). 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 met de buurlanden te versterken, passend bij EU-ambities.

Ik ondersteun daarom een ambitieuze realisatie van de Delta Rhine Corridor en met mijn collega's schep ik de randvoorwaarden hiervoor. Daarnaast coördineer ik de vergunningenprocedures met de Rijkscoördinatieprocedure (RCR), in afstemming met de relevante staatsdeelnames. Ik zoek daarnaast actief en regelmatig afstemming met de Duitse autoriteiten. Als laatste bestaat de ondersteuning uit het gezamenlijk in kaart brengen van mogelijke financieringsconstructies die nodig zijn voor de realisatie. Met deze stappen hoop ik alle stakeholders en de betrokken projectpartners zoveel mogelijk duidelijkheid te bieden.

Ik heb ten behoeve van de besluitvorming over de inzet van het Rijk, Maatschappelijke Kosten Baten Analyses (MKBA's) laten uitvoeren naar de afzonderlijke buis- en kabelleidingen in het DRC-tracé. Dit in vervolg op de eerste MKBA die maatschappelijke meerwaarde van het project als bundel aantoonde. Daarnaast heb ik de MKBA uit 2014 voor een tunnel onder het Hollands Diep laten actualiseren. Deze kruising is één van de grootste ruimtelijke vraagstukken op het DRC-tracé. De concept MKBA's worden binnenkort afgerond en gepubliceerd op rijksoverheid.nl. Deze onderzoeken zijn meegewogen in de besluitvorming. Doordat de onderzoeken zich in de afrondende fase bevinden, worden er geen nieuwe inzichten meer verwacht, die aanpassing van de besluiten zouden vereisen.

In het project DRC is als aangegeven, gekeken naar verschillende buisleidingen en kabels om potentieel een plek te geven in het tracé. In de scope is onderzoek gedaan naar de volgende buisleidingen en kabels: waterstof, CO₂, ammoniak, LPG, propeen, aardgas en kabels voor 6 GW gelijkstroom.

Bepaling van de scope

Op basis van de concept MKBA's en de ondersteuning van projecten door projectpartners is besloten dat de buisleidingen voor waterstof, CO₂, ammoniak en kabels voor 6 GW gelijkstroom worden meegenomen in een gemeenschappelijke ruimtelijke procedure (de Rijkscoördinatieregeling). De leiding voor waterstof is essentieel voor de vergroening van de energie intensieve industrie, kabels voor gelijkstroom vanuit offshore windparken zijn belangrijk voor de elektrificatie van de industrie en andere gebruikers en de CO₂-leiding is onmisbaar voor het behalen van de klimaatdoelstellingen van Nederland. Voor deze buisleidingen en kabels wordt de uitvoering nu ook voorbereid, met uitzondering van de ammoniakleiding. Voor de ammoniakleiding bestaan op dit moment namelijk nog veel onduidelijkheden op het gebied van technologie en veiligheids- en beleidskaders. Er is meer tijd nodig om dit zorgvuldig uit te zoeken. Om zo spoedig mogelijk alsnog een besluit te kunnen nemen over de ammoniakleiding zullen de veiligheids- en beleidskaders snel ontwikkeld moeten worden. Het kabinet zal in het tweede kwartaal van 2024 de voortgang beoordelen. Door het reeds opnemen van de ammoniakleiding in de gemeenschappelijke ruimtelijke procedure wordt gewaarborgd dat er ruimte is om uiteindelijk een ammoniakleiding te realiseren. Zoals aangegeven in mijn brief aan uw Kamer¹ ga ik tevens verder met de visievorming rondom waterstofdragers, zoals ammoniak en het vervoer hiervan. Het opnemen van ammoniak in de ruimtelijke procedure heeft hooguit zeer beperkte invloed op de planning van de andere buisleidingen en kabels. Het vermijden van vertraging is noodzakelijk om de lopende investeringstrajecten voor de buisleidingen, zoals bijvoorbeeld het waterstofnetwerk, voldoende zekerheid te bieden.

Sinds de zomer van 2021 is actief gezocht naar initiatiefnemers voor de verschillende grondstoffen of energiedragers. Voor waterstof, CO₂, gelijkstroomkabels en ammoniak is uit dit traject een initiatiefnemer naar voren gekomen. Gasunie heeft zich teruggetrokken voor wat betreft de aardgasleiding. Voor het huidige volume aardgas, inclusief de geplande uitbreidingen, is er geen nieuwe buisleiding nodig en volstaat de huidige infrastructuur. Voor LPG en propeen is geen initiatiefnemer gevonden. Door het wegvallen van deze stromen vindt er geen modal shift plaats van huidige stromen gevaarlijke stoffen van spoor naar buis als gevolg van het DRC-project. Het is spijtig dat op dit moment de shift niet plaatsvindt. Wel kan het project ertoe leiden dat toekomstige stromen via buislei-

¹ Kamerstukken 32 813 en 31 239, nr. 1192.

dingen gaan in plaats van andere modaliteiten. We zullen in gesprek gaan met het Chemelot-cluster om in beeld te brengen hoe de verwachte vraag naar (bio)propeen en LPG zich zal ontwikkelen de komende jaren en/of bedrijven alternatieve transportmodaliteiten en/of routes overwegen.

Voor de buisleidingen met LPG en proppeen spelen naast het ontbreken van een initiatiefnemer de volgende argumenten nog een rol bij het uit de scope vallen:

- Op dit moment zijn in de haven van Rotterdam geen investeringen voorzien voor extra capaciteit voor LPG en proppeen die buisleidingen-infrastructuur voor deze stoffen rechtvaardigen.
- Naar aanleiding van de publicatie van het voornemen en participatieplan (V&P) in het voorjaar van 2023, is geen reactie van een mogelijke initiatiefnemer voor LPG en proppeen ontvangen.
- Uit contact met bedrijven op Chemelot die initiatiefnemer zouden kunnen zijn voor de LPG en proppeenleidingen is geen initiatiefnemer naar voren gekomen, ook niet nadat is aangegeven dat zonder initiatiefnemer er geen buisleiding zal komen voor deze stoffen.

De procedure voor de ruimtelijke inpassing en vergunningen coördinatie valt onder mijn verantwoordelijkheid (Rijkscoördinatie-regeling). In die procedure neem ik samen met de Minister van Binnenlandse Zaken en Klimaat (BZK) het ruimtelijk besluit.² Daarnaast wordt er intensief samengewerkt met de provincies en relevante Duitse autoriteiten.

Veiligheid

Verbindingen in de DRC worden alleen gerealiseerd als de veiligheidsrisico's voldoende worden beperkt en beheerst. Vanwege de bundeling van leidingen en kabels moeten de eventuele effecten daarvan op de veiligheid zowel ruimtelijk als technisch nader onderzocht worden. Dit sluit aan bij de bredere strategie die uiteengezet is in het ontwerp Programma Energie Hoofdinfrastructuur³, in het bijzonder geldt dit voor de interactie tussen de diverse buisleidingen en gelijkstroomkabels. De ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Economische Zaken en Klimaat gaan samen verder met het onderzoek naar de veiligheid van transport van ammoniak per buisleiding. Voor de ammoniakleiding wordt nog aan gewerkt aan het ontwerp en de risicoanalyse. Daarnaast hebben de initiatiefnemers een ontwerp en risicoanalyse gemaakt voor CO en waterstof. De inschatting is gemaakt dat de risico's van deze twee buisleidingen binnen de wettelijke eisen blijft, eventueel door het nemen van mitigerende maatregelen.

Ruimtelijke vraagstukken op het DRC-tracé

Er zijn verschillende plekken op de DRC waar de aanleg van de leidingen en kabels complex is. Een belangrijk vraagstuk op het DRC-tracé is de kruising van het Hollands Diep. Er ligt daar al een tunnel voor buisleidingen die wordt beheerd door Leidingenstraat Nederland (hierna: LSNed). De bestaande tunnel voor buisleidingen en kabels is nagenoeg vol. Voor de aanleg van de verbindingen in de DRC wordt gekeken naar een toekomstbestendige oplossing voor deze kruising. Er is besloten om Rijkswaterstaat de opdracht te geven om samen met LSNed te kijken naar de mogelijkheden om het vraagstuk van deze kruising toekomstbestendig op te lossen, zoals door de aanleg van een tunnel, boringen of een combinatie hiervan. Na de uitkomsten van dit onderzoek zal de wense-

² Kamerstuk 29 826, nr. 149.

³ Kamerstukken 31 239 en 30 196, nr. 380.

lijkheid, doeltreffendheid en mogelijke wijzen van (private) financiering worden onderzocht.

Naast het Hollands Diep zijn er meer complexe vraagstukken aan te wijzen: kruisingen met andere infrastructuur, keuzes die gemaakt moeten worden bij het passeren van natuurgebieden, andere (voorziene) bestemmingen in de strook en direct ernaast en de samenhang met andere grote energie-infrastructurele projecten (zoals aanlandingen van windparken op zee en aanleg van bovengrondse hoogspanningsverbindingen). Al deze punten worden verder inzichtelijk gemaakt in de ruimtelijke procedure. Met medeoverheden en andere betrokkenen zal intensief contact zijn om naar oplossingen voor ruimtelijke vraagstukken toe te werken.

Samenwerking met Duitsland

Voldoende zicht op realisatie van het project in Duitsland is een voorwaarde voor en positief projectbesluit in Nederland. Voor de realisatie van de DRC in Duitsland is de inzet van de Duitse private sector nodig om tot realisatie te komen. Daarnaast zijn besluiten nodig van de federale overheid, alsook van de deelstaten in Duitsland. Vooral de samenwerking met Noordrijn-Westfalen is daarbij van belang. Nederland zet zich in om samen met de Duitse autoriteiten steun aan het project vorm te geven.

Zijne Majesteit de Koning brengt dinsdag op 14 november een bezoek aan de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen. Staatssecretaris Vijlbrief van Economische Zaken neemt eveneens deel aan het bezoek. Het bezoek staat in het teken van verschillende waterstofprojecten, waaronder de DRC. Nederland en Noordrijn-Westfalen zullen daar naar verwachting een verklaring tekenen over de ondersteuning van beide overheden bij de realisatie van de DRC. Deze samenwerking heeft het afgelopen jaar al vorm gekregen en is vooral gericht op afstemming van planning en van vraagstukken rond ruimtelijke inpassing.

Het vervolg en planning

De succesvolle realisatie van de DRC staat of valt bij een goede publiek-private samenwerking. Vanuit de publieke kant bestaat deze uit sturen op de versnelling en de inzet van verschillende ministeries in samenwerking met medeoverheden. Het Rijk zal de deze versnelling en samenwerking ondersteunen. De initiatiefnemers van de buisleidingen en kabels zullen gaandeweg moeten zorgen voor steeds verdergaand commitment uitmondend in een finale investeringsbeslissing voor 2026, de gebundelde aanleg en de samenwerking zowel onderling als met publieke stakeholders. Een goede samenwerking met en draagvlak van regionaal bestuurders en stakeholders (provincies, gemeenten en waterschappen) is één van de randvoorwaarden. Zij zijn bovendien de bevoegde gezagen bij de benodigde vergunningen voor een succesvolle realisatie van het DRC project. Daarnaast is zoals genoemd samenwerking met de Duitse autoriteiten cruciaal. De komende tijd zet ik in op nadere afstemming met medeoverheden en werk ik verder met alle stakeholders samen aan de DRC.

Met de publicatie van het Voornemen en Participatieplan (V&P) in mei jl. is de start gemaakt met de ruimtelijke procedure (RCR). Op basis van bovengenoemde besluiten over de scope en de ruim 200 reacties die zijn binnengekomen op het V&P wordt toegewerkt naar helderheid over de verschillende routealternatieven die onderzocht gaan worden. De planning is dat in de eerste helft van 2024 de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) gereed is, waarin wordt beschreven welke alterna-

tieven worden onderzocht en welke (milieu)onderzoeken uitgevoerd gaan worden. Op basis van het milieueffectrapport (MER), technische onderzoeken, reacties omgeving, toekomstbestendigheid en inzicht in kosten zal op basis van een integrale effectanalyse (IEA) een Voorkeursalternatief (VKA) worden gekozen, dat de basis vormt voor het ruimtelijke besluit en vergunningen. In de IEA zullen alle ruimtelijke vraagstukken worden meegewogen, waaronder de kruising van het Hollands Diep en de resultaten van de risicoanalyse (QRA) voor ammoniak.

In de MIEK-brief⁴ bent u geïnformeerd over de beoogde realisatie in 2026/2027. Omdat uit nader onderzoek bleek dat op meer plekken de Structuur Visie Buisleidingen (SVB) strook niet voldoende benut kan worden en naar alternatieven moet worden gezocht, is de planning bijgesteld. Ambitie voor ingebruikname van de DRC is daarmee gepland eind 2028. Dit is gebaseerd op een planning voor een: VKA-keuze in 2025 en in 2026 ruimtelijke besluiten en vergunningen. De planning is sterk afhankelijk van vergunningverlening (onder andere stikstof), oplossen van ruimtelijke knelpunten en de snelheid van Duitse aansluiting.

Ik vertrouw erop dat ik uw Kamer zo voldoende geïnformeerd heb over hoe verder wordt gegaan met de totstandkoming van de Delta Rhine Corridor. Ik blijf de Kamer informeren over de DRC, bijvoorbeeld via de Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK) rapportages.

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

⁴ Bijlage bij: Kamerstukken 29 826, 31 239 en 30 196, nr. 155.