

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2210

Vragen van het lid **Erkens** (VVD) aan de Minister van Klimaat en Groene Groei over *de voortgang en procedure Delta Rhine Corridor* (ingezonden 2 juli 2024).

Antwoord van Minister **Hermans** (Klimaat en Groene Groei) (ontvangen 23 juli 2024).

Vraag 1

Hoe kan het dat de knelpunten die resulteren in een vierjarige vertraging voor de oplevering van de Delta Rhine Corridor nu pas aan het licht komen, bijvoorbeeld dat bepaalde kabels en leidingen niet tegelijk en ook niet even snel kunnen worden gelegd?

Antwoord 1

In de brief van 27 juni jl. heeft mijn ambtsvoorganger uw Kamer geïnformeerd dat er verschillende redenen zijn waardoor de planning vier jaar opschuift. Door het recentelijk uitgevoerde ruimtelijke onderzoek is meer zicht ontstaan op de grote en zeer uitdagende ruimtelijke knelpunten die voor dit project zullen moeten worden opgelost. De verschillende buizen en kabels blijken op veel plekken niet binnen de strook te passen die daarvoor gereserveerd is. De ruimtelijke dilemma's en te verwachten stikstofproblematiek zijn pas in meer detail zichtbaar geworden bij de oplevering van de individuele plannings van de initiatiefnemers dit voorjaar, terwijl de ruimtelijke procedure (projectprocedure) al in mei 2023 was gestart vanuit de gezamenlijke ambitie om zo snel mogelijk de procedure te doorlopen. Ook dient zich een grotere onderzoeksopgave aan die moet landen in de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (concept NRD), onder andere vanwege de uitdagende ruimtelijke dilemma's. Een laatste reden is dat het een uitdaging is gebleken om te komen tot een robuuste samenwerking en aanpak. Dit blijkt zowel door het Rijk als door de initiatiefnemers te zijn onderschat. Met andere woorden, de oorspronkelijke planning is te ambitieus gebleken.

Vraag 2

Welke lessen trekt u hieruit? Wat had u in uw rol anders kunnen doen om te voorkomen dat er zoveel vertraging zou worden opgelopen? Vindt u zes jaar extra vertraging in circa één jaar tijd ook extreem?

Antwoord 2

Ik ben evenals alle betrokkenen erg teleurgesteld dat de planning opschuift. Eerder gaf ik aan dat óók het Rijk te ambitieus is geweest. Daarom begrijp ik ook dat u reflectie vraagt. Daarvoor zal ik ingaan op de rol die het Rijk heeft in dit project en in het bijzonder mijn rol als Minister van Klimaat en Groene Groei.

Ten eerste ondersteunen we vanuit het Rijk de realisatie van de DRC en schep ik samen met mijn collega's van andere departementen hiervoor de randvoorwaarden. Ten tweede coördineer ik als Minister voor Klimaat en Groene Groei, samen met de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, de ruimtelijke inpassing en de vergunningenprocedures, in samenwerking met medeoverheden en in afstemming met de initiatiefnemers. We zoeken 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 van de verschillende modaliteiten.

Het Rijk heeft een beperkt aantal rollen in het project waarin (private) initiatiefnemers investeren in buisleidingen en kabels. Ik span mij in voor een voortvarende realisatie, waarbij ik wel afhankelijk ben van de informatie van de verschillende initiatiefnemers. Initiatiefnemers dragen hun planningen aan en dat is dit voorjaar gebeurd. In het geval van de DRC moeten initiatiefnemers ook zorgen voor een geïntegreerde planning, omdat de DRC ingestoken is vanuit één project met daarin verschillende modaliteiten. Daar hebben de initiatiefnemers zich ook aan gecommitteerd.

Vanuit de ambitie om een zo snel mogelijke ruimtelijke procedure te kunnen doorlopen zijn wij in mei 2023 gestart met de projectprocedure, zonder voldoende zicht te hebben op de uitdagingen ten aanzien van de organisatie en de ruimtelijke vraagstukken. Dit is een les die wij meenemen bij het voortzetten van de gezamenlijke ruimtelijke procedure. Uitgangspunt daarbij blijft dat de modaliteiten zo snel mogelijk gerealiseerd moeten kunnen worden en tevens dat alle andere belangen zoals die rondom de ruimtelijke inpassing goed geborgd worden.

De beperkte sturingsinstrumenten van het Rijk en een overkoepelende governancestructuur zijn een les. Mijn ministerie zal daarom ook onderzoeken welke sturingsinstrumenten het Rijk nog (aanvullend) kan inzetten om de sturing op dit project in de toekomst te versterken. Ook zal ik mij blijven inzetten voor het commitment van de betrokken partijen en de samenwerking tussen de betrokkenen, zoals initiatiefnemers onderling en het Rijk.

Vraag 3

Welke gevolgen brengt dit met zich mee voor de verduurzaming van de industrie waarvoor de Delta Rhine Corridor cruciaal is?

Antwoord 3

De DRC is belangrijk voor de verduurzaming van industriële clusters. Vertraging van de DRC kan de verduurzamingsinvesteringen door bedrijven vertragen. De latere opleverdatum voor het deel van het waterstofnetwerk van de Rotterdamse haven naar Oost- en Zuid-Nederland heeft een negatieve impact op de ontwikkeling van de waterstofketen. Gezien het belang van snelle realisatie van de waterstofketen heb ik Gasunie gevraagd om tegelijkertijd met het DRC-tracé een alternatief tracé te verkennen. Op de precieze impact op het uitrolplan en de ontwikkeling van de waterstofketen kom ik na de zomer terug. Voor CO₂ zijn er ook alternatieve bewezen vervoersmogelijkheden, zoals vervoer per schip. Dit kan, al dan niet tijdelijk, een alternatief zijn voor de industrie. Verduurzaming van bedrijven in Brabant en Chemelot zal daarnaast voor een belangrijk deel ook bestaan uit directe elektrificatie. Daar wordt buiten de DRC om al aan gewerkt.

Het voortzetten van de gezamenlijke projectprocedure waarin een integrale ruimtelijke afweging wordt gemaakt tot aan de voorkeursbeslissing vergroot de kans op de uiteindelijke realisatie van alle modaliteiten en is daarom in het belang voor het toekomstig concurrentievermogen van de genoemde bedrijven.

Vraag 4

Wat betekent dit voor de getroffen bedrijven die ook in het traject zitten om maatwerkafspraken af te sluiten?

Antwoord 4

Dit betekent mogelijk vertraging voor een aantal projecten bij maatwerkbedrijven met een realisatiedatum uiterlijk in 2030. Vertraging in het maken van de maatwerkafspraken kent overigens meerdere oorzaken, zoals de opgelopen kosten van CO₂-opslag, nettarieven en waterstof, los van de vertraging van de DRC.

Er lopen momenteel met verschillende maatwerkbedrijven gesprekken over hun business-case voor mogelijke investeringen. Daarbij zien we veelal dat er nog verschillende verduurzamingsroutes op tafel liggen. Met name voor de bedrijven op Chemelot is voor sommige van die routes, zeker na 2030, de DRC-infrastructuur van belang. De mogelijke betekenis van de recente vertraging van de DRC is onderdeel van de bredere gesprekken met de Limburgse maatwerkbedrijven.

Vraag 5

Welke boodschap geeft u hiermee af aan al die bedrijven die wel willen verduurzamen maar nu jaren moeten wachten? Hoeveel megaton reductie in 2030 riskeert u hiermee?

Antwoord 5

De consequentie van de vertraging is dat we een aanzienlijk latere opleverdatum voor het deel van het waterstofnetwerk van de Rotterdamse Haven naar Oost- en Zuid-Nederland moeten accepteren.

De gevolgen voor het tempo van de emissiereductie richting 2030 en daarna zal blijken uit de reguliere monitoring, zoals via de Klimaat- en Energieverkenning (KEV).

Ik begrijp de zorgen en onrust die zijn ontstaan vanuit de industrie, maatschappij en vanuit uw Kamer. De DRC is een zeer complex project. Wij vinden het van belang om duidelijkheid te geven aan de initiatiefnemers en de andere stakeholders over het vervolg van de ruimtelijke procedure voor de DRC, waarbij modaliteiten zo snel mogelijk gerealiseerd worden en tevens alle andere belangen zoals die rondom de ruimtelijke inpassing goed geborgd worden.

Vraag 6

Hoe gaat u bedrijven die voor verduurzaming afhankelijk waren van de Delta Rhine Corridor ondersteunen?

Antwoord 6

Voor de gevolgen van de vertraging van de DRC voor (maatwerk)-bedrijven verwijs ik u naar de antwoorden op vraag 3 en 4.

In aanvulling daarop, wat betreft de regionale waterstofinfrastructuur, verwijs ik u naar de Kamerbrief van mijn voorganger over de voortgang waterstof van 30 mei jl. Het HyRegions rapport¹ geeft een eerste beeld van de regionale gebieden waar zich geconcentreerde waterstofvraag kan ontwikkelen. Deze gebieden liggen voor een groot deel langs de DRC. Er vindt nu verdiepend onderzoek plaats via de provinciale Cluster Energiestrategieën (pCES'en). Na de zomer zal ik samen met netbeheerders, provincies en vertegenwoordigende organisaties van netgebruikers mogelijk kansrijke gebieden en de bijbehorende aansluitopties verder uitwerken. Hierin zullen ook de gevolgen van de vertraging in de DRC een plek krijgen. Overigens spelen hier ook andere aspecten zoals de betalingsbereidheid van bedrijven een rol.

Vraag 7

Welke versnellingsopties zijn nog mogelijk in de procedures om eerder dan 2030 dit project te realiseren? Overweegt u om hier gebruik van te maken? Waarom wel of waarom niet?

Antwoord 7

Voor het integrale project Delta Rhine Corridor blijven we zoeken naar de snelst mogelijke manier om de doelen te bereiken. In het project is vastgesteld dat een gezamenlijk plan-mer met een langere doorlooptijd nodig is, om een nog grotere vertraging door mogelijke procedurefouten te voorkomen.

¹ Bijlage 1 van kamerstuk 32 813, nr. 1395

We zullen de komende tijd de individuele planningen integreren en kijken waar mogelijkheden voor tijdswinst zijn door goed organiseren en werksporen parallel te schakelen. We hebben de intentie om na de gezamenlijke Voorkeursbeslissing naar separate projectbesluiten door te gaan. Daarnaast zal Gasunie onderzoeken of er alternatieven zijn voor de waterstofverbinding. Na de zomer maken we de balans op en besluiten of hieraan verder gewerkt zal worden, wellicht parallel aan het onderzoekstraject voor de Delta Rhine Corridor. Dat zou de optie kunnen geven om te bezien wat de snelste manier is om de waterstofverbinding tot stand te brengen.

Vraag 8

Wie zal de kosten moeten dragen die komen kijken bij de vertraging van de oplevering van de Delta Rhine Corridor?

Antwoord 8

De financiële gevolgen voor de overheid lijken in eerste instantie beperkt omdat de vertraging met name in de doorlooptijd zit van de ruimtelijke procedure. De kosten die de (private) initiatiefnemers maken, komen voor hun rekening.

Het later beschikbaar komen van een oost-westverbinding in het transportnet voor waterstof maakt dat de markt langer gefragmenteerd blijft en dit kan de effectiviteit van het instrumentarium voor de opschaling van de waterstofketen raken. Dit effect is sterk afhankelijk van de investeringsplannen van bedrijven en niet goed te kwantificeren.

Vraag 9

Bent u van mening dat u zich hiermee een betrouwbare partner toont richting decentrale overheden?

Antwoord 9

De totale energietransitie vraagt veel en intensieve samenwerking met alle betrokken partijen is hierbij noodzakelijk, ook met medeoverheden. In mijn rol ben ik ook steeds in gesprek met de medeoverheden. Het is teleurstellend dat het oorspronkelijke uitgangspunt van gebundelde aanleg moet worden losgelaten en er sprake zal zijn van gefaseerde aanleg met latere oplevertijden. De medeoverheden zijn wel voorstander van een gezamenlijke procedure waar het Rijk nu voor kiest. Ik kijk uit naar de samenwerking met de medeoverheden in de procedure en ik blijf ook met hen in contact over hoe we de overlast op de omgeving zo beperkt mogelijk kunnen houden. Transitie van deze omvang vragen dat als er iets tegenzit we hier snel en open over communiceren.

Vraag 10

Wat betekent dit voor de Duitse verduurzamingsplannen? Rekenden zij niet op een eerder ingebruikname?

Antwoord 10

De latere ingebruikname van de DRC heeft gevolgen voor de aansluiting op de Duitse grens. Duitse industrie kan hierdoor later dan aanvankelijk gepland gebruikmaken van import van waterstof via de West-Oostverbinding. Ik voer intensieve gesprekken met mijn Duitse collega's over de gevolgen van de latere aansluiting voor de Duitse markt. Over de precieze impact van de vertraging van de DRC op het uitrolplan en de ontwikkeling van de waterstof-economie informeerde de Kamer na de zomer.

Vraag 11

In 2023 werd de geplande ingebruikname al verschoven van 2026 naar 2028 omdat onder andere de publiek-private samenwerking complexer bleek dan verwacht, welke rol speelt deze in de nieuwe vertraging?

Antwoord 11

In de recente brief is aangegeven dat het grote uitdaging is om te komen tot een robuuste gezamenlijke procedure en onderzoeksagenda en dat dit zowel door het Rijk als door de initiatiefnemers is onderschat. Dit slaat inderdaad ook op de publiek-private samenwerking. Zo zijn er wel individuele planningen gedeeld met het Rijk, maar er is nog geen gezamenlijke planning tot

stand gekomen. In de brief is eveneens aangegeven dat de uiteindelijke realisatie van de DRC staat of valt bij het commitment van de initiatiefnemers en een goede samenwerking tussen alle betrokken partijen. Deze gezamenlijkheid moet nog versterkt worden. Ik zal mij daar vanuit mijn rol ook voor blijven inzetten.

Vraag 12

Hoe stelt Gasunie zich op in dit traject? Zijn de prikkels er wel om dit project prioritair te laten uitvoeren aangezien Gasunie ook werkt aan een eigen waterstofbackbone waar dit project mogelijk mee concurreert?

Antwoord 12

De waterstofleiding in de DRC is onderdeel van het landelijke transportnet voor waterstof dat Gasunie ontwikkelt. Er is dus geen concurrentie tussen de waterstofleiding in de DRC en het transportnet. Gasunie ziet net als het kabinet ook het grote belang van een snelle realisatie van een oost-west verbinding in het transportnet voor de ontwikkeling van de waterstofketen.

Vraag 13

Met welk volloopriscico wordt er gerekend per buisleiding? Hoe vergelijkt zich dat met de volloopriscico's waarmee de Stimulering Duurzame Energieproductie en Klimaattransitie (SDE++) rekening houdt?

Antwoord 13

De initiatiefnemer voor de CO₂-buis is bezig zijn volloopriscico's in kaart te brengen. Voor ammoniak is mij niet bekend of de initiatiefnemer al zicht heeft op zijn volloopriscico. In de brief van 29 juni 2022² is aangegeven dat voor het transportnet voor waterstof tot een maximum van € 750 miljoen de aanloop- en volloopverliezen worden afgedekt in de periode tot en met de ingang van gereguleerd netbeheer medio 2031. De subsidiebeschikking is eind 2023 afgegeven. Hoe groot de aanloop- en volloopverliezen precies zijn, is sterk afhankelijk van de ontwikkeling van de markt.

De SDE++ vergoedt de onrendabele top van CO₂-reducerende maatregelen/projecten en houdt geen rekening met eventuele volloopriscico's. De SDE++ houdt bij het vergoeden van de onrendabele top bij bijvoorbeeld CCS-projecten rekening met de transport- en opslagtarieven die de emittent moet betalen, maar de SDE++ is niet specifiek gericht op het afdekken van de eventuele volloopriscico's van de transport- en opslagpartijen.

² Kamerstuk 32 813, nr. 1061