

Vergaderjaar 2022–2023

29 826

Industriebeleid

B

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 9 november 2022

De leden van de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit¹ hebben kennisgenomen van de brief van 9 september 2022 inzake het toepassen van de Rijkscoördinatie-regeling op het project Delta Corridor.

Op 27 september 2022 besloten deze leden om het in deze brief voorgelegde besluit in behandeling te nemen, conform artikel 3.35, negende lid, van de Wet ruimtelijke ordening. De leden van de fractie van **GroenLinks** hadden naar aanleiding hiervan een aantal vragen en opmerkingen.

Naar aanleiding hiervan is op 30 september 2022 een brief gestuurd aan de Minister voor Klimaat en Energie.

De Minister heeft op 9 november 2022 gereageerd.

De commissie brengt bijgaand verslag uit van het gevoerde schriftelijk overleg.

De griffier van de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
De Boer

¹ Samenstelling:

Koffeman (PvdD), Faber-Van de Klashorst (PVV), Van Strien (PVV), Gerkens (SP), Atsma (CDA) (*ondervoorzitter*), Pijlman (D66), Schalk (SGP), Klip-Martin (VVD), Van Rooijen (50PLUS), Van Ballekom (VVD), Vos (VVD), Crone (PvdA), Dessing (FVD), Van Gurp (GL), Huizinga-Heringa (CU), Kluit (GL), Van der Linden (Fractie-Nanninga) (*voorzitter*), Meijer (VVD), Otten (Fractie-Otten), Prins (CDA), vacant (GL), Van der Voort (D66), Berkhout (Fractie-Nanninga), Raven (OSF), Karakus (PvdA) en N.J.J. van Kesteren (CDA).

BRIEF VAN DE VOORZITTER VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR ECONOMISCHE ZAKEN EN KLIMAAT / LANDBOUW, NATUUR EN VOEDSELKWALITEIT

Aan de Minister voor Klimaat en Energie

Den Haag, 30 september 2022

De leden van de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit hebben met belangstelling kennisgenomen van uw brief van 9 september 2022 inzake het toepassen van de Rijkscoördinatieregeling op het project Delta Corridor.² Gezien de wettelijke reactietermijn van vier weken informeren deze leden u hierbij over het besluit van de commissie van 27 september 2022 om het in deze brief voorgelegde besluit in behandeling te nemen, conform artikel 3.35, negende lid, van de Wet ruimtelijke ordening.

De leden van de fractie van **GroenLinks** hebben naar aanleiding hiervan een aantal vragen en opmerkingen.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van GroenLinks

De leden van de fractie van GroenLinks verzoeken u om aan te geven wat het terugvalplan is wanneer de Omgevingswet in de praktijk tot grote vertragingen leidt, dan wel wanneer deze niet per 1 januari 2023 in werking treedt?

Graag zouden de leden van de fractie van GroenLinks vernemen hoe u idealiter de volgorde en de procesgang voor toepassing van de rijkscoördinatieregeling ziet? Waarom wordt de rijkscoördinatieregeling van toepassing verklaard op een project waarvan zowel de verkenning als de maatschappelijke kosten- batenanalyse nog niet afgerond dan wel gestart is? Bent u het met deze leden eens dat het beter zou zijn om eerst deze stappen af te ronden? Zo niet, dan ontvangen deze leden graag een toelichting.

In uw brief van 18 februari 2022 inzake de aanpak Project Delta Corridor³ lezen deze leden dat het initiatief voor de Delta Corridor bij de private sector ligt. Tegelijkertijd neemt het Rijk de rol van planologische initiatiefnemer over van deze private partijen door de rijkscoördinatieregeling van toepassing te verklaren. Een en ander wordt uitgewerkt in een gezamenlijke projectorganisatie, begrijpen zij dit goed? Kunt u aangeven hoe de verschillende rollen van de overheid (bevoegd gezag (waaronder bescherming kwetsbare belangen), eindverantwoordelijkheid voor realisatie klimaatbeleid, coördinatie van de rijkscoördinatieregeling, en (financieel deelnemer aan de projectorganisatie) hierbij geborgd en gescheiden worden? Deze leden verzoeken u om hierbij in te gaan op de rol die van de ingestelde werkgroep met rijks- en regionale partners. Die werkgroep houdt zich onder andere bezig met de communicatie en het zorgen voor een lokaal draagvlak. De verantwoordelijkheid om draagvlak te vinden voor een project ligt onder de Omgevingswet bij de initiatiefnemer en nadrukkelijk niet bij het bevoegd gezag, benadrukken deze leden. Kunt u duiden of in het licht van dit project nu private partijen of het rijk als initiatiefnemer gezien moeten worden? Wie is uiteindelijk verantwoordelijk voor een goede participatie van belanghebbenden bij de

² Kamerstukken I/II, 2021–2022, 29 826, A/149.

³ Kamerstukken II, 2021–2022, 29 826, 134.

realisatie van het project Delta Corridor? En wie is verantwoordelijk voor het realiseren van draagvlak?

Een deel van de stoffen die transport voor het (buisleidingen)netwerk genoemd worden, zijn deels duurzaam maar ook deels potentieel onderdeel van het koolstof intensieve industriële complex. De motivatie voor inzet van de rijkscoördinatieregeling ligt echter in het klimaatbeleid en beleid voor een circulaire economie, aldus de leden van de fractie van GroenLinks. Welke instrumenten heeft u nu en in de toekomst tot uw beschikking, om voor het gebruik van het beoogde buizennetwerk kaders te stellen? Bijvoorbeeld om het aandeel circulaire of groene grondstoffen te laten toenemen. Kunt u per instrument aangegeven hoe deze instrumenten de duurzame inzet van het buizennetwerk kunnen bevorderen en of deze juridisch instrumenten afdwingbaar zijn?

Tot slot vragen deze leden of u bereid bent om zowel bij de totstandkoming als de inwerkingtreding van het buizennetwerk gebruik te maken van deze instrumenten. Zo ja, dan zien zij graag toegelicht welk instrument vanaf welk tijdstip zullen worden toegepast. Indien (bepaalde) instrumenten niet worden toegepast, dan ontvangen zij op dat punt ook graag een toelichting.

De leden van de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit zien uw reactie met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag uiterlijk 28 oktober 2022.

De voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
L.P. van der Linden

BRIEF VAN DE MINISTER VOOR KLIMAAT EN ENERGIE

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 november 2022

Met deze brief beantwoord ik de vragen van de leden van de fractie van GroenLinks van de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat/Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, over het toepassen van de Rijkscoördinatieregeling ten behoeve van de Deltacorridor, 30 september 2022, kenmerk 171908.01U. In deze brief zijn ook de vragen van de Tweede Kamer beantwoord.

De Delta Corridor biedt kansen voor een belangrijke modal shift van transport (ofwel het gebruik maken andere vervoerswijzen) en de verbetering van de externe veiligheid op en langs bovengrondse spoor-, water- en snelwegen (Kamerstuk 35 925 XIII, nr. 28. kst-29826-134 ISSN 0921 - 7371 's-Gravenhage 2022 Tweede Kamer, vergaderjaar 2021–2022, 29 826, nr. 134). Het gebruik van de corridor leidt in potentie tot minder CO₂ en minder stikstofuitstoot door minder transportbewegingen. Ook ontstaan er mogelijke kansen 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 tussen Rotterdam, Chemelot en Noordrijn-Westfalen 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 en ook de grote uitdagingen die er op dit moment bestaan in de levering van verschillende grondstoffen als gevolg van de Russische inval in de Oekraïne. De realisatie van de Delta Corridor is beoogd in 2026/2027. Dat vereist een versnelling van de juridische vervolgstappen, die we met de toepassing van de Rijkscoördinatieregeling proberen te bereiken. Binnen de planning is al rekening is gehouden met de onzekerheid rondom de inwerkingtreding van de omgevingswet. Het proces is zo ingericht dat bij de start onder de huidige wetgeving, het project via het overgangsrecht onder de Omgevingswet kan gaan vallen zonder verdere vertraging.

De Deltacorridor bouwt voor het grootste gedeelte voort op de structuurvisie Buisleidingen 2012–2035, waarbij in 2012 is besloten om voor de komende 20 tot 30 jaar ruimte te reserveren in Nederland voor toekomstige buisleidingen voor grondstoffen die provinciegrens- en vaak ook landgrensoverschrijdend zijn. De informatie voor de beschikbaarheid van buisleidingen is publiekelijk gedeeld en beschikbaar voor alle marktpartijen. Tot dusver is er geen interesse geweest voor het traject Rotterdam – Chemelot, maar ook als gevolg van het Klimaatakkoord worden bedrijven – onder andere via heffingen- gestimuleerd om meer circulaire grondstoffen te gaan gebruiken en deze ook op een andere manier, bijvoorbeeld via de buisleidingen, te transporteren.

De overheid ziet voor zichzelf op dit moment twee rollen. De rol van de Rijksoverheid is in de eerste plaats het faciliteren van ruimtelijke inpassing (bevoegd gezag) en het faciliteren van de internationale samenwerking die nodig is voor dit project. 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 (Kamerstuk 29 826, nr. 123). Het Rijk ziet toe op de ruimtelijke impact en de toepassing van de algemene regels ruimtelijke ordening inclusief de milieutechnische randvoorwaarden en veiligheid. Het voorstel dat begin september 2022 naar de beide Kamers is gestuurd, stelt voor om voor de ruimtelijke inpassing van dit project de Rijkscoördinatieregeling te gebruiken. Dit betekent dat ik, als Minister voor Klimaat en Energie, samen met de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening het ruimtelijke besluit (inpassingplan onder de huidige wetgeving en onder de Omgevingswet het projectbesluit) neem over de tracés voor de buisleidingen en kabel(s). Ik coördineer tevens de vergunningenprocedures. Een bijzonderheid in dit specifieke geval is dat het transport van waterstof en CO₂ nog niet in de Gaswet is geregeld. Om te voorkomen dat alle gemeenten hier afzonderlijk mee aan de gang moeten, is in goed overleg met provincies en gemeenten voorgesteld de procedure via de Rijkscoördinatieregeling te kiezen. Daarnaast betreft het een groot infrastructureel project dat door drie provincies en tientallen gemeenten zal lopen. Om de coördinatie aan de publieke kant zo goed mogelijk te organiseren is een programmaorganisatie opgericht inclusief een informatie- en overleg structuur waarin het Rijk, provincies en gemeenten samenwerken. Dit is in lijn met de motie van de leden Bontenbal (CDA) en Erkens (CDA) (Handelingen II 2021/22, nr. 19, item 10). Voorafgaand aan de besluitvorming over de tracés van benodigde leidingen en kabel(s) zullen de mogelijke effecten op de omgeving, inclusief het te doorlopen participatietraject, worden getoetst aan de van toepassing zijnde wet- en regelgeving.

Naast de rol van het bevoegd gezag zie ik in de tweede plaats een belangrijke rol voor de Rijksoverheid in het stimuleren van het realiseren van de klimaatdoelen. Daarom creëer ik -met name in de eerste fase van het project- actief mogelijkheden om, naast de leidingen voor waterstof, CO₂, (bio)LPG, en (synthetisch) propeen, ook andere buisleidingen mogelijk te maken. Denk hierbij aan circulair grondstoffengebruik, andere circulaire grondstoffen alsmede het nu al gelijktijdig meeleggen van een gelijkstroomverbinding in de corridor als diepteaanlanding van toekomstige windstroom van de Noordzee. Mogelijk zijn er subsidiemogelijkheden, maar het besluitvormingsproces daarover is een parallel spoor naast de RCR procedure.

Er zijn door enkele Kamerfracties vragen gesteld over de tijdslijn ook in relatie tot het onderzoek naar Maatschappelijke Kosten Baten Analyses (MKBA). Ik wil geven de wens tot het realiseren van de klimaatdoelen een versnelling aanbrengen en daarmee voorbereidende processen ook zoveel mogelijk parallel laten lopen. Maar in dit geval is het goed om te realiseren dat het hier niet gaat om een Rijksfinancieringsbeslissing, maar om een initiatief van marktpartijen. In dat geval moet het besluit om wel of niet gebruik te maken van de Rijkscoördinatieregeling genomen zijn voordat de daadwerkelijke ruimtelijke verkenning start. Bij de verdere procedure zal de beschikbare informatie (onder andere vanuit de MKBA) een belangrijke rol spelen. Het project wordt door private partijen uitgevoerd en gefinancierd. Zij hebben daarvoor hun eigen proces en zullen op basis van hun eigen business cases beslissingen nemen. Een ander specifiek en bijzonder punt is dat deze MKBA zich niet tot Nederland beperkt, en dat ook het belang van het project in het buitenland (Duitsland) meegenomen wordt. Ik zal u de MKBA toesturen als deze gereed is. Verdere informatieverstrekking over deze besluitvorming zal plaatsvinden via het MIEK-overzicht of afzonderlijk als daar aanleiding voor is. Wij informeren u in juni 2023 over de voortgang van het project.

Inmiddels heb ik een aanmeldingsverzoek voor de Rijkscoördinatieregeling van de initiatiefnemers ontvangen.

Het initiatief van het project ligt bij de private partijen en zij zijn ook primair verantwoordelijk voor de goede participatie met alle belanghebbenden. De overheid faciliteert het proces, conform de RCR procedure. De initiatiefnemers zijn een consortium aan het vormen en ze benaderen geïnteresseerden actief langs het tracé. Dit is vanuit het delen van de kosten interessant. Uiteindelijk is het aan de initiatiefnemers van de projecten voor realisatie van individuele leidingen en kabels (marktpartijen en TenneT) om tot de investeringen over te gaan. Indien andere geïnteresseerden tijdens het proces of na de realisatie willen aansluiten dan is dat technisch goed haalbaar, die tijdlijnen hoeven niet synchroon te lopen.

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

Vraag 1

De leden van de fractie van GroenLinks verzoekt om aan te geven wat het terugvalplan is wanneer de Omgevingswet in de praktijk tot grote vertragingen leidt, dan wel wanneer deze niet per 1 januari 2023 in werking treedt.

De inwerkingtreding van de Omgevingswet is nu uitgesteld tot 1 juli 2023. Binnen de planning is al rekening is gehouden met de onzekerheid rondom de inwerkingtreding. Het proces is zo ingericht dat bij de start onder de huidige wetgeving, het project via het overgangsrecht onder de Omgevingswet kan gaan vallen zonder verdere vertraging. Als de Omgevingswet al van kracht is op het moment van publicatie van de kennisgeving (start van de ruimtelijke procedure), dan valt het project vanaf de start onder de Omgevingswet.

Vraag 2

De leden van de fractie van GroenLinks stellen vragen over de volgorde en de procesgang voor de toepassing van de rijkscoördinatieregeling.

Voor de beantwoording van deze vraag verwijs ik naar mijn brief.

Vraag 3

De leden van de fractie van Groenlinks vragen een toelichting op de rol van de overheid en die van de initiatiefnemers in relatie tot de rijkscoördinatieregeling.

Voor de beantwoording van deze vraag verwijs ik naar mijn brief.

Vraag 4

De leden van de fractie van GroenLinks vragen welke instrumenten er nu en in de toekomst tot uw beschikking staan om voor het gebruik van het beoogde buizennetwerk kaders te stellen? Bijvoorbeeld om het aandeel circulaire of groene grondstoffen te laten toenemen.

Bij de beoordeling van dit initiatief werken we met de vastgestelde kaders vanuit de nu geldende wet- en regelgeving. Maar we zien als één van de grootste meerwaarden van het project Delta Corridor dat er een mogelijkheid is om een belangrijke modal shift te bewerkstelligen. Het huidige transport van deze grondstoffen gaat nu grotendeels per weg en spoor; als het project is gerealiseerd, dan gaat het transport via het buizennetwerk. In lijn met uw vragen over het coördinatiebesluit voor waterstof kiezen we er niet voor alleen toegang te geven tot bijvoorbeeld groene waterstof. Los van de vraag of dit nu juridisch afdwingbaar is, is de verwachting dat in de komende jaren door andere (technologische) ontwikkelingen en heffingen de transitie naar groen wel zal plaatsvinden. Overigens zijn de buizen voor LPG en propaan bijvoorbeeld geschikt om in de toekomst gebruikt te worden voor het transport van bio-LPG en bio-propaan.

Meerdere instrumenten worden op dit moment ingezet. Binnen dit project wordt zeer actief meegedacht (in de eerste fase) om het gebruik van buizentransport te stimuleren. In de eerste plaats door additionele kansen te zoeken door te bezien of er andere (circulaire) grondstoffen kunnen worden toegevoegd. In de tweede plaats heeft het ministerie een programmaorganisatie opgericht in lijn met de motie van Bontenbal (CDA) en Erkens (VVD). Vervolgens zal worden onderzocht of er nog subsidiemogelijkheden zijn om het gebruik van buizen voor met name de circulaire grondstoffen van de grond te krijgen. Deze eventuele subsidie-

mogelijkheden staan los van de Rijkscoördinatieregeling. Voor de toekomst zijn er verschillende instrumenten in beeld. Het kabinet zet in op een forse opschaling van de import en productie van hernieuwbare waterstof, met oog op de Europese waterstofdoelen voor de industrie en transportsector (zie Kamerstuk 32 813, nr. 1043). Het kabinet heeft al een subsidiebudget beschikbaar gesteld via de IPCEI en ondersteunt het gebruik van hernieuwbare waterstof in raffinaderijen (zie Kamerstuk 31 813, nr. 1042 en Kamerstuk 32 813, nr. 1060). Binnenkort ontvangt u de laatste stand van zaken van het toekomstige instrumentarium, zoals aangekondigd in het beleidsprogramma Klimaat afgelopen zomer (zie Kamerstuk 32 813, nr. 1049).