

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

### 1515

Vragen van de leden **Erkens** (VVD) en **Bontenbal** (CDA) aan de Ministers voor Klimaat en Energie en van Economische Zaken en Klimaat over *de voortgang van de Delta Rhine Corridor* (ingezonden 22 februari 2024).

Antwoord van Minister **Jetten** (Klimaat en Energie), mede namens de Minister van Economische Zaken en Klimaat (ontvangen 15 april 2024).

#### Vraag 1

Hoe groot is het belang van de Delta Rhine Corridor (DRC) voor de verduurzamingsroute van Chemelot en de haven van Rotterdam?

#### Antwoord 1

De DRC is een strategisch project dat bijdraagt aan de noodzakelijke schaa sprong voor de realisatie van klimaat- en duurzaamheidsdoelstellingen van de industriële clusters langs deze corridor, waaronder de energie- en grondstoffentransitie. De DRC is niet alleen vanuit het oogpunt van de energietransitie en duurzaamheid van belang, maar heeft ook een positief effect op de leefomgeving langs het tracé en de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven en Chemelot. De bovengenoemde schaa sprong (en daarmee lagere kosten) leidt tot nieuwe investeringen in de haven zelf (productiefaciliteiten, terminals, opslag etc.) ten behoeve van de energie- en grondstoffentransitie.

Een belangrijk deel van de duurzame energiedragers zal worden geïmporteerd via de haven van Rotterdam en verder vervoerd worden via de DRC naar Chemelot. De buizen en kabels bieden via de transportcapaciteit de mogelijkheid voor zowel de industrie in de Rotterdamse haven als het achterland (waaronder Chemelot) om kosteneffectief en relatief snel te verduurzamen. Dat geldt met name voor de waterstof- en CO<sub>2</sub>-leidingen in de DRC, maar ook voor de gelijkstroomkabels en de mogelijkheid van een ammoniakleiding.

Tot slot biedt dit project kansen om de samenwerking met de buurlanden te versterken, passend bij EU-ambities op het gebied van het gebruik van duurzame energiebronnen en het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen.

#### Vraag 2

Hoe gaat u borgen dat de investeringsbeslissing voor de DRC daadwerkelijk genomen wordt in 2026?

## Antwoord 2

Het Rijk heeft twee rollen in de DRC. In mijn brief van 5 oktober jl.<sup>1</sup> heb ik uw Kamer geïnformeerd over deze rollen. Ten eerste ondersteunen we een ambitieuze realisatie van de DRC en schep ik samen met de Minister van EZK en mijn collega's van andere departementen de randvoorwaarden hiervoor. Ten tweede coördineer ik als Minister voor Klimaat en Energie, samen met de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de ruimtelijke inpassing en de vergunningenprocedures, in afstemming met 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. Het nemen van de investeringsbeslissingen is aan de initiatiefnemers en toekomstige leiding- en kabeleigenaren. De initiatiefnemers nemen ieder voor zich een investeringsbeslissing over iedere buisleiding en kabel. Er wordt in die zin niet één investeringsbeslissing genomen, maar meerdere investeringsbeslissingen die in tijd kunnen variëren, afhankelijk van de businesscase en ontwikkelingen in de gehele keten van waterstof, CO<sub>2</sub>, groene stroom of ammoniak. Dit maakt de DRC een groot en complex project. Het Rijk draagt zorg voor een ruimtelijke procedure waardoor de onderlinge samenhang van de verschillende modaliteiten wordt geborgd. In dat proces stemt het Rijk af met decentrale overheden. Het Rijk is dus ondersteunend aan de initiatiefnemers van de buisleidingen en kabels en zet zich vanuit deze rol in om de komst van de DRC te bespoedigen.

## Vraag 3

Hoe borgt u dat uiterlijk 2029 de DRC gerealiseerd is aangezien er al meerdere malen vertraging is opgetreden rondom de realisatiedatum?

## Antwoord 3

Ik span mij in voor een voortvarende realisatie, door middel van coördinatie van de ruimtelijke inpassingen en vergunningen van de DRC. Ik ben daarbij wel afhankelijk van de informatie van de verschillende initiatiefnemers. We hebben in dit project te maken met verschillende commerciële belangen, complexe procedures en vraagstukken met betrekking tot ruimte, veiligheid, financiering en de beschikbaarheid van materialen en menskracht. Dit zijn omstandigheden die effect hebben op de realisatiedatum. In nauw overleg met de verschillende initiatiefnemers worden momenteel de afhankelijkheden tussen de modaliteiten en mogelijke gevolgen van geschetste onzekerheden voor de planning en aanleg in kaart gebracht. Het Rijk blijft daarbij kijken naar mogelijkheden om deze risico's zoveel mogelijk te beheersen. Ik spreek de betrokken initiatiefnemers aan op het nemen van verantwoordelijkheid en het zetten van stappen. Ik informeer uw Kamer voor de zomer van dit jaar met een brief over het effect van deze exercitie op de planning van het project.

## Vraag 4

Waarom heeft u geen actievere rol gespeeld bij het vinden van een initiatiefnemer voor propeen en liquefied petroleum gas (LPG) in de buisleidingen? Heeft u bij het zoeken van een initiatiefnemer er rekening mee gehouden dat het eigenaarschap van Chemelot relatief gefragmenteerd is? Wat voor voordelen zou de opname in de DRC van propeen en LPG hebben gehad? Hoeveel extra CO<sub>2</sub>-uitstoot en andere uitstoot zal er jaarlijks plaatsvinden in Nederland doordat propeen en LPG niet per buisleiding vervoerd zal worden? Bent u bereid hier nogmaals naar te kijken?

## Antwoord 4

In de brief van 5 oktober jl. is uw Kamer geïnformeerd over de scope van de DRC die het Rijk ondersteunt. In de afgelopen twee jaar is voor de buisleidingen met LPG en propeen geen initiatiefnemer opgestaan. Ik heb in de brief van oktober en in de recente MIEK-brief<sup>2</sup> uw Kamer geïnformeerd welke inspanningen daar vanuit het Rijk zijn verricht. Sinds de zomer van 2021 is actief gezocht naar initiatiefnemers voor LPG en propeen. Eerder is uw Kamer

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 826 en 30 196, nr. 198.

<sup>2</sup> Kamerstuk 29826, 31 239 en 30 196, nr. 201, p. 5–7.

erover geïnformeerd dat daarvoor ook contact is geweest met bedrijven op Chemelot die initiatiefnemer zouden kunnen zijn voor de LPG en propeenleidingen. In de zomer van 2023 zijn er nog extra bijeenkomsten georganiseerd om initiatiefnemers bereid te vinden in te stappen. Daaruit is geen initiatiefnemer naar voren gekomen, ook niet nadat is aangegeven dat zonder initiatiefnemer er geen buisleiding zal komen voor deze stoffen. Een initiatiefnemer kan overigens ook een consortium van verschillende bedrijven zijn. Bovendien kunnen ook andere bedrijven (dan de bedrijven op Chemelot) initiatiefnemer zijn als zij daar een businesscase in zien.

Op 11 januari jl. is een gesprek gevoerd door mijn ministerie met de betrokken provincies en de bedrijven op Chemelot. Daaruit bleek dat propeen momenteel grotendeels via binnenvaart naar Chemelot vervoerd wordt vanuit Antwerpen en Vlissingen. Het alternatief van een buisleiding vanuit Rotterdam via de DRC ligt daarom niet voor de hand. Mijn ministerie is daarnaast in contact met een Belgische partij die concrete plannen heeft voor een buisverbinding voor propeen van Antwerpen naar Chemelot. Voor LPG vindt het transport grotendeels plaats via spoor. Dit komt vanuit de grote zeehavens. Een buisleiding zou hier een alternatief kunnen zijn voor spoorvervoer, maar dat is met veel onzekerheden omgeven. Tijdens het gesprek op 11 januari zijn geen initiatiefnemers opgestaan.

Na het overleg op Chemelot hebben er nog wel gesprekken plaatsgevonden door mijn ministerie met een mogelijke initiatiefnemer voor een lpg-buis. Daarbij zijn ook partijen op Chemelot, het Ministerie van IenW en de desbetreffende provincies betrokken geweest. De betrokken partij heeft zich echter na een korte oriëntatie afgemeld als mogelijke initiatiefnemer vanwege te grote onzekerheid met betrekking tot de businesscase, onvoldoende zicht op de financiering en het ontbreken van draagvlak bij hun grootste aandeelhouder.

In de volgende fase van de ruimtelijke inpassing, die na de zomer staat gepland, wordt de scope vastgelegd waarmee we het vergunningenproces verder volgen. Voorbereidingen hiervoor vergen enkele maanden. Het is daarom niet meer mogelijk om alsnog een (lpg-)buisleiding toe te voegen aan de scope van de DRC, zonder dat dit leidt tot substantiële vertragingen van de andere modaliteiten in de DRC.

Buisleidingen zijn (als zij eenmaal zijn aangelegd) een goedkope, betrouwbare en constante manier van het vervoeren van stoffen met vaste herkomst en bestemming over een grote afstand en in grote hoeveelheden. Een buisleiding betekent een alternatief voor het transport van stoffen via andere modaliteiten (zoals spoor en binnenvaart) met voorbehoud van de bovenstaande opmerking over volume, afstand en bestemming. Transport per buisleiding pakt ook goed uit voor het milieu. In algemene zin blijkt dat ten opzichte van een buisleiding per vervoerde ton:<sup>3</sup>

- ongeveer tien keer zoveel CO<sub>2</sub> wordt uitgestoten bij transport per binnenvaartschip;
- en ongeveer drie keer zoveel als het per spoor vervoerd wordt.

#### Vraag 5

Wat zijn de vervolgstappen die u met de Duitse overheid en de deelstaatregering van Noordrijn Westfalen gaat afleggen na het recent ondertekenen van de Joint Declaration of Intent? Wat is het indicatieve tijdschema?

#### Antwoord 5

Na de mijlpaal van het ondertekenen van de Joint Declaration of Intent ligt de focus dit jaar op het uitwerken van de afspraken met Noordrijn-Westfalen. Dit betekent dat we werken aan vervolgstappen op het gebied van (ruimtelijke) planning en vergunningverlening aan beide zijden van de grens en elkaar hierover actief informeren. Ook houden we elkaar op de hoogte over beleidsontwikkelingen die relevant zijn voor het project. Ten slotte werken we een gezamenlijke governance structuur uit, waarbij we ook private partijen betrekken. Zo kunnen we in gezamenlijkheid vervolgstappen nemen. De afspraken met de Duitse overheid en Noordrijn Westfalen helpen om voldoende zicht te krijgen op realisatie van het Duitse deel van de DRC.

<sup>3</sup> Bron capaciteitsvergelijking: RWS / ProRail juli 2020, emissieberekeningen CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub> buis: Bureau Lievense iov LSNed. Emissies spoor/water/weg: CE Delft.