

Vergaderjaar 2021–2022

29 023

Voorzienings- en leveringszekerheid energie

R

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 3 juni 2022

De leden van de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit¹ hebben kennisgenomen van de brief van 1 april 2022 inzake Toepassen van de rijkscoördinatierегeling op de landelijke infrastructuur voor transport van waterstofgas.² Gezien de wettelijke reactietermijn van vier weken informeren deze leden de Minister heden over het besluit van de commissie van 12 april 2022 om het in deze brief voorgelegde besluit in behandeling te nemen, conform artikel 3.35, eerste en negende lid, van de Wet ruimtelijke ordening. De leden van de fracties van **GroenLinks** en de **Partij voor de Dieren** hebben naar aanleiding hiervan een aantal vragen en opmerkingen. De leden van de fractie van de **PvdA** sluiten zich graag aan bij de vragen van de leden van de GroenLinks-fractie.

Naar aanleiding hiervan is op 25 april 2022 een brief gestuurd aan de Minister voor Klimaat en Energie.

De Minister heeft op 3 juni 2022 gereageerd.

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

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

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), Vendrik (GL), Van der Voort (D66), Berkhout (Fractie-Nanninga), Raven (OSF), Karakus (PvdA) en N.J.J. van Kesteren (CDA).

² *Kamerstukken I/II, 2021–2022, 29 023, P/ nr. 284.*

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, 25 april 2022

De leden van de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit hebben met belangstelling kennisgenomen van uw brief van 1 april 2022 inzake Toepassen van de rijkscoördinatieregeling op de landelijke infrastructuur voor transport van waterstofgas.³ Gezien de wettelijke reactietermijn van vier weken informeren deze leden u heden over het besluit van de commissie van 12 april 2022 om het in deze brief voorgelegde besluit in behandeling te nemen, conform artikel 3.35, eerste en negende lid, van de Wet ruimtelijke ordening.

De leden van de fracties van **GroenLinks** en de **Partij voor de Dieren** hebben naar aanleiding hiervan een aantal vragen en opmerkingen. De leden van de fractie van de **PvdA** sluiten zich graag aan bij de vragen van de leden van de GroenLinks-fractie.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van GroenLinks

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt binnen de context van het «realiseren van een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening, die in 2050 CO₂-arm is, en de daarvoor benodigde hoofdinfrastructuur» gerefereerd aan de opslag en het transport van waterstof.⁴ Moeten de leden van de GroenLinks-fractie hieruit concluderen dat de opslag en het transport van waterstof in de NOVI wordt erkend als nationaal belang? Bedoelt het kabinet op pagina 5 van de toelichting van het besluit⁵ dat het hoofdnetwerk voor waterstof een ruimtelijk nationaal belang wordt benoemd? Kunt u aangeven hoe de integrale afweging voor de toepassing van de (deel)projecten rijkscoördinatieregeling heeft plaatsgevonden? Hoe zijn andere opgaven en belangen daarbij in beeld geweest en gewogen?

Is het juridisch de juiste route om via individuele kabinetsbesluiten nationale belangen, zoals het netwerk rond waterstof, te formuleren? Hoe is de samenhang met de MER geborgd? Hoe voorkomt u dat het integrale ruimtelijke beeld, dat met de NOVI wordt beoogd, via deze route stapsgewijs uitgehold wordt? Bent u voornemens om het waterstofnetwerk parallel naast of juist als circulaire invulling van het bestaande gasnetwerk op te nemen?

Het kabinet stelt dat het netwerk zich vraag-gestuurd (en deels aanbod-gestuurd) zal ontwikkelen.⁶ Waarom is er nationale regie nodig, zo vragen de leden van de GroenLinks-fractie. Waarom zouden decentrale overheden volgens het kabinet niet in staat zijn om de (deel)projecten goed te plannen of tot een goed einde te brengen? Temeer daar deze

³ *Kamerstukken I/II, 2021–2022, 29 023, P/ nr. 284.*

⁴ Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, «Nationale Omgevingsvisie. Duurzaam perspectief voor onze leefomgeving», blz. 55.

⁵ Besluit Toepassing van de rijkscoördinatieregeling op de landelijke infrastructuur voor het transport van waterstofgas, blz. 5. Bijlage bij: *Kamerstukken I/II, 2021–2022, 29 023, P/ nr. 284.*

⁶ Besluit Toepassing van de rijkscoördinatieregeling op de landelijke infrastructuur voor het transport van waterstofgas, blz. 6. Bijlage bij: *Kamerstukken I/II, 2021–2022, 29 023, P/ nr. 284.*

overheden ook een belang hebben bij de realisatie van een goed waterstofnetwerk dat hun regionale bedrijfsleven bedient. Heeft u signalen ontvangen dat decentrale overheden deze taak niet serieus ter hand nemen?

Waarom kiest u niet voor een gefaseerde strategie, waarbij decentrale overheden eerst zelf bepalen hoe zij dit netwerk vorm willen geven, vanuit een landelijke visie op het eindbeeld? Immers, het is naar de mening van de leden van de GroenLinks-fractie genoegzaam bekend dat toepassing van een rijkscoördinatieregeling zelden tot draagvlak in een gebied leidt, sterker nog, het vergroot het verzet (en dus de doorlooptijd van projecten) vaak aanzienlijk. Dit zou het draagvlak voor de energietransitie kunnen uithollen. Deze leden ontvangen graag een visie van het kabinet op welke activiteiten zij zal ontplooiën om het draagvlak voor de waterstoftransitie te behouden, dan wel te vergroten.

Kunt u toezeggen dat de bevoegdheden die de regering mogelijk verkrijgt via de rijkscoördinatieregeling alleen zal worden aangewend voor projecten die zien op groen waterstofgas? Bent u het met de leden van de GroenLinks-fractie eens dat projecten die zien op niet-groene waterstof, niet kunnen worden aangemerkt als nationaal belang?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren

Graag zouden de leden van de Partij voor de Dieren-fractie willen weten of leidingen die gelegd gaan worden voor het transport van waterstofgas, het transport van blauw of van groen waterstofgas zullen gaan faciliteren.

Met oog op de conflicten rondom de Groningse gaswinning zijn deze leden benieuwd welke voorwaarden er gesteld zullen worden aan de landelijke coördinatie van het waterstofnetwerk. Hoe gaat u ervoor zorgen dat de belangen van provincie, gemeente en waterschappen in zoverre worden meegenomen dat conflictsituaties zoals bij de gaswinning in Groningen voorkomen gaan worden?

Is de regering bevoegd om leidingen en hulpmiddelen boven- én ondergronds te plaatsen? Zijn daar voorwaarden aan verbonden? Hoe zal er om worden gegaan met het wel/niet plaatsen van een leiding als er al een bestemmingsplan voor een bepaald gebied bestaat, zo vragen de leden van de Partij voor de Dieren-fractie.

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 26 mei 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, 3 juni 2022

Met deze brief beantwoord ik de vragen van de leden van de fracties van GroenLinks, waarbij de leden van de fractie van de Partij voor de Arbeid zich aansluiten, en van de Partij voor de Dieren, van de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, over het toepassen van de rijkscoördinatieregeling (RCR) op de landelijke infrastructuur voor transport van waterstofgas, d.d. 25 april 2022 (kenmerk 71092.01U).

Het kabinet heeft in diverse brieven aan de Tweede Kamer (Kamerstuk II 32 813, nr. 958 en Kamerstuk II 32 813, nr. 1043) aangegeven dat waterstof een onmisbare rol zal spelen in een fossielvrije energievoorziening en economie, en heeft voor het jaar 2030 specifieke doelen voor de beschikbaarheid en inzet van waterstof gesteld. Het aanleggen van een landelijk transportnet voor waterstof is een voorwaarde om deze doelen te kunnen realiseren. Deze constatering leidt voor het kabinet tot de conclusie dat de aanleg van het landelijk transportnet voor waterstof van nationaal belang is.

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is de hoofdinfrastructuur voor het transport van stoffen via (buis)leidingen, waaronder waterstof, overigens ook al expliciet benoemd als (ruimtelijk) nationaal belang. Het landelijk transportnet voor waterstof zal dan ook worden opgenomen in de volgende versie van de NOVI en zal onderdeel uitmaken van de Energie Hoofdstructuur waarvoor op dit moment de beleidskaders worden ontwikkeld. De deelprojecten die samen het landelijk transportnet zullen vormen, zijn al eerder op de integrale projectenlijst van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat geplaatst, als projecten van nationaal belang die nodig zijn om tijdig de verduurzaming van onze industrie te kunnen realiseren (Kamerstuk II 29 826, nr. 132). Voor de ondergrondse opslag van stoffen, waaronder waterstof, is in de Mijnbouwwet artikel 141a, lid 1, sub b de RCR-bevoegdheid al geregeld.

Waterstof is een relatief nieuw onderwerp waarvoor het aanpassen van de diverse relevante wettelijke kaders en beleidskaders nog gaande is. Gezien de urgentie om op korte termijn een substantieel deel van fossiele brandstoffen te kunnen vervangen door duurzaam geproduceerde fossielvrije alternatieven zoals waterstof moet, gelet op de doorlooptijd van infrastructurele projecten, op zeer korte termijn worden gestart met de eerste projecten voor deze nieuwe nationale infrastructuur. In dit geval is daarom besloten om, vooruitlopend op het actualiseren van nationale belangen in het kader van de NOVI, maar niet los daarvan, op grond van het nationaal belang van dit waterstofnet, de RCR-bevoegdheid voor de realisatie bij het Rijk te leggen. Het voornemen hiertoe is vooraf aan het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) voorgelegd. Van uitholling van het integrale ruimtelijke beleid is dan ook geen sprake, aangezien de verwachte rol voor waterstof in de energiemix en de ruimtelijke aspecten daarvan worden meegenomen in de diverse scenariostudies om te komen tot een integraal ruimtelijk beleid.

Het besluit tot toepassen van de RCR legt bij het Rijk de bevoegdheid voor het doorlopen van de procedures om te komen tot een ruimtelijk besluit (het inpassingsplan dat ter plaatse van de beoogde waterstofleidingen en installaties de vigerende bestemmingsplannen zal vervangen) en voor het

coördineren van de overige vergunningprocedures. Voor het opstellen van een inpassingsplan moet de uniforme openbare voorbereidingsprocedure (Awb afdeling 3.4) worden doorlopen. Deze procedure borgt per project de zorgvuldige en transparante weging van andere belangen en opgaven en borgt tevens de mogelijkheden voor inspraak en participatie, en de communicatie hierover. In deze procedure worden ook de belangen van provincies, gemeenten en waterschappen op zorgvuldige wijze bij de besluitvorming betrokken.

Per project zullen alle onderzoeken, waaronder een MER, worden uitgevoerd die nodig zijn voor de onderbouwing van de vereiste besluiten en vergunningen. In het MER zullen ook mogelijke (tracé)varianten worden onderzocht, waaronder indien relevant het boven- én ondergronds plaatsen van leidingen en hulpmiddelen. Uit het onderzoek moet blijken welke (tracé)variant de voorkeur krijgt vanuit het belang van een goede ruimtelijke ordening, en onder welke voorwaarden. In het aan de Tweede Kamer toegezonden rapport Hyway27 en de begeleidende brief (Kamerstuk II 32 813, nr. 756) is beschreven dat naar verwachting het waterstofnetwerk voor een zeer groot deel door hergebruik van bestaande aardgasleidingen kan worden gerealiseerd. Daarnaast zullen er op sommige plaatsen nieuwe buisleidingen nodig zijn, met name in de industrieclusters of op plaatsen of tracés waar geen aardgasleiding aanwezig is of (tijdig) beschikbaar gemaakt kan worden.

Voor de verschillende deelprojecten die samen het landelijk transportnet zullen vormen, is per project sprake van een aantal tot vele betrokken gemeenten (liggend in een of meerdere provincies) die elk een of meerdere bestemmingsplannen zouden moeten aanpassen en deze aanpassingen inhoudelijk en procedureel op elkaar moeten afstemmen, en ook in afstemming de informatie en communicatie met de omgeving over de rechtsbescherming voor belanghebbenden en stakeholders van zienswijzen, inspraak en beroep moeten zekerstellen. Dit zou de projecten onnodig complex, ondoorzichtig en inefficiënt maken en het bovenlokale belang ervan miskennen. Om die reden is in de Elektriciteitswet artikel 20a geregeld dat uitbreidingen van het hoogspanningsnetwerk van rechtswege onder de RCR vallen, en is in de Gaswet artikel 39b geregeld dat dat uitbreidingen van het landelijk aardgastransportnet van rechtswege onder de RCR vallen. De huidige opgave voor een landelijk waterstoftransportnet is daarmee vergelijkbaar. Vanuit deze uitgangspositie vinden IPO en VNG het logisch om de regie hierover bij het Rijk te plaatsen.

Onder de RCR worden per project, na afstemming met betrokken provincies en gemeenten, alle besluiten die met elkaar samenhangen gelijktijdig in procedure gebracht en worden eventuele beroepsprocedures gelijktijdig doorlopen. Dit draagt bij aan de stroomlijning en versnelling van het proces zonder dat dit ten koste gaat van de zorgvuldigheid. De procedure voorziet ook in heldere communicatie over de inspraakmogelijkheden zodat goede toegang tot de rechtsbescherming is geborgd.

Naast de stroomlijning en versnelling van de procedures per project, is ook regie en afstemming van de planning en voortgang van de projecten in hun onderlinge samenhang nodig. Het transportnet kan immers pas als landelijk netwerk functioneren wanneer de verschillende regionale delen door landelijke transportleidingen met elkaar worden verbonden. Ook bij het landelijke aardgastransportnet en het hoogspanningsnetwerk is de rijkscoördinatie een geschikt instrument gebleken dat een belangrijke bijdrage levert aan het tijdig realiseren van een goed functionerende en betrouwbare nationale infrastructuur. Voor waterstofprojecten zal vanaf de

start in de geest van de Omgevingswet sterk worden ingezet op betrokkenheid van de medeoverheden en participatie van de omgeving.

Met het oog op draagvlak is een belangrijk onderdeel van de huidige RCR-procedure, straks het projectbesluit onder de Omgevingswet, gericht op participatie. Daarnaast wordt intensief met belanghebbenden samengewerkt middels het Nationaal Waterstofprogramma (NWP). De ontwikkeling van infrastructuur voor waterstof maakt hier ook deel van uit. De Routekaart die hieruit voortkomt moet ook een gedragen beeld zijn van belanghebbenden en de overheid samen.

Het transportnet voor waterstof is bedoeld om de ontwikkeling van een duurzame waterstofmarkt te faciliteren. In tegenstelling tot grijze waterstof zal groene waterstof niet altijd op de locatie van gebruik worden geproduceerd en moet dus kunnen worden getransporteerd. Daarnaast heeft het transportnet een belangrijke functie voor de toekomstige leveringszekerheid omdat het de opslag van waterstof als CO₂-vrij gas mogelijk maakt. Aan gebruikers kan hierdoor waterstof worden geleverd, ook als de productie ervan uit duurzame bronnen op sommige momenten achterblijft bij de vraag.

Dit sluit echter niet uit dat er grijze of blauwe waterstof door het transportnet kan stromen. De RCR ziet alleen op de ruimtelijke inpassing en de coördinatie van vergunningen die nodig zijn voor de aanleg van het waterstofnetwerk. De transitie van grijs en blauw naar groen loopt niet via sturing op toegang tot deze nieuwe infrastructuur, maar door prikkels gericht op verduurzaming van aanbod en vraag middels subsidies, heffingen en normeringen.

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