



Aan de gemeenteraad

Op 22 augustus 2024 stelde M.S. Abrahamse (VVD) ons schriftelijke vragen over de Delta Rhine Corridor (24bb005534).

Inleidend wordt gesteld:

Vanochtend las de Rotterdamse VVD met enige verontwaardiging het AD bericht dat Rotterdam het risico loopt om de boot te missen als internationale waterstof hub. Het aansluiten van de Delta Rijn Corridor aan het waterstofnetwerk is nodig zodat onze haven een internationaal knooppunt wordt voor de productie, import, toepassing en doorvoer van waterstof richting andere landen in Noordwest-Europa. Goed voor het klimaat, goed voor de Rotterdamse economie en meer banen voor Rotterdammers. Uit het artikel en de brief van de oud-minister van EZK blijkt dat een traag vergunningsproces en ruimte concurrentie onder de grond tussen de waterstofleidingen, elektriciteitskabels en CO<sub>2</sub>-leidingen hier aan ten grondslag liggen. Daarmee komt onze ambitie om de waterstofhub van Europa te worden in gevaar. Duitsland kijkt al naar Frankrijk en Noorwegen in plaats van Nederland voor de import van waterstof. We moeten dus aan de bak. Het kan niet zo zijn dat Rotterdam straks de waterstofboot mist door een traag vergunningsproces en de hoeveelheid kabels in de grond.

Hieronder volgen de vragen en onze beantwoording:

**Vraag 1:**

**De minister schrijft dat hij een integrale afweging van keuzes wil maken voor onder de grond. In hoeverre is dit in het verleden gedaan in Rotterdam en de haven voor de verschillende soorten kabels en leidingen onder de grond? Hoe worden hier prioriteiten gesteld, is hier bijvoorbeeld een kader voor? En hoe verhoudt dit zich tot de havenvisie?**

**Antwoord:**

Het kader voor kabels en leidingen in de ondergrond is de [Leidingenverordening Rotterdam 2015 | Lokale wet- en regelgeving](#).



De gemeente Rotterdam is bevoegd gezag voor de ondergrond in de Rotterdamse haven en de medewerkers van het [Leidingenbureau | Rotterdam.nl](https://leidingenbureau.rotterdam.nl) geven informatie bij de voorbereiding van vergunningaanvragen, toetsen de plannen voor de nieuwe leidingen aan de bestaande situatie en andere geplande werken en zorgen voor de vergunningverlening. Een leidingvergunning in de haven wordt alleen verleend als het Havenbedrijf daarmee instemt. Uitgifte van grond is een taak van het Havenbedrijf. Voor leidingstroken in de haven werken Havenbedrijf en Leidingenbureau nauw samen om prioriteiten te stellen. De doelen van de Havenvisie zijn belangrijk, maar in praktische zin is de informatie uit de Cluster Energie Strategie (CES) van groter belang voor het slagen van de energietransitie. De meest recente versie van de CES is in opdracht van het ministerie van (toen nog) EZK gemaakt en door de minister van KGG in ontvangst genomen.

**Vraag 2:**

**Concurreert de aanleg van het waterstofnetwerk met het verzwaren van het elektriciteitsnet of biedt het juist ontlasting van het elektriciteitsnet als alternatieve energiebron?**

**Antwoord:**

Voor de transitie van de haven zijn uitbreiding van het elektriciteitsnet én aanleg van waterstofnetwerk allebei cruciaal. Daarom zijn projecten van beiden opgenomen in het MIEK (Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat) en benoemd in de CES. Ze concurreren niet met elkaar. Op korte termijn zal waterstof het elektriciteitsnet niet ontlasten, omdat de waterstof vooral aardgas en raffinagegas zal vervangen en geen elektriciteit. Op de lange termijn zal waterstof een rol spelen in het ontlasten van het elektriciteitsnet, door bijvoorbeeld pieken in de productie van elektriciteit door windparken op zee om te zetten in waterstof en door waterstof te gebruiken in gascentrales op donkere en windstille dagen.

**Vraag 3:**

**In hoeverre zitten precies de problemen in Rotterdam? Of zit de krapte onder de grond en de vertraging benodigde vergunningen vooral in Brabant en Limburg?**

**Antwoord:**

Het tracé van de Delta Rhine Corridor loopt over de SVB-strook (Structuurvisie Buisleidingen), grond die al sinds 2012 voor buisleidingen is gereserveerd. Het nu getekende tracé loopt niet over Rotterdams grondgebied, maar ten zuiden van de haven over Voorne Putten. De haven van Rotterdam is één van de plekken waar nog niet precies bekend is waar het tracé gaat lopen. Er moet nog worden besloten waar de verbindingen met de haven precies zullen komen en hoe de Delta Rhine Corridor wordt aangesloten op de waterstof-backbone (die al volop wordt aangelegd in Rotterdam). Er is wel ruimte gereserveerd voor deze verbindingen. De krapte in de ondergrond geldt in principe niet voor Rotterdam, de complexe ruimtelijke procedures gelden voor het gehele tracé.



Dit is het tracé: [bron RVO [Delta Rhine Corridor](#)]



De term zoekgebied betreft vooral de aansluitingen op de verschillende havengebieden.

**Vraag 4:**

**Welke vergunningen moeten er bij de gemeente Rotterdam worden aangevraagd en kunnen deze worden versneld?**

**Antwoord:**

Voor de verbindingen tussen havengebieden en de hoofdleiding van de Delta Rhine Corridor zullen leidingvergunningen moeten worden aangevraagd bij het Leidingenbureau van de gemeente Rotterdam. Van belang is dat een aanvraag volledig en juist is zodat het proces voor de vergunningverlening snel kan verlopen. Vroegtijdig contact opnemen met het leidingenbureau draagt bij aan een versnelling van het te doorlopen proces.

**Vraag 5:**

**Indien deze niet kunnen worden versneld, wat is ervoor nodig om die vergunningsaanvragen wel te versnellen en bent u bereid om deze stappen te nemen?**

**Antwoord:**

Met het antwoord op vraag 4 kunnen de vergunningsaanvragen in Rotterdam voldoende snel worden behandeld. Verder kan de Vergunningenloids advies geven aan de voorkant van het traject, en mochten de procedures in Rotterdam toch een bottleneck blijken, dan kan het Versnellingshuis HIC proberen het project vlot te trekken.

**Vraag 6:**

**Bent u bereid om de ervaringen van het Versnellingshuis HIC te delen met andere gemeenten om de aanleg van het waterstofnetwerk te versnellen? En bent u, daar aansluitend, bereid om bij het ministerie aan te dringen op een speciaal team dat landelijk dezelfde taken op zich neemt als het Versnellingshuis HIC?**

**Antwoord:**

Gemeente Rotterdam is uiteraard graag bereid om ervaringen van het Versnellingshuis HIC met andere gemeenten te delen, of andere informatie uit te wisselen die kan helpen met versnelling.



De Delta Rhine Corridor is al een MIEK-project, wat betekent dat er extra landelijke sturing op plaatsvindt. Een dergelijk speciaal team dat naar versnelling zoekt is er in feite dus al.

Op 5 december bleek dat minister Hermans van Klimaat en Groene Groei heeft besloten voorlopig alleen de waterstof- en CO<sub>2</sub>-leiding te ontwikkelen, om die twee sneller op te kunnen leveren. Dat is een voorbeeld van extra landelijke sturing. Voor het Rotterdamse cluster is het goed dat de waterstofleiding nu sneller beschikbaar komt.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

G.J.D. Wigmans

De burgemeester,

C.J. Schouten