

32 813	Kabinetsaanpak Klimaatbeleid
28 165	Deelnemingenbeleid Rijksoverheid
Nr. 758	Brief van de staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 juli 2021

De afvang, transport en opslag van CO₂ (CCS) is een belangrijke (overgangs)technologie in de verduurzaming van de in Nederland gevestigde industrie en essentieel voor Nederland om haar CO₂-reductiedoelstelling voor 2030 te behalen.¹ Om daadwerkelijk in 2030 een significante bijdrage te kunnen leveren, is tijdige ontwikkeling van de infrastructuur voor CCS van groot belang. Het is goed om te zien hoe dat de deelnemingen Energie Beheer Nederland (EBN), Gasunie en Havenbedrijf Rotterdam (HbR) een belangrijke rol spelen in de ontwikkeling van het eerste grootschalige CCS-project in Nederland. Zowel vanuit de markt als vanuit uw Kamer² is de vraag gesteld welke rol staatsdeelnemingen EBN en Gasunie spelen in de verdere ontwikkeling van CCS in Nederland. Om deze vraag te beantwoorden ga ik allereerst in op de huidige rol van de staatsdeelnemingen en het verwachte toekomstbeeld van CCS. Vervolgens licht ik toe in hoeverre de relevante randvoorwaarden rondom het uitrollen van CCS, zoals de veiligheid van CO₂-opslag en een goede ruimtelijke inpassing reeds geborgd zijn of dat daarbij staatsdeelnemingen nodig of gewenst zijn. Met deze brief beoog ik tevens te voorkomen dat er stagnatie optreedt in de ontwikkeling van CCS-projecten.

Klimaatakkoord

In het Klimaatakkoord is nogmaals onderstreept dat CCS belangrijk is in de mix van maatregelen om de klimaatdoelstelling voor 2030 kosteneffectief te behalen. Ook voor de doelstelling van 2050 speelt de opslag van CO₂ een belangrijke rol, onder meer door de realisatie van negatieve emissies en als opmaat naar hergebruik van koolstof (CCU). Zo kan afgevangen CO₂, in combinatie met groene waterstof, in de toekomst bijdragen aan de ontwikkeling van synthetische grondstoffen en brandstoffen. CCU maakt naar verwachting dan een belangrijk deel uit van de industriële productie door CO₂ als grondstof her te gebruiken in bijvoorbeeld bouwmaterialen en plastics. De toepassing van CCS mag de structurele ontwikkeling van alternatieve klimaatneutrale technieken of activiteiten voor CO₂-emissiereductie echter niet in de weg staan. De subsidiering van CCS is binnen de SDE++ op dusdanige wijze vorm gegeven dat er voldoende budget beschikbaar blijft voor andere duurzame technieken zoals elektrificatie en groene waterstof terwijl er ook voldoende perspectief wordt geboden aan de industrie om de benodigde voorbereidingen te treffen en hun reductieopgave op een kosteneffectieve wijze te realiseren.³

¹ Ook uit scenariostudies van o.a. IPPC en IEA blijkt dat CCS nodig is om de (mondiale) klimaatdoelen te behalen.

² Notaoverleg Energie en Klimaat, 3 december 2020

³ Met o.a. een subsidieplafond van 7,2 Mton als onderdeel van de reductieopgave voor de industrie en 3 Mton als onderdeel van de reductieopgave voor de elektriciteitssector.

Huidige inzet van staatsdeelnemingen in CCS

De staatsdeelnemingen Gasunie, EBN en HbR hebben in 2017 gezamenlijk het initiatief genomen om hun ervaring en expertise in te zetten en zo in het Rotterdamse havengebied een CO₂-transportinfrastructuur en opslaglocatie onder de zeebodem te ontwikkelen. Hierbij is voortgebouwd op het werk dat al voor het ROAD-project⁴ was uitgevoerd in hetzelfde gebied. Dit werd het Porthos-project. De deelnemingen hebben hiermee een aanjagende rol vervuld om de markt voor CCS op gang te brengen. Na het opzetten van Porthos is er marktinteresse ontstaan om CO₂-transportinfrastructuur en opslagfaciliteiten te ontwikkelen, te beheren en exploiteren. Een definitief besluit over de realisatie van Porthos – waartoe ook aandeelhoudersgoedkeuring noodzakelijk is – staat gepland voor volgend jaar.

De rol van HbR bij het Porthos-project is hoofdzakelijk ingegeven door het feit dat dit specifieke project gerealiseerd wordt in de Rotterdamse haven. In het vervolg van de brief wordt alleen ingegaan op de deelnemingen die mogelijk structureler betrokken zullen zijn bij CCS-projecten, ongeacht de locatie in Nederland.

EBN

EBN neemt op dit moment deel in het Porthos-project. Porthos verzorgt het transport en opslag van CO₂. EBN is in dit project met name betrokken vanwege haar kennis over de ondergrond en opslag en heeft binnen de ontwikkeling van Porthos de focus gelegd op CO₂-opslag(systemen). Om actief te kunnen zijn in Porthos was instemming nodig van de minister van Economische Zaken en Klimaat (EZK) op basis van de Mijnbouwwet. Deze instemming is voor het Porthos-project verleend omdat de inzet van EBN bijdraagt aan de totstandkoming van een eerste grootschalig CCS-project en het op gang brengen van CCS-activiteiten in Nederland. Voor marktpartijen waren er destijds nog te grote onzekerheden om het project te realiseren. Deze instemming was dan ook niet bedoeld als blauwdruk voor volgende CCS-projecten in Nederland. Het gaat hier om een activiteit die EBN naast haar wettelijke taken op het gebied van olie- en gaswinning uitvoert en op marktconforme voorwaarden verricht (artikelen 82, derde lid en 83 Mijnbouwwet).

Gasunie

Gasunie verzorgt in het Porthos-project de uitrol van de transportinfrastructuur en het transport van CO₂. Gasunie voert deze CCS-activiteiten op eigen initiatief uit op grond van de toegestane activiteiten die de Gaswet haar als netwerkbedrijf biedt. Gasunie heeft hiervoor geen instemming nodig van de minister van EZK, mits deze activiteiten binnen de kaders van Gaswet passen. Gasunie mag een beperkt aantal activiteiten verrichten, waaronder handelingen of activiteiten met betrekking tot infrastructuur voor CO₂. Vanuit de expertise op het gebied van het beheer van gastransportnetten kan een netwerkbedrijf als Gasunie zo een bijdrage leveren aan de energietransitie. Dit is geen wettelijk opgedragen taak of rol en ook andere marktpartijen kunnen deze activiteiten ontplooiën.

Naast Porthos zijn Gasunie en EBN momenteel ook betrokken bij de studiefase van het project Athos, dat de mogelijkheden voor CO₂-infrastructuur onderzoekt in het Noordzeekanaalgebied.

⁴ ROAD = Rotterdam Opslag en Afvang Demonstratieproject

Om de vraag te kunnen beantwoorden over de toekomstige rol van staatsdeelnemingen is het allereerst van belang om te kijken hoe de markt van CCS zich naar verwachting ontwikkelt en welke randvoorwaarden geborgd dienen te worden bij de uitrol van CCS. Op basis van deze informatie kan worden gezien welke marktordening daarbij past en welke rol staatsdeelnemingen daarbij kunnen spelen.

Toekomstbeeld CCS

Mede via de SDE++ wordt een stimulans gegeven aan de ontwikkeling en uitrol van CCS-projecten in Nederland door de onrendabele top van het afvangen en opslaan van CO₂ af te dekken. De realisatie van Porthos, met de bijbehorende transportinfrastructuur en opslagfaciliteiten, geeft een krachtig signaal naar de markt, zorgt voor investeringszekerheid bij de industrie en projectontwikkelaars en kan de kosten van toekomstige projecten verlagen.

Met de prikkels die uitgaan van het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS) en de nationale CO₂-heffing is het niet ondenkbaar dat CCS voor bepaalde bedrijven ook zonder subsidie een aantrekkelijke reductiemaatregel wordt en er dus meer CO₂-opslag in Nederland zal plaatsvinden dan enkel gesubsidieerde hoeveelheden. Ook andere ontwikkelingen, zoals een hogere CO₂-reductiedoelstelling, de mogelijkheid om negatieve emissies te realiseren, de ontwikkeling van nieuwe blauwe waterstofprojecten, de eventuele opslag van in het buitenland afgevangen CO₂ in Nederlandse opslagvelden of opslag van nationaal afgevangen CO₂ in buitenlandse opslagvelden, hebben invloed op de (omvang van) de toekomstige vraag naar CO₂-opslag. Afhankelijk hiervan is het mogelijk dat de totale opslag op de Noordzee uitkomt boven de eerder genoemde 10,2 Mton/jaar in 2030 die wordt gesubsidieerd. Dit gaat dan om niet-gesubsidieerde CO₂-opslag.

Nederland heeft op de Noordzee een potentiële opslagcapaciteit van circa 1600 Mton in leeggeproduceerde (olie- en) gasvelden⁵. Veel van deze velden komen de komende 20 jaar beschikbaar. Het overgrote deel van de potentiële opslagcapaciteit bevindt zich in het noordwestelijke deel.

Het is mijn bedoeling om (markt)partijen de ruimte te bieden om de markt voor CCS organisch te laten groeien. Op dit moment zijn er verschillende CCS- (markt)initiatieven die naar verwachting de basis zullen vormen van het toekomstige CCS-systeem. Deze initiatieven richten zich enerzijds op de aanleg van hoofdinfrastructuur op zee – wat een positieve ontwikkeling is met het oog op de ruimtelijke inpassing aldaar – en de aansluiting met de opslaglocaties aldaar en anderzijds op de ontsluiting van de industriële clusters, waarbij het transport van CO₂ per pijplijn of per schip kan plaatsvinden.

In de volgende paragrafen ga ik in op de rol van de overheid bij CCS-projecten en de overwegingen rondom de rol die staatsdeelnemingen hier kunnen spelen.

Publieke belang en te borgen randvoorwaarden

⁵ Transport en opslag van CO₂ in Nederland, uitgevoerd door EBN en Gasunie, 2017

Zoals hierboven genoemd, is er na de ontwikkeling van het Porthos-project interesse ontstaan bij marktpartijen om CO₂-transport en -opslagactiviteiten uit te gaan voeren. Deze interesse betekent echter niet zonder meer dat CCS op het, met het oog op de klimaatdoelstellingen, gewenste tempo wordt gerealiseerd. Tevens wordt niet automatisch voldaan aan relevante randvoorwaarden zonder overheidsingrijpen (zoals veiligheid van CO₂-opslag en een goede ruimtelijke inpassing). In de volgende paragrafen licht ik toe dat een tijdige uitrol van CCS en de relevante randvoorwaarden in principe voldoende zijn geborgd door bestaande wet- en regelgeving en bestaande instrumenten en programma's. Echter, met het oog op een veilige CO₂-opslag gecombineerd met het feit dat de verantwoordelijkheid voor permanent opgeslagen CO₂ uiteindelijk, na verloop van tijd, bij de Staat komt te liggen, acht ik betrokkenheid van EBN vooralsnog wenselijk.

A. *Tijdigheid CCS-ontwikkeling*

In zijn algemeenheid wordt de (snelheid van) uitrol van CCS al door verschillende instrumenten gefaciliteerd en gestimuleerd. Enerzijds door de uitstoot van CO₂ te beprijsen en anderzijds door de (financiële) risico's van projecten te verkleinen (o.a. SDE++, TSE-regeling en DEI+). Bovendien is de markt al door de staatsdeelnemingen Gasunie, EBN en HbR via Porthos op gang geholpen.

Daarnaast heb ik met betrekking tot de uitrolsnelheid van vervolgprojecten specifiek nog gelet op de volgende twee zaken: (i) de tijdige voorbereiding voor de opslag van CO₂ en (ii) in elk geval in de beginfase de overdracht van projectplannen bij het staken van een project.

De voorbereidingen voor de opslag van de CO₂, zoals de onderzoeken naar de geschiktheid van een opslagveld, moeten tijdig starten om projecten te kunnen laten slagen. Vaak al voordat er duidelijkheid is over hoeveel CO₂-aanbod er precies zal zijn en of er subsidie beschikbaar komt. Ik zal de vorderingen die hierop gemaakt worden, door middel van de betrokkenheid van EBN in bestaande gaswinning en Nexstep, goed monitoren. Daarnaast ondersteun ik deze onderzoeken met reeds beschikbare subsidies⁶.

Indien plannen van (markt)partijen in zijn geheel niet doorgezet worden, bijvoorbeeld omdat het betreffende project geen prioriteit krijgt, is het met name in de beginfase wenselijk dat plannen overgedragen kunnen worden. Een dergelijk besluit kan namelijk grote consequenties hebben voor de realisatie van de CO₂-reductiedoelstelling. Ook kan het zo zijn dat door de ontwikkeling van het ene project, er een ander project niet ontwikkeld wordt. Dit geldt met name voor de ontwikkeling van transportinfrastructuur. In het onlangs opgericht Nationale Programma Infrastructuur Duurzame Industrie (PIDI), zal de voortgang en onderlinge samenhang van deze projecten gemonitord en jaarlijks gerapporteerd worden in het MIEK⁷. Eventuele knelpunten in de ontwikkeling van projecten, en de oplossingen hiervoor, komen hier aan bod.

Specifiek met betrekking tot de ontwikkeling van CO₂-transportinfrastructuur in het Noordzeekanaalgebied (het project Athos) ben ik voornemens om EBN instemming

⁶ Haalbaarheidsstudies voor CCUS-projecten (of delen er van) vallen onder de TSE-studies regelingen

⁷ MIEK = Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat

te verlenen om deel te nemen aan de verdere ontwikkeling van dit project, inclusief de uitvoering van de FEED-fase⁸ van dit project. EBN en Gasunie zijn momenteel al betrokken bij de studiefase voor de ontwikkeling van CO₂-transportinfrastructuur in deze regio. Gasunie voert deze activiteiten uit binnen de toegestane activiteiten die de Gaswet aan netwerkbedrijven biedt. Voortgezette betrokkenheid van EBN kan hiermee vertraging van de ontwikkeling van het project voorkomen, terwijl er tegelijkertijd bekeken wordt of en hoe marktpartijen een rol kunnen gaan spelen bij de uitvoering van het project.

B. Ruimtelijke inpassing

De Noordzee kent veel gebruiksfuncties, waaronder bestaande olie- en gaswinning, windparken op zee, militair oefenterrein, visserij en natuur. Daarnaast lopen er over de zeebodem al veel kabels en leidingen. De ruimte op de Noordzee is hiermee schaars, nu en in de toekomst. Alhoewel de initiële keuze op welke locaties CO₂-opslag plaatsvindt wordt gemaakt door de (potentiële) exploitanten van de opslaglocaties, heeft het Rijk wel een rol in de ruimtelijke inpassing van CO₂-transportinfrastructuur.

Om de verschillende initiatieven nu en in de toekomst af te kunnen wegen en eventuele ruimtelijke knelpunten al vroegtijdig te signaleren, voer ik momenteel een ruimtelijke verkenning voor CO₂-transportinfrastructuur uit, welke zich toespitst op hoofdtransportinfrastructuur op land en op zee. De ruimtelijke inpassing wordt voorts geborgd door: (i) De rijkscoördinatieregeling (RCR) waarmee in zijn algemeenheid de ruimtelijke inpassing wordt geborgd (tracéalternatieven worden beoordeeld op aspecten toekomstbestendigheid, techniek, kosten en effecten op milieu en omgeving), (ii) de verplichte uitvoering van een milieueffectrapportage, waarin getoetst wordt of de effecten van de aanleg van nieuwe infrastructuur passen binnen het natuurbeleid en alle gestelde milieunormen, en (iii) het programma Noordzee waar de samenhang tussen verschillende gebruiksfunctie wordt beoordeeld. In het Klimaatakkoord heb ik al aangekondigd EBN de opdracht te geven om de geschiktheid van de potentiële opslaglocaties in kaart te brengen en actueel te houden.

C. Veiligheid

Met betrekking tot de veiligheid van CO₂-transport en opslag zie ik erop toe dat dit op een veilige manier wordt uitgevoerd en dat het opgeslagen CO₂ volledig en permanent ingesloten blijft. Ik licht hieronder toe op welke wijze dit gebeurt.

Risicobeheer en toezicht tijdens opslagactiviteiten

De veiligheid van CO₂-transport en opslag wordt allereerst geborgd via de Mijnbouwwet, welke gedetailleerde eisen stelt aan de opslagvergunning. Daarnaast dient de vergunninghouder financiële zekerheid te verstrekken voordat met de opslag wordt gestart. De vergunning wordt periodiek geëvalueerd en kan zo nodig worden gewijzigd of ingetrokken.

Het Staatstoezicht op de Mijnen (SodM) houdt toezicht op de opslagactiviteiten en daarmee verbonden transport. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt toezicht op het transport van CO₂ op land. De operator dient jaarlijks een verslag in

⁸ FEED = Front End Engineering and Design

bij het SodM over de voortgang van de CO₂-injectie en de monitoring. De toezichthouders voeren inspecties uit en kunnen de operator verzoeken corrigerende maatregelen te treffen indien nodig.

Daarnaast gelden voor CCS-projecten ook regels op grond van de Wet milieubeheer, de Wet ruimtelijke ordening, de Waterwet, de Wet Natuurbescherming en de Wet bodembescherming. Hiermee is voorzien in een adequaat regelgevend kader om te waarborgen dat de risico's voor de volksgezondheid en het (mariene) milieu in dit stadium in principe tot een aanvaardbaar niveau worden beperkt.

Echter, omdat (i) de verantwoordelijkheid voor een veilige CO₂-opslag uiteindelijk na verloop van tijd bij de Staat komt te liggen, (ii) het in zekere omstandigheden nodig kan zijn dat er meer toegang tot aanvullende operationele gegevens nodig is dan die op jaarbasis aan de toezichthouder worden verstrekt en (iii) om zichtbaar te maken dat veiligheid van CO₂-opslag een zeer hoge prioriteit heeft, overweeg ik EBN te vragen om ook in dit stadium al actief betrokken te zijn op het gebied van de veiligheid van CO₂-opslag. In de volgende paragraaf ga ik hier dieper op in.

Beheer van opslaglocaties na beëindiging opslagactiviteiten en afsluiting opslaglocatie

Nadat de injectie van CO₂ in het opslagveld is beëindigd, de opslaglocatie volledig is afgesloten, de bijbehorende opslagfaciliteiten zijn verwijderd, aangetoond is dat de opgeslagen CO₂ volledig en permanent ingesloten blijft en vervolgens een periode van (in beginsel) 20 jaar is verstreken zonder incidenten, wordt de opslagvergunning ingetrokken. De verantwoordelijkheid voor het beheer van het opslagcomplex, inclusief de verantwoordelijkheid voor het risico van ontsnapping van CO₂ gaat daarmee over op de Staat. De Staat zet de monitoring gedurende een periode van 30 jaar voort en krijgt hiervoor een financiële vergoeding van de exploitant. Gelet hierop heeft de Staat er zelf ook belang bij dat de veiligheidsaspecten, zowel tijdens exploitatie van het opslagveld als bij de afsluiting en ontmanteling en monitoring daarna, zo goed mogelijk in acht worden genomen.

In het onverhoopte geval dat de exploitant niet in staat is te voldoen aan de voorwaarden van de opslagvergunning, kan het bevoegde gezag ervoor kiezen de vergunning (voortijdig) in te trekken. Tenzij een andere exploitant zich aanmeldt om de activiteiten over te nemen, moet in dit geval de Staat er voor zorgen dat de opslaglocatie veilig wordt afgesloten en de CO₂ permanent wordt ingesloten. Hiervoor kan gebruik worden gemaakt van de door de vergunninghouder gestelde financiële zekerheid. Om een partij in staat te stellen de bovengenoemde activiteiten namens de Staat op een optimale wijze uit te laten voeren en zoveel mogelijk harmonisatie in een veilige opslag te bewerkstelligen, kan het nodig zijn dat die partij toegang krijgt tot aanvullende operationele gegevens dan die welke op jaarbasis aan de toezichthouder worden verstrekt. Daarbij is het nuttig als er praktische ervaring wordt opgedaan tijdens de ontwikkeling en uitvoering van offshore operaties.

In de Rijksvisie voor de marktontwikkeling voor de energietransitie, die in het voorjaar van 2020 naar uw Kamer is gestuurd (Kamerstukken 32 813 en 31 239, nr. 536), is aangegeven dat deelname van EBN in toekomstige CO₂-opslagactiviteiten

voor de hand ligt. Dit standpunt heb ik herhaald in de onlangs aan uw Kamer toegestuurde brief over de rol van EBN in de energietransitie (Kamerstukken 32 813 en 31 239, nr. 687). Daarin geef ik tevens aan dat ik de betrokkenheid van EBN bij de locaties die door marktpartijen ontwikkeld en gebruikt worden voor de opslag van CO₂ vooralsnog wenselijk acht. Hier sta ik nog steeds achter. Door al in een vroeg stadium van projectontwikkeling een partij aan te wijzen die vanaf het begin betrokken is bij de selectie van het opslagvoorkomen, de voorbereiding en de uitvoering van de injectie en de afsluiting daarna, kan er adequaat gehandeld worden indien dit nodig blijkt. Bovendien wordt op deze manier zichtbaar gemaakt dat de veiligheid van CO₂-opslag een hoge prioriteit heeft.

Dit vergt echter een uitbreiding van de wettelijke taken van EBN zoals vastgelegd in de Mijnbouwwet. Om te bepalen welke mate en vorm van betrokkenheid van EBN nodig is om deze taak adequaat uit te kunnen voeren, zal ik de komende maanden een nadere analyse (laten) uitvoeren. Hierbij zal ik ook onderzoeken of er mogelijke alternatieven zijn voor het borgen van dit belang. Deze onderbouwing is nodig voor de eventuele toekenning van deze nieuwe taak. Hiermee volg ik de aanbeveling van de Algemene Rekenkamer op zoals opgenomen in het onlangs verschenen rapport 'In Publieke Handen'. De uitkomsten van deze analyse zal ik met uw Kamer delen, inclusief de mogelijke financiële implicaties daarvan. Het definitieve besluit over deze nieuwe taak voor EBN laat ik daarbij over aan het nieuwe kabinet.

D. Voorkomen oversubsidiëring

Zolang CCS wordt gesubsidieerd wil ik oversubsidiëring van CCS voorkomen. Tevens wil ik, zoals afgesproken in het Klimaatakkoord, alleen subsidie verstrekken wanneer CCS de meest kosteneffectieve maatregel voor een partij blijkt te zijn.

Oversubsidiëring wordt voorkomen door de werking van de SDE++. Hierdoor concurreren de verschillende technieken met elkaar waarbij de meest kostenefficiënte techniek als eerste subsidie zal ontvangen. Hierdoor ontstaat er een prikkel om de projecten tegen de laagst mogelijke kosten uit te voeren en/of om zo weinig mogelijk subsidie aan te vragen om zo de kans op subsidie te verhogen.

Tevens wordt de vergoeding voor transport- en opslagkosten van CO₂ in het SDE++-basisbedrag voor CCS door het Planbureau voor de Leefomgeving gebaseerd op de in het algemeen verwachte kosten voor transport en opslag en niet specifiek op het gehanteerde tarief van de partij die de CO₂ transporteert of opslaat. Bij Porthos heeft hiervoor een externe review⁹ plaatsgevonden op de kosten van de transport- en opslag van CO₂ voorafgaand aan het vaststellen van het te subsidiëren tarief. Tenslotte zal een toets op oversubsidiëring plaatsvinden en zal het subsidiebedrag ook naar beneden worden bijgesteld, als daar aanleiding toe is.

E. Non-discriminatoire toegang

Non-discriminatoire toegang tot transportinfrastructuur en opslaglocaties is een vereiste uit de Europese CCS-richtlijn. De Mijnbouwwet borgt dit door de verplichting voor een exploitant van een transportnetwerk en een opslagvergunninghouder om op redelijke, transparante en niet-discriminerende voorwaarden toegang te verlenen. Over de verplichting om toegang te verlenen en

⁹ Porthos CCS – Transport and Storage (T&S) Tariff review, uitgevoerd door Xodus, juni 2020

de voorwaarden daarvoor kunnen eventueel nadere regels worden gesteld, indien dat nodig blijkt. Omdat ik het vanuit het oogpunt van een veilige CO₂-opslag vooralsnog wenselijk acht dat EBN een rol krijgt in alle opslagvelden en vanuit die hoedanigheid betrokken is bij alle projecten, kan EBN tegelijkertijd tijdig maatregelen voorstellen om er voor te zorgen dat derdentoegang voldoende is geborgd.

F. Stimuleren hergebruik van infrastructuur

Met het oog op de betaalbaarheid van de energietransitie is het gewenst dat hergebruik van bestaande infrastructuur ten behoeve van CO₂-transport en -opslag zo efficiënt mogelijk plaatsvindt. De energietransitie wordt onnodig duur indien velden die als eerste beschikbaar komen én nodig lijken te zijn om aan de vraag voor CO₂-opslag te kunnen voldoen pas later worden aangesloten en onnodig lang buiten gebruik zijn maar wel onderhoud vergen. Daarnaast dienen mijnbouwwerken in beginsel na beëindiging van productie te worden opgeruimd.

In dit kader hebben olie- en gaswinningsexploitanten, verenigd in Nogepa, samen met EBN het Nationaal Platform voor Hergebruik & Ontmanteling, Nexstep, opgericht. Het doel van Nexstep is om een veilige, duurzame, effectieve en kostenefficiënte wijze van hergebruik en verwijdering van de olie- en gasinfrastructuur te stimuleren, te coördineren en te faciliteren. Door het verzamelen, analyseren en delen van data ontstaat een geïntegreerd beeld, duidelijkheid en transparantie omtrent omvang en timing van de verwachte verwijderingsactiviteiten en mogelijkheden voor hergebruik. Met deze samenwerking is er voldoende sturing op hergebruik van infrastructuur en zicht op de eventuele belemmeringen hiervoor maar ook het tijdig opruimen van mijnbouwwerken die geen rol zullen spelen bij opslag. Continuering van deze samenwerking acht ik daarom belangrijk.

Betrokkenheid deelnemingen

Ik waardeer de rol die de staatsdeelnemingen spelen binnen Porthos. Zij leveren een belangrijke bijdrage aan het op gang brengen van de markt voor CCS. Verschillende marktpartijen tonen interesse om de ontwikkeling van CCS-activiteiten over te nemen en de markt organisch te laten groeien. Deze marktpartijen wil ik daar ook de ruimte voor geven. Voorkomen moet worden dat de aanwezigheid van beide staatsdeelnemingen marktverstrend werkt.

Wel acht ik zoals eerder in de brief toegelicht de betrokkenheid van EBN in de ontwikkeling van CCS-projecten op de volgende aspecten van belang:

- 1) Vanuit haar deelname in de gasproductie op de Noordzee kan EBN het onderzoek naar de geschiktheid van opslaglocaties monitoren en waar nodig stimuleren om zo de tijdige opslag van CO₂ te waarborgen.
- 2) Vanuit haar deelname in Nexstep kan EBN het hergebruik van infrastructuur optimaliseren, en daarmee de kosten voor de energietransitie beperken. De kennis die EBN hierbij opdoet, kan onder meer via het Nexstep platform gedeeld worden.
- 3) Vanuit het perspectief van een veilige CO₂-opslag acht ik het vooralsnog wenselijk dat EBN ook een verplichte betrokkenheid in alle opslagactiviteiten voor CO₂ krijgt en zal ik onderzoeken welke vorm van betrokkenheid hierbij noodzakelijk is om deze rol adequaat te kunnen vervullen. Ook onderzoek ik hierin of er

alternatieven zijn voor het aanwijzen van EBN als de instantie om namens de minister het beheer van de opslaglocaties over te nemen na intrekken van de vergunning. De uitkomst van deze analyse zal ik met uw Kamer delen. Hoe deze structurele taak precies vorm krijgt, werk ik de komende tijd verder uit. Het uiteindelijke besluit hierover ligt daarmee bij een volgend kabinet.

4) Om vertraging van uitrol te voorkomen ben ik voornemens EBN instemming te verlenen om deel te nemen in de ontwikkelingsfase van het project Athos, inclusief indien nodig de FEED-fase.

Daarnaast vind ik het van belang om aan Gasunie de ruimte te laten te participeren op het gebied van de aanleg van CO₂-transportinfrastructuur en het verzorgen van CO₂-transport, zolang dit past binnen de toegestane activiteiten die de Gaswet stelt. Naast het feit dat Gasunie een belangrijke rol heeft gespeeld in het op gang brengen van de markt en vergevorderde plannen heeft om de markt verder te ontwikkelen, zijn er signalen vanuit de industrie dat de aanwezigheid van Gasunie wordt gewaardeerd. Zoals ik eerder heb aangegeven in de "Visie op de marktordening van de energietransitie" (Kamerstuk 32 813 en 31 239, nr. 536), de kabinetsreactie op het TIKI-advies (Kamerstuk 2 9826, nr. 123) en ook onlangs in de brief aan uw Kamer over de rol van EBN in de energietransitie (Kamerstukken 32 813 en 31 239, nr. 687) blijf ik van mening dat er geen rol is voor een aangewezen publieke of gereguleerde netbeheerder voor CO₂ vanwege het business-to-business karakter van CO₂-afvang, transport en opslag. Gasunie krijgt dan ook geen specifieke taak met betrekking tot het transporteren van CO₂, en het aanleggen van CO₂-infrastructuur. Gasunie mag wel als toegestane activiteit tegen marktconforme voorwaarden (en niet marktverstoring) blijven deelnemen als marktpartij. Indien blijkt dat de Gaswet hiervoor verduidelijking vergt, zal ik dit meenemen in het wetsvoorstel Energiewet die in voorbereiding is.

Met gepaste trots zie ik hoe de ontwikkeling van het grootste CCS-project van Europa steeds meer vorm krijgt en hoe alle partijen samenwerken om dit voor elkaar te krijgen. Niet alleen vanuit Nederland wordt dit project met interesse gevolgd. Brussel heeft haar steun voor Porthos uitgesproken middels een substantiële subsidie uit het Connecting Europe Facility en ook andere landen wereldwijd volgen de vorderingen met grote interesse. Een succesvolle ontwikkeling van deze CCS-projecten zal daarmee niet alleen een belangrijke bijdrage leveren aan de reductiedoelstelling van Nederland voor 2030 en daarna, maar ook een grote bijdrage leveren aan de wereldwijde ontwikkeling van CCS en de daarbij behorende voor het klimaat noodzakelijk CO₂-reductie. Ik zie de ontwikkeling van de vervolgprojecten met vertrouwen tegemoet.

De staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat,
D. Yeşilgöz-Zegerius