

Voornemen en Participatieplan

RE-PM938-00023

Inhoudsopgave

1	INLEIDING EN LEESWIJZER.....	3
2	HET VOORNEMEN	4
2.1	Waarom is dit project nodig?	4
2.1.1	Achtergrond	4
2.2	Wat houdt het project in?.....	4
2.2.1	Europees project	5
2.2.2	Beschrijving van de opgave - CO ₂ -Highway Europe - in Nederland	5
2.2.3	Uitgangspunten voor het tracé	6
2.2.4	Nederlandse EEZ	8
2.3	De procedure die voor het project wordt doorlopen.....	13
2.3.1	Vergunningen, meldingen en toestemmingen	15
3	PARTICIPATIEPLAN	16
3.1	Inleiding	16
3.2	De rol van het bevoegd gezag en van de initiatiefnemer (Equinor)	16
3.3	Waarom betrekken we u bij de plannen?	16
3.4	Wat willen we met participatie bereiken?.....	16
3.5	Wanneer en hoe kunt u meedenken?.....	17
3.5.1	Delen van informatie over het project.....	17
3.6	Wie betrekken we bij dit project?	17
	Appendix I.....	19

1 INLEIDING EN LEESWIJZER

Dit is het Voornemen en Participatieplan voor het Nederlandse deel van het CO₂ Highway Europe project (hierna 'het project' genoemd). De Initiatiefnemer hiervan, Equinor ASA (hierna Equinor en/of de initiatiefnemer), wil een offshore CO₂-pijpleiding realiseren, van ongeveer 500 kilometer lang. Het doel is om CO₂ te transporteren van exporthubs in Frankrijk (Duinkerken) en België (Zeebrugge) over de Noordzee naar Noorwegen. Daar wordt de CO₂ opgeslagen in geologische reservoirs, diep onder de grond. In het ontwerp van de pijpleiding is de optie voor eventuele toekomstige Nederlandse aantakking(en) opgenomen.

Voor dit project is een projectprocedure opgestart op basis van hoofdstuk 5 van de Omgevingswet. Deze procedure vormt de eerste stap richting het verkrijgen van een afgestemd en breed gedragen ruimtelijk besluit en de daarvoor benodigde vergunningen. Het Ministerie van Klimaat en Groene Groei (KGG) is het bevoegd gezag hiervoor en coördineert de ruimtelijke inpassing en het vergunningenproces. Uiteindelijk neemt de minister van KGG in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) het projectbesluit. Dit zal in nauwe afstemming met onder andere het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) gebeuren.

Het project beoogt een bijdrage te leveren aan het behalen van de klimaatdoelen onder het [VN Klimaatakkoord van Parijs \(2015\)](#). Het project helpt de CO₂-uitstoot te verminderen bij Europese industrieën die op korte termijn nog CO₂ blijven uitstoten, zoals de staal-, cement- en petrochemische sectoren. De vrijkomende CO₂ kan worden opgevangen en ondergronds opgeslagen. De Nederlandse overheid onderschrijft deze doelstellingen. Met dit document brengen Equinor en KGG u op de hoogte van dit project en zetten zij de eerste stap in de projectprocedure.

Het is mogelijk om te reageren op het Voornemen en Participatieplan.

Equinor en het Ministerie van Klimaat en Groene Groei vinden het belangrijk dat iedereen kan bijdragen aan de plannen voor dit project. Wij nodigen iedereen van harte uit om mee te denken. Dat kan door via de [website; www.rvo.nl/co2-he](http://www.rvo.nl/co2-he) een reactie in te dienen in de periode **van 5 december 2025 tot en met 15 januari 2026**.

Leeswijzer

Dit document is opgedeeld in twee delen. In deel 1 leest u wat het voorgenomen project (het voornemen) inhoudt. In deel 2 leest u hoe wij mensen, bedrijven, organisaties en de overheid bij het project willen betrekken (Participatieplan). Verder vindt u in deel 2 informatie over hoe en wanneer u een reactie kunt indienen tijdens deze projectprocedure.

2 HET VOORNEMEN

2.1 Waarom is dit project nodig?

Dit project is nodig om de EU te helpen haar energiebeleid en klimaatdoelstellingen te bereiken. Daarmee draagt het bij aan de naleving van de verplichtingen van EU-lidstaten onder het [VN Klimaatakkoord van Parijs \(2015\)](#). De Nederlandse regering heeft dit akkoord ondertekend en zich daarmee verbonden aan het beperken van de uitstoot van broeikasgassen om klimaatverandering tegen te gaan.

2.1.1 Achtergrond

In het [VN Klimaatakkoord van Parijs \(2015\)](#) zijn wereldwijde doelen afgesproken om de CO₂-uitstoot te verlagen. Te veel koolstofdioxide (CO₂) in de lucht draagt namelijk bij aan de opwarming van de aarde, en verandert daardoor het klimaat. Met het akkoord wordt geprobeerd de opwarming van de aarde te beperken tot maximaal 1,5°C.

Europa is nog grotendeels afhankelijk van fossiele brandstoffen. Vooral in de industrie waar processen niet geëlektrificeerd kunnen worden zijn er op korte termijn nog geen effectief en op grote schaal werkende CO₂-reducerende alternatieven. Een methode om CO₂-uitstoot naar de atmosfeer snel te verminderen is **Carbon Capture and Storage (CCS)**. Daarmee kan de CO₂ die vrijkomt bij processen in de industrie of bij elektriciteitscentrales worden afgevangen en ondergronds worden opgeslagen. Het CCS-proces bestaat uit drie stappen:

1. **Afvang van CO₂:** De CO₂ wordt gescheiden van andere gassen die vrijkomen bij industriële processen, zoals bij fabrieken of energiecentrales.
2. **Transport:** Vervolgens wordt de CO₂ samengeperst en via pijpleidingen, wegtransport of schepen naar de opslaglocatie(s) vervoerd.
3. **Opslag:** Tot slot wordt de CO₂ permanent opgeslagen in ondergrondse geologische formaties, zoals lege gas- of olievelden.

Rapportages van de [VN, het Intergovernmental Panel on Climate Change \(IPCC\)](#), dat [Carbon Capture and Storage \(CCS\)](#) tonen aan dat permanente CO₂-opslag noodzakelijk is om de klimaatdoelen te halen en de industrie te verduurzamen. Een CO₂ pijpleiding biedt een betrouwbare en langdurige infrastructuur voor het transport en de uiteindelijke opslag van CO₂.

In een [Kamerbrief](#) van 26 maart 2025 is vastgesteld dat CCS uitgegroeid is tot een duidelijke en herkenbare pijler van het Nederlandse klimaatbeleid en dat het kabinet vastbesloten is de juiste randvoorwaarden voor CCS te creëren. In het [Klimaatakkoord \(2019\)](#) is verder vastgelegd dat CCS een belangrijke rol speelt bij het behalen van de 2030 en 2050 doelstellingen. Het faciliteren van CO₂ transport draagt bij aan die doelstellingen. Daarnaast biedt het project de optie voor een toekomstige Nederlandse aantakking waarmee ook Nederlandse afvang naar Noorwegen kan worden getransporteerd.

2.2 Wat houdt het project in?

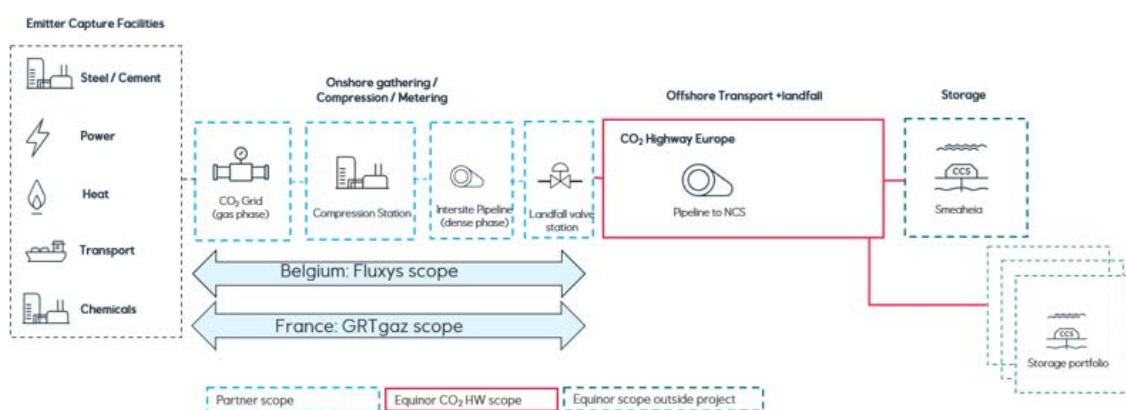
Het voornemen in Nederland betreft enkel het transport van CO₂ door de Nederlandse wateren, zonder directe aantakkingen op het Nederlandse vasteland en zonder opslag in Nederlandse wateren. De afvang vindt plaats in Frankrijk en België, de opslag in Noorwegen. Het project biedt de mogelijkheid voor een toekomstige Nederlandse aantakking op de pijpleiding.

2.2.1 Europees project

Het project maakt deel uit van het bredere EU naar Noordzee ([EU2NSEA](#)) project, dat is ontworpen om het transport van fossiel en biogeen (geproduceerd door, of afkomstig van, organismen) kooldioxide (CO₂) vanuit Noordwest-Europa via de Noordzee naar opslaglocaties op het Noorse Continentale Plat (NCS) mogelijk te maken. Een pijpleiding is een veilige en efficiënte manier om CO₂ te vervoeren over lange afstanden. In Afbeelding 2.1. is de hele keten van het EU2NSEA project opgenomen, daarin is te zien dat het gaat om de faciliteiten voor afvang, transport en opslag van CO₂. Meer informatie over dit project is te vinden op de website van [Equinor](#).

Het CO₂-Highway Europe project is in het rode kader opgenomen en gaat over de aanleg van het offshore transport.

Afbeelding 2.1 CO₂ Highway Europe project in de hele EU2NSEA keten (in rood)



Het [EU2NSEA](#) project is bevestigd als een Project of Common Interest-project (PCI), een project van gezamenlijk belang. PCI's zijn belangrijke grensoverschrijdende infrastructuurprojecten die de energiesystemen van EU-landen met elkaar verbinden¹.

2.2.2 Beschrijving van de opgave - CO₂-Highway Europe - in Nederland

Het project is onderdeel van het EU2NSEA project en heeft als doel het realiseren van de offshore CO₂-pijpleidingen. De initiële transportcapaciteit van de pijpleidingen bedraagt 18 Mt CO₂ per jaar. Binnen het ontwerp ligt de maximale transportcapaciteit op ongeveer 27 Mt CO₂ per jaar. Het project omvat het transport van CO₂ via pijpleidingen, van exporthubs in Frankrijk (Duinkerken) en België (Zeebrugge), naar de Smeaheia aansluiting in Noorse wateren. Toekomstige verbindingen naar andere locaties in Noorwegen zijn niet uitgesloten. Het project bestaat uit twee pijpleidingen die in Nederlandse wateren samenkomen en vanaf daar één leiding vormen:

1. Belgische pijpleiding: ongeveer 1.036 km lang, 36 inch (91,4 cm) in diameter. Deze loopt vanuit Zeebrugge via de Noordzee naar opslagreservoirs op het Noorse continentale plat. De pijpleiding doorkruist de wateren van België, Nederland, Duitsland, Denemarken en Noorwegen.
2. Franse pijpleiding: ongeveer 124 km lang, 30 inch (76,2 cm) in diameter. Deze loopt vanuit Duinkerke door de wateren van Frankrijk en België en sluit in Nederlandse wateren aan op de Belgische pijpleiding richting Noorwegen.

¹ https://energy.ec.europa.eu/topics/infrastructure/projects-common-interest/key-cross-border-infrastructure-projects_en

2.2.2.1 Projectonderdelen

Zowel in België als in Frankrijk wordt de CO₂ afgevangen in de industriële clusters en in de pijpleiding gepompt vanaf een onshore terminal. Beide pijpleidingen komen in de Nederlandse wateren samen bij een inline tee (ILT), waarna er één pijpleiding doorloopt naar het Noorden. Inline-structuren, zoals In-Line Tee's (ILT), worden direct in het pijpleidingsysteem geplaatst. Ze creëren vertakkingspunten in de pijpleiding voor toekomstige uitbreidingen. In de Nederlandse Exclusieve Economische Zones (EEZ) worden twee ILT's geïnstalleerd:

- **ILT 1:** Verbindt de Belgische pijpleiding met de Franse pijpleiding. De Franse pijpleiding eindigt, terwijl de Belgische pijpleiding verder naar het noorden loopt.
- **ILT 2:** Verbindt de Belgische pijpleiding met een toekomstige pijpleidingsectie, bijvoorbeeld vanuit Nederland.

De locatie van het tie-inpunt is bespreekbaar en kan worden verschoven om aan toekomstige plannen of behoeften te voldoen. Ook is het nog een optie om een tweede tie-in te plaatsen. Dit project gaat specifiek over het Nederlandse deel van de Belgische pijpleiding en de aansluiting van de Franse pijpleiding in Nederlandse wateren.

2.2.3 Uitgangspunten voor het tracé

Er zijn een aantal uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de verkenning van de tracés van de twee CO₂-pijpleidingen. Deze uitgangspunten vormen sinds het begin van het project de basis voor de verkennende werkzaamheden.

Uitgangspunten

1. Optimalisatie van de lengte van het tracé: Optimalisatie van de afstand tot aansluitpunten in CO₂-hubs in West-Europa en naar CO₂-opslaglocaties op het Noorse continentale plat, met als doel ruimtelijke en milieu-impact te beperken en daarmee de haalbaarheid van het project te vergroten.
2. Beperken impact van de aanleg en beheer: om de effecten van de aanleg en het toekomstig beheer te beperken en de schade daarvan bij de constructie te minimaliseren is gekeken naar bundeling van deze pijpleiding met bestaande infrastructuur. Het project volgt primair bestaande pijpleidingen die al in zee liggen, namelijk Zeepipe- en Franpipe-lijnen (zie Afbeelding 2.2), om milieu-impact en ruimtegebruik te minimaliseren. Als bundeling met Zeepipe en Franpipe niet mogelijk zijn, worden alternatieve tracés onderzocht. Een concept risicoanalyse voor de pijpleiding is uitgevoerd en wordt in de volgende fase nader gedetailleerd. De pijpleiding wordt zo aangelegd dat deze overvisbaar is en dat de pijpleiding waar mogelijk kan bijdragen aan de mariene biodiversiteit. Aan het einde van de levensduur wordt de ontmanteling/decomissioning van de pijpleiding uitgevoerd conform de dan geldende richtlijnen en normen.
3. EU-project: Dit project valt onder de Trans European Networks for Energy (TEN-E) PCI-regelgeving van de EU. Om de EU en haar lidstaten te dienen, zal de pijpleiding binnen EU-wateren worden aangelegd, zodat toekomstige aansluitingen worden vergemakkelijkt. Ook vanwege het Europese Emission Trade System waar het VK nog niet bij is aangesloten is het wenselijk de route in Europese wateren te houden. Derhalve worden route-opties via het VK niet nader onderzocht.
4. Internationale (ruimtelijke) integratie: In de Duitse wateren zijn reeds corridors aangewezen voor pijpleiding projecten. Uitgangspunt is dat de pijpleiding aansluit op deze corridors. Dit is bepalend voor de locatie waar de pijpleiding Nederland verlaat.

-
5. Het project kent grensoverschrijdende effecten. Daarom worden de bevoegde gezagen van andere lidstaten betrokken in overeenstemming met de verplichtingen uit de Omgevingswet en de ESPOO-conventie (zie kader).

De ESPOO-conventie:

Het [Verdrag van Espoo](#) (Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context) is een VN-verdrag uit 1991 dat verplicht om bij projecten met potentieel belangrijke grensoverschrijdende milieueffecten het buurland te informeren en te consulteren. Het doel is om nadelige milieugevolgen over de grens te voorkomen en te beperken, en om autoriteiten en omwonenden in het buurland op dezelfde manier te betrekken bij een milieueffectrapportage (MER) als in het eigen land.

Op basis van deze uitgangspunten is er een zoekgebied bepaald. In Afbeelding 2.3 staat het tracé weergegeven voor de route door de Exclusieve Economische Zones (EEZ) van Frankrijk, België, Nederland, Duitsland, Denemarken en Noorwegen, en beschermde natuurgebieden.

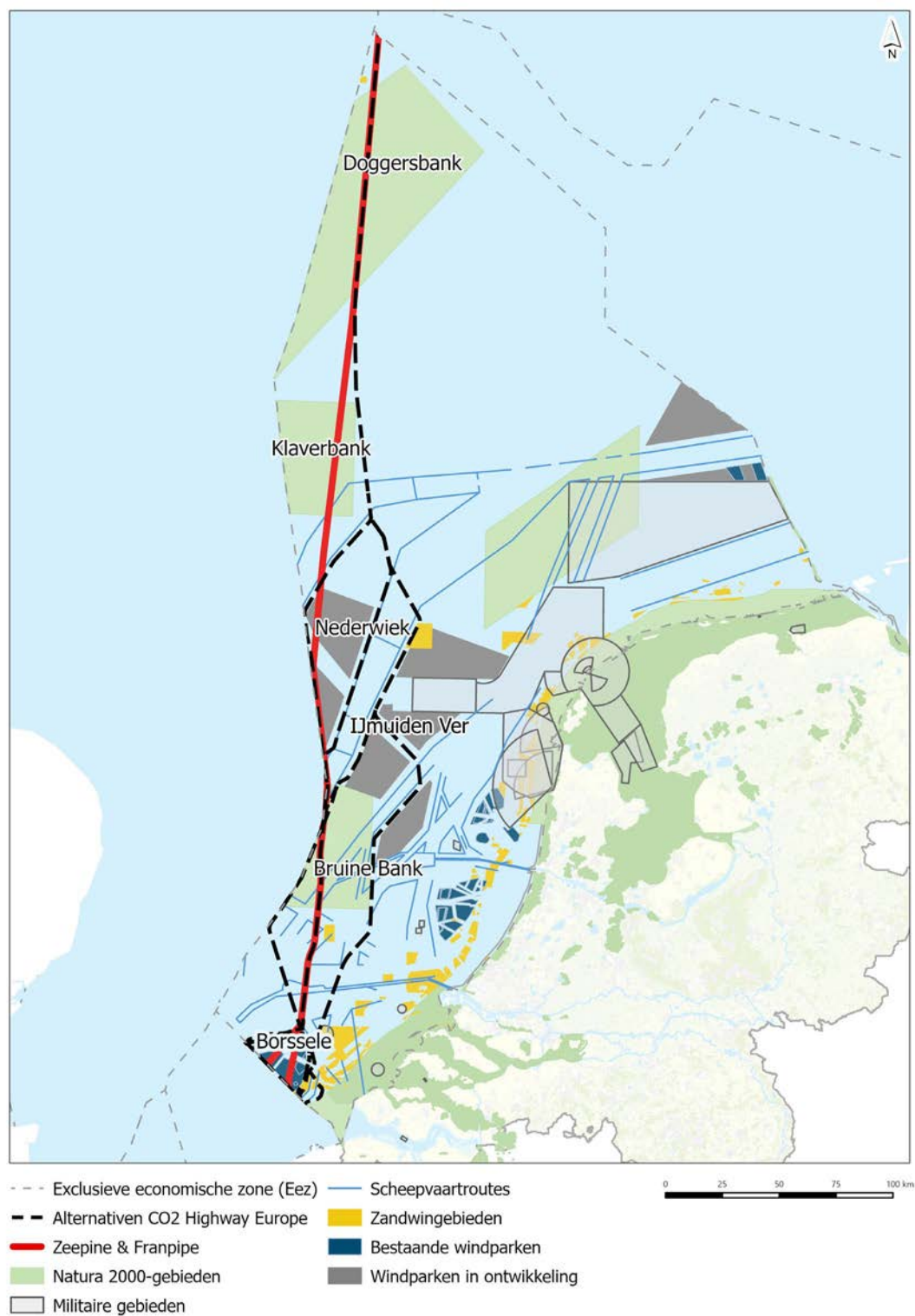
Afbeelding 2.3 Mogelijke route

2.2.4 Nederlandse EEZ

Het voornemen kent veel raakvlakken met de huidige gebruikers en belangen in het Noordzeegebied; natuur, vissers, kabeleigenaren, zandwingebieden, defensie, windmolenparken. Middels een bureaustudie en gesprekken met deze belanghebbenden is tot een eerste zoekgebied voor verschillende alternatieven gekomen. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) worden voor deze alternatieven gedetailleerder beschreven. Doel daarbij is om alternatieven te ontwikkelen die rekening houden met bestaande en toekomstige belangen en invulling geven aan de doelstelling van het project. Daarmee willen we de belangen afwegen en milieueffecten voorkomen en mitigeren. In het Milieueffectrapport (MER) worden deze effecten en de mitigatie van effecten

beschreven. Het huidige zoekgebied kent nog veel afwegingen die in het project moeten worden gemaakt. In Afbeelding 2.4 wordt een overzicht gegeven van de mogelijke routes voor het Nederlandse deel van het project.

Afbeelding 2.4 Alternatieven in de Nederlandse EEZ



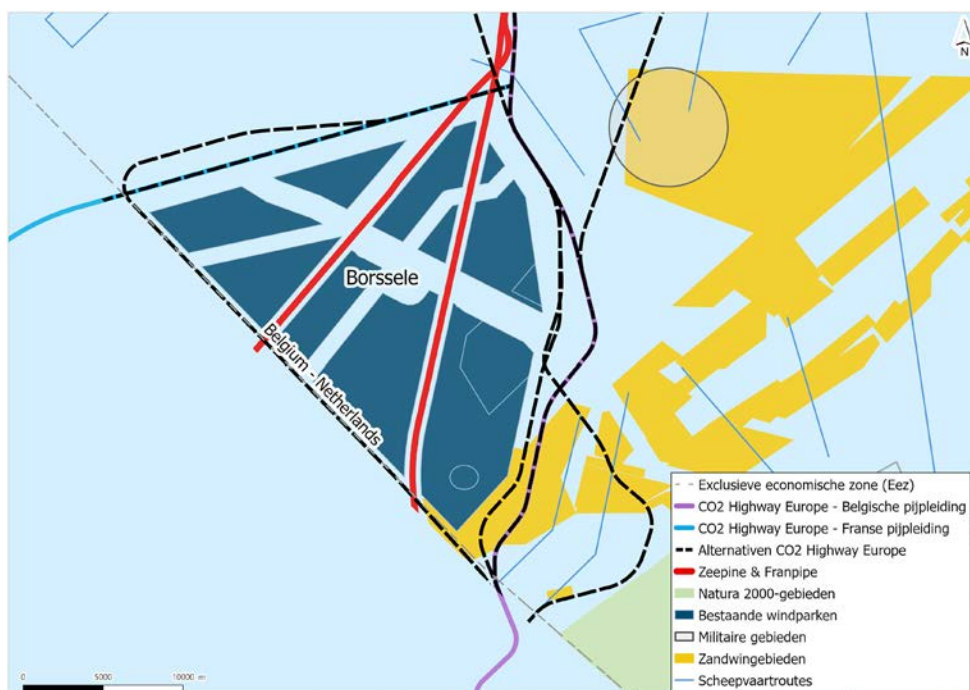
In de Nederlandse EEZ van het zoekgebied worden verschillende kabels en leidingen gekruist. De Franse CO₂-pijpleiding kruist 1 tot 2 datakabels die in gebruik zijn en 2 leidingen. Afhankelijk van de gekozen route voor de Belgische CO₂-pijpleiding worden er tussen de 5 en 15 leidingen gekruist, 7 elektriciteitskabels (waarvan 2 nog gepland zijn) tot 13 elektriciteitskabels (waarvan 8 nog gepland zijn) en 15 datakabels die nu gebruikt worden. Deze kabels liggen ook in Nederlandse wateren en de kruising van deze kabels krijgt aandacht in het ontwerpproces.

Hieronder worden de uitdagingen beschreven en visueel weergegeven.

In het gebied nabij het Borssele Windparkgebied

Voor het doorkruisen van het gebied nabij het Borssele Windpark worden verschillende benaderingen beoordeeld. Hierbij ligt de nadruk op het minimaliseren van de potentiële effecten op zandwinning, bestaande infrastructuur en de installeerbaarheid van de pijpleiding. Ook wordt rekening gehouden met de ondiepe wateren in het gebied. Aangezien er geen ruimte is om de pijpleiding vanaf Duinkerke door de Norther- en Borssele-windparken te leiden, is het invoerpunt ten zuidoosten van het Borssele windpark het enige logische invoerpunt. Zie Afbeelding 2.5.

Afbeelding 2.5 Route rondom Borssele



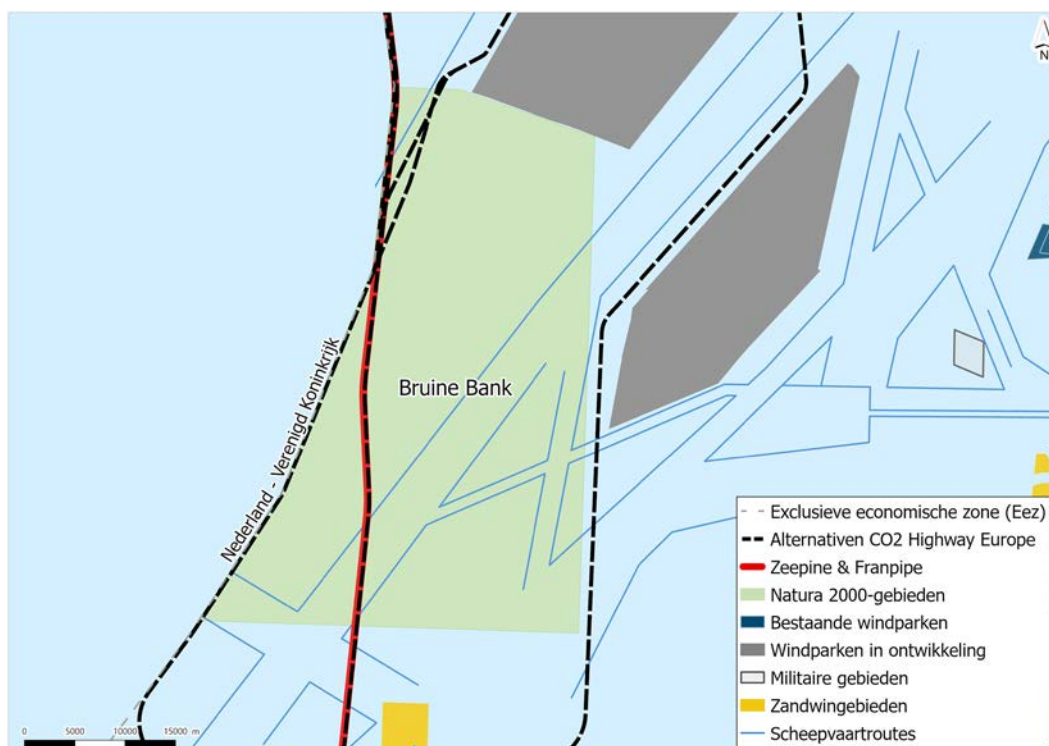
In het gebied rond de Bruine Bank

Verschillende routes liggen in de nabijheid van het Natura 2000-gebied Bruine Bank. Deze routes zijn ontwikkeld waarbij de impact op Bruine Bank zo goed als mogelijk wordt geminimaliseerd, ofwel door bundeling met bestaande gasleidingen, ofwel door te routeren langs de randen van het aangewezen Natura 2000-gebied.

Zie

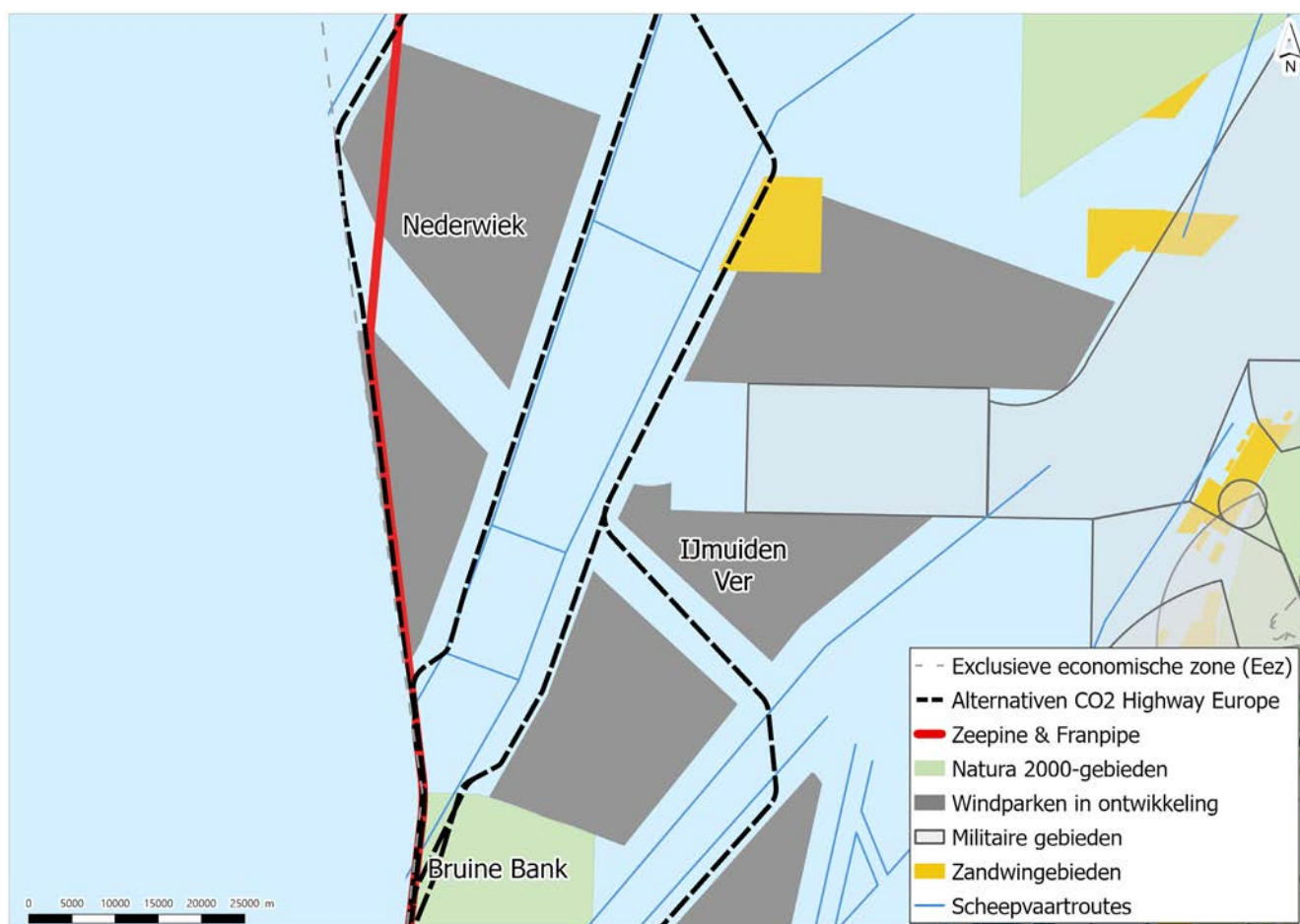
Afbeelding 2.6.

Afbeelding 2.6 Route rondom de Bruine Bank



In het gebied nabij de offshore windparken Nederwiek en IJmuiden:

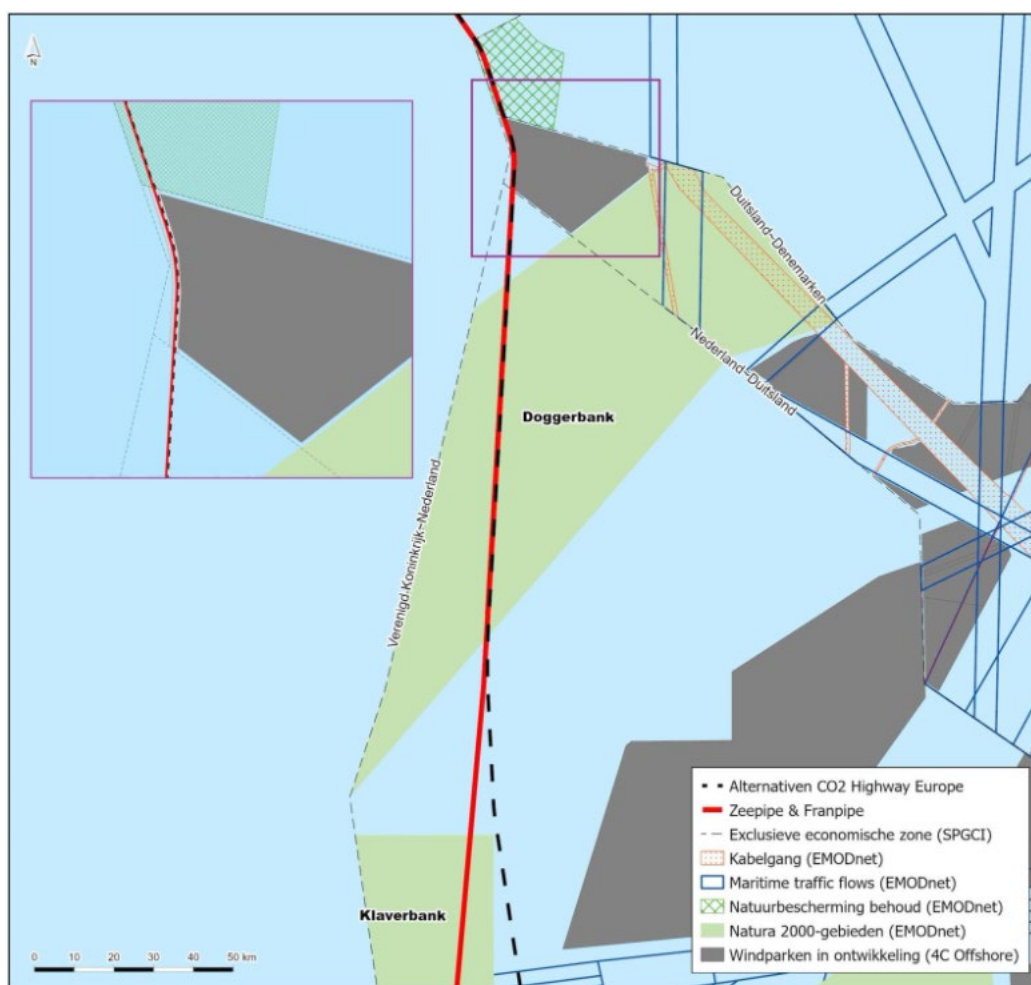
Verschillende routes zullen worden beoordeeld in relatie tot de windparken Nederwiek en IJmuiden. Dit deel van het projectgebied is vrij druk door geplande infrastructuur voor de ontwikkeling van de offshore windparken Nederwiek en IJmuiden Ver en de aanwezigheid van scheepvaartroutes. Het project zal daarom de meest optimale route voor de kruising van dit gebied beoordelen, waarbij alternatieven aan beide zijden van de vaargeul worden overwogen, evenals een potentiële route parallel aan de bestaande gasleidingen door de windparkvergunningzone, waar een gedefinieerde onderhoudsridor is voorgesteld. Zie Afbeelding 2.7.

Afbeelding 2.7 Route rondom windparken Nederwiek en IJmuiden

Voor de kruising van het noordelijke deel van de Nederlandse EEZ in het gebied van de Klaverbank en Doggersbank (Natura 2000-gebieden):

Het vertrekpunt van de route uit Nederlands water wordt in belangrijke mate bepaald door de bestaande en vergunde corridors voor pijpleidingen in Duitse wateren. Daardoor is een noordwestelijk uitredepunt wenselijk, wat het kruisen van de Doggersbank onvermijdelijk maakt. Industriële assets, zoals pijpleidingcorridors, moeten worden vermeden omdat deze niet gekruist of beïnvloed mogen worden om de integriteit en veiligheid van de bestaande infrastructuur te waarborgen. Hierdoor wordt de Doggersbank wel geraakt. Bij het kruisen ligt de nadruk op het minimaliseren van de impact door de route zo strikt mogelijk parallel te laten lopen aan de bestaande gasleidingen in het gebied (zie Afbeelding 2.8).

Afbeelding 2.8 Route rondom Klaverbank en Doggersbank

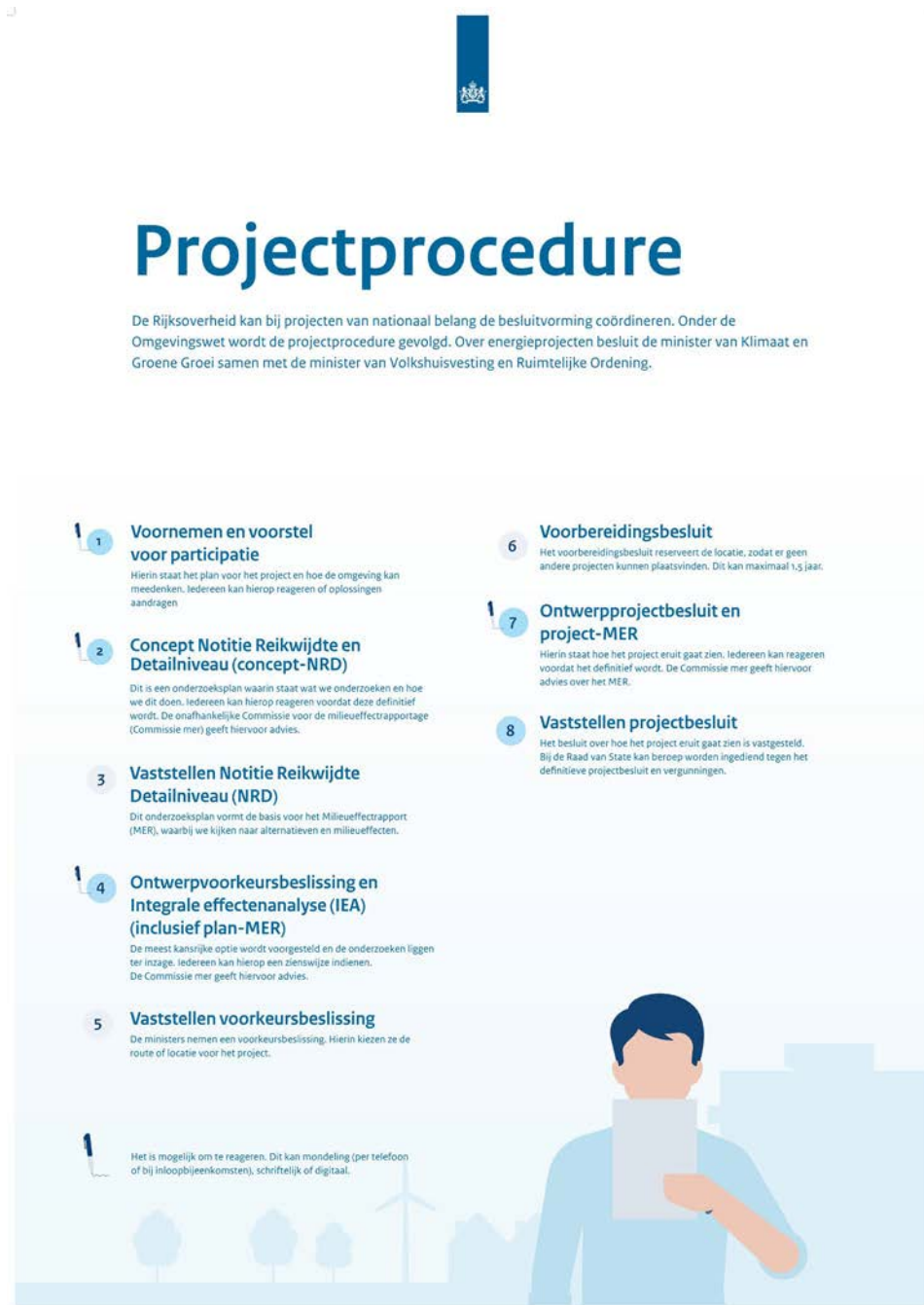


2.3 De procedure die voor het project wordt doorlopen

De Rijksoverheid coördineert de besluitvorming van energieprojecten met een nationaal belang. Hiervoor zijn de Minister van KGG en de Minister van VRO verantwoordelijk. Deze coördinatie zorgt ervoor dat het ruimtelijke besluit en alle benodigde vergunningen gelijktijdig worden voorbereid en afgegeven. Dit is geregeld in artikel 141a, lid 1, sub d van de Mijnbouwwet, voor onder meer de aanleg van een pijpleiding voor koolstofdioxide die op de EU-lijst van Project of Common Interest (PCI) staat.

Sinds 1 januari 2024 is de Omgevingswet van kracht. Energieprojecten die onder rijkscoördinatie vallen, worden sindsdien via de Projectprocedure (zie Afbeelding 2.9) behandeld (voorheen de rijkscoördinatieregeling).

Afbeelding 2.9 De projectprocedure



De projectprocedure bestaat uit 2 fasen: de verkenningfase en de planuitwerkingsfase. Op verschillende momenten in deze procedure is het mogelijk om te reageren. De documenten liggen zes weken ter inzage. Reacties worden geregistreerd en beantwoord in een reactienota waarin wordt gecommuniceerd welke zienswijzen en reacties zijn meegewogen.

Verkenningfase

In de verkenningfase worden de verschillende mogelijkheden voor routes en locaties onderzocht. De procedure start met bekendmaking van het Voornemen en het Participatieplan (hoe de omgeving wordt

betrokken). Op basis van adviezen en inbreng uit de omgeving wordt het onderzoeksplan (de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau) opgesteld en ter inzage gelegd zodat iedereen hierop kan reageren voordat deze wordt vastgelegd. Hierna worden onderzoeken gedaan naar onder andere milieu, kosten, haalbaarheid en toekomstvastheid. De milieueffecten worden beschreven in een plan-MER. In de Integrale EffectenAnalyse (IEA) worden de integrale effecten, zoals kosten, toekomstvastheid en techniek onderzocht en beoordeeld. Het Ministerie heeft aangegeven voor dit project een voorkeursbeslissing te nemen. In de voorkeursbeslissing wordt aangegeven welke oplossing en route de voorkeur van de Ministeries heeft. Ook staat erin hoe burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen zijn betrokken. De concept voorkeursbeslissing en de IEA inclusief het plan-MER worden ter inzage gelegd en eenieder kan hierop reageren.

Planuitwerkingsfase

Bij het vaststellen van de route of locatie begint de planuitwerkingsfase. In deze fase wordt de voorkeursroute in meer detail uitgewerkt. De milieueffecten worden gedetailleerd beschreven in het project-MER en de integrale effecten van het project op bijvoorbeeld kosten en techniek worden beschreven in de IEA. Op basis van deze onderzoeken worden het projectbesluit, de vergunningen en de ontheffingen opgesteld. Deze liggen ter inzage, voordat ze definitief worden. Vervolgens neemt het bevoegd gezag (de Minister van KGG in samenspraak met de Minister van VRO) het definitieve projectbesluit en worden de vergunningen verleend. Tegen het projectbesluit zijn bezwaar en beroep mogelijk.

2.3.1 Vergunningen, meldingen en toestemmingen

Naast het projectbesluit zijn voor de uitvoering van het project diverse vergunningen, meldingen en toestemmingen vereist. Het aanvragen, opstellen en afgeven van vergunningen wordt gecoördineerd door het Ministerie van KGG en worden parallel aan elkaar worden doorlopen. Het gaat hierbij onder meer om de volgende vergunningen:

Minimaal voorzien wij de volgende vergunningen:

- een omgevingsvergunning Natura 2000-activiteit;
- een omgevingsvergunning flora- en fauna-activiteit;
- een vergunning op grond van het Mijnbouwbesluit;
- een omgevingsvergunning beperkingengebiedactiviteit;
- en – waar relevant – aanvullende vergunningen of meldingen, bijvoorbeeld op het gebied van waterbeheer of maritieme veiligheid (zoals toestemming van de Kustwacht).

Omdat het project grensoverschrijdende effecten kent, worden ook bevoegde gezagen in andere lidstaten betrokken, conform de verplichtingen uit de Omgevingswet en de ESPOO-conventie.

Tijdens de fase van de NRD zal een gedetailleerd overzicht van de vergunningen, meldingen en toestemmingen worden opgesteld.

3 PARTICIPATIEPLAN

3.1 Inleiding

In het Participatieplan beschrijven we het streven om betrokkenen zo goed als mogelijk te informeren en in de gelegenheid te stellen in input te leveren op dit project. In dit plan wordt beschreven op welke momenten in de procedure input geleverd kan worden en hoe we mensen en organisaties bij het project willen betrekken.

Uw inbreng is belangrijk. Het Ministerie van KGG en Equinor nodigt mensen en organisaties uit om mee te denken, vragen te stellen en zorgen te delen over het project. We reageren op elke vraag of opmerking en de wijze waarop uw input wordt meegewogen wordt inzichtelijk gemaakt.

Daarnaast nodigen we u uit om ook uw zienswijze op dit Participatieplan te geven. We verbeteren het Participatieplan op basis van de ontvangen reacties.

3.2 De rol van het bevoegd gezag en van de initiatiefnemer (Equinor)

Het bevoegd gezag voor dit project is het Ministerie van KGG, in samenspraak met de Minister van VRO. Het bevoegd gezag is verantwoordelijk voor:

- De besluitvorming voor ruimtelijke inpassing van dit project;
- Het publiceren van officiële documenten (zoals ontwerpbesluiten);
- De beantwoording en delen van reacties, zienswijzen en bezwaren- .
- Coördinatie van vergunningen.

De initiatiefnemer, Equinor, is verantwoordelijk voor:

- Het opstellen van de projectdocumentatie (NRD, MER e.d.);
- Het organiseren en faciliteren van informatie- en consultatiemomenten;
- Het technisch onderbouwen van keuzes;
- Het bevorderen van participatie.

De Rijkdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) werkt als uitvoerende dienst van het Ministerie van KGG en ondersteunt het ministerie bij het coördineren van vergunningen, en het verstrekken van informatie en communicatie over de projectprocedure.

3.3 Waarom betrekken we u bij de plannen?

De keuzes voor het project, zoals de omvang en de route, zijn afhankelijk van verschillende factoren, zoals impact op het milieu, technische haalbaarheid, impact op andere infrastructuur en kosten. Om een goede afweging en de juiste keuzes te maken hebben we daarom zo veel mogelijk informatie nodig.

Door u vroeg bij het project te betrekken, streven we ernaar dat alle belangen, vragen, meningen en alternatieven vroegtijdig bij ons in beeld komen. Dit zorgt voor betere en meer gedragen ontwerpen en besluiten.

3.4 Wat willen we met participatie bereiken?

We willen u graag betrekken bij het project. Wij hebben daarbij de volgende doelen voor ogen:

- We willen u op tijd, zo goed mogelijk en begrijpelijk informeren over het project en de gedeelde reacties;

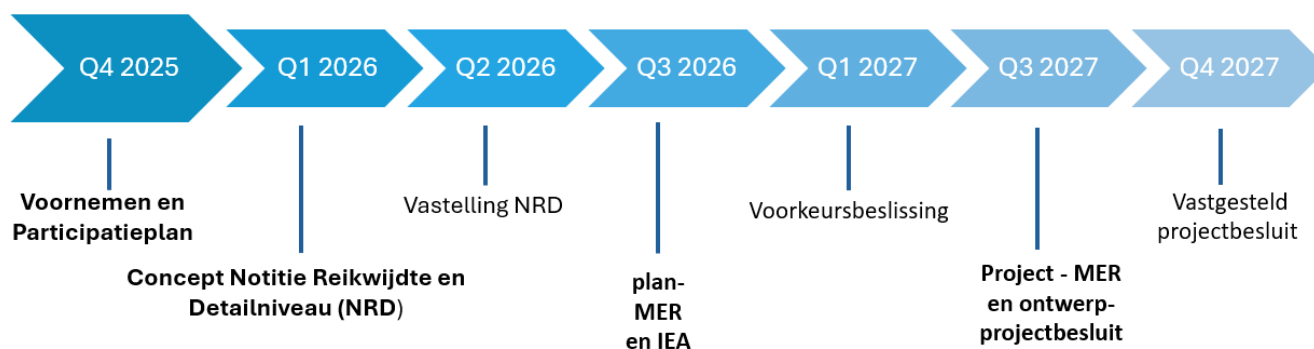
- We willen vragen van u horen, en zo goed mogelijk beantwoorden;
- We willen zoveel mogelijk rekening houden met suggesties, zorgen en kansen;
- We willen duidelijk maken hoe we suggesties en reacties meenemen in de volgende stappen;
- We willen met u in gesprek blijven en samenwerken.

3.5 Wanneer en hoe kunt u meedenken?

U kunt op verschillende momenten en op verschillende manieren meedenken, bijdragen en een reactie indienen op het voorgenomen project. Alle formele participatiemomenten en mogelijkheden voor het indienen van een reactie of zienswijze staan in de onderstaande planning opgenomen (afbeelding 3.1). Dit zijn de momenten in de procedure waarop documenten ter inzage worden gelegd, zie ook Afbeelding 2.9. Indien er vragen of suggesties over het project zijn kunnen deze altijd worden gedeeld via de [website](#) van Equinor

Reacties op het **Voornemen- en Participatieplan** zijn in te dienen in de periode van 5 december 2025 tot en met 15 januari 2026 via de [website](#) van RVO (www.rvo.nl/co2-he).

Afbeelding 3.1 Projectplanning



3.5.1 Delen van informatie over het project

Via onderstaande communicatiemiddelen houden we u op de hoogte van de voortgang van het project en van de procedures. Eventuele opmerkingen, vragen en suggesties naar aanleiding van onze informatie en onze manier van communiceren zijn altijd van harte welkom.

Het project heeft twee websites:

- Informatie over de procedure en de besluitvorming: [website](#) (www.rvo.nl/co2-he) Hier zijn alle documenten, zoals dit Voornemen en het Participatieplan, en in de komende tijd de (concept-)NRD, het MER, de vergunningaanvragen en updates van het Participatieplan te vinden.
- Op deze [website](#) (<https://www.equinor.com/energy/co2highwayeurope>) is informatie te vinden over het project (wie, wat, waar en waarom), nieuwsberichten en onze contactgegevens.

3.6 Wie betrekken we bij dit project?

We hebben de voorkeur om personen en partijen te betrekken wanneer zij: belang hebben bij het project; zij er last van hebben of er iets van merken; zich inhoudelijk betrokken voelen; en belangrijk zijn voor de realisatie van het project.

We betrekken de volgende groepen bij het project:

6. Nationale instanties: zoals het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
7. Andere gebruikers van de zee: onder andere de visserij en kustwacht
8. Eigenaren kabels en pijpleidingen: zoals Gasunie en TenneT;
9. Belangenorganisaties (inter)nationaal: maatschappelijke organisaties en stakeholders die zich inhoudelijk betrokken voelen. Dit zijn bijvoorbeeld: Greenpeace en stichting de Noordzee.
10. Media: nationale en lokale nieuwsbladen;
11. Internationale instanties en stakeholders: dit project wordt uitgevoerd in meerdere landen en vraagt daarom ook afstemming met bovenstaande belanghebbenden in andere landen én vraagt om afstemming tussen al deze landen in de samenwerking en vergunningverlening. Conform TEN-E artikel 8, 6A nemen nationale bevoegde gezagen, die onderdeel zijn van een PCI de coördinatie van de vergunningprocedures op zich en dragen zij zorg voor een tijdige en samenhangende afhandeling daarvan. Dit gebeurt enerzijds via de ESPOO conventie, maar ook doordat de initiatiefnemer in elk land een los participatieproces heeft gestart met de lokale stakeholders.

Zie de volledige lijst van stakeholders in Bijlage 1.

Appendix I

Nationale instanties

Ministerie van Klimaat en Groene Groei (KGG, TDO)
Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur
(LVVN Visserij en Natuur)
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW, DWGB en
DGLM)
Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening
Rijkswaterstaat (RWS, ZD)
Ministerie van Buitenlandse Zaken
Ministerie van Defensie
Commissie voor de milieueffectrapportage (NCEA)
Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO, agentschap van
KGG)
Staatstoezicht op de Mijnen (SodM)
Noordzeeoverleg
Kustwacht
Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE)
Publiek Energiebedrijf Nederland (EBN)

Andere gebruikers van de zee:

Kustwacht
La MER Zandwinning
Havenbedrijf Rotterdam
Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders
Nederlandse Vissersbond
Coöperatieve Visserijorganisatie
VisNed
NorthSea Ports
Smart Delta Resources (Zeeland)
Noorseekanaalgebied (NZKG)
Element NL
Zandwinbedrijven
NedZero
Borssele Windfarm (Orsted, Two Towers, Blauwwind)
Nederwiek
PO Mosselcultuur
Shipping Advisory Group North Sea (SAN)

Eigenaren kabels en pijpleidingen:

ASN Telecom
BBL
British Telecom International
Britned
Colt Technology
Deutsche Telekom AG
EU Networks
Exa Infrastructure
Gassco
Gasunie
IOEMA Fibre Ltd
KPN Telecom BV
National Grid
Noordgastransport
Neuconnect

	Singtel
	Tata Communications
	Tenaz Energy
	Tennet
	Tarchon
	Verizon Business
	Wintershall Noordzee
	Zayo
Belangenorganisaties (inter)nationaal:	Wereld Natuur Fonds (WNF)
	Natuur & Milieu
	Greenpeace
	Stichting De Noordzee
	Mobilisation for the Environment (MOB)
	Vogelbescherming Nederland
Internationale stakeholders:	International council for the exploration of the sea (ICES)
	Frankrijk
	België
	Duitsland
	Denemarken
	Noorwegen
