

Inspraakbundel

Reacties op Voornemen en Participatieplan 'Project CO2HE'

Inspraakpunt Bureau Energieprojecten
Postbus 111
9200 AC DRACHTEN
www.bureau-energieprojecten.nl

INHOUDSOPGAVE

Woord vooraf	3
Kennisgeving.....	5

MONDELINGE, SCHRIFTELIJKE EN DIGITALE REACTIES:

Opzoektabel mondelinge, schriftelijke en digitale reacties	8
Alfabetisch overzicht reacties van organisatie.....	9
Reactie 202600015 tot en met 202600025.....	10

Woord vooraf

Het Ministerie van Klimaat en Groene Groei (hierna: KGG) en Equinor zijn van plan om een pijpleiding in de Noordzee te realiseren. In het Voornemen worden de plannen voor het project beschreven. Het Participatieplan beschrijft hoe de omgeving bij het energieproject wordt betrokken. Van vrijdag 5 december 2025 tot en met donderdag 15 januari 2026 kon u reageren op het Voornemen en het Participatieplan.

Wat houdt het project in?

Het CO₂ Highway Europe Project van initiatiefnemer Equinor is een infrastructuurproject dat gericht is op het ontwikkelen van een schaalbaar pijpleidingsstelsel dat het transport van Europees koolstofdioxide (hierna: CO₂) uit België en Frankrijk naar opslaglocaties in de Noorse Noordzee mogelijk maakt. Het project doorkruist Nederlandse Noordzee voor ongeveer 500km, afhankelijk van het gekozen alternatief. 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. Er wordt momenteel geen verbinding met het Nederlandse vasteland meegenomen in de procedure, maar een verbinding is in de toekomst wel mogelijk door nu al aansluitmogelijkheden in het ontwerp op te nemen.

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) CO₂ vanuit Noordwest-Europa via de Noordzee naar opslaglocaties op het Noorse Continentale Plaat (hierna: NCS) mogelijk te maken.

De procedure

Voor dit project is de projectprocedure van toepassing. Met deze procedure zal uiteindelijk in de laatste fase een projectbesluit en daaraan gerelateerde vergunningen worden vastgesteld.

Het project zit nu in de verkenningsfase. In deze fase worden de mogelijkheden van de verschillende routes onderzocht. Deze fase eindigt met een voorkeursbeslissing. Hierin maakt de Minister van KGG in samenspraak met de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (hierna: VRO) een keuze voor een route. Dit doen ze op basis van adviezen, onderzoeken en inbreng vanuit de omgeving. In de planuitwerkingsfase (verwacht begin 2027 tot begin 2028) wordt de voorkeursbeslissing uitgewerkt. Hierna wordt de definitieve route van het project vastgelegd in een projectbesluit.

Dit project is grensoverschrijdend en van Europees belang (zie ook de Europese Verordening (EU) 347/2013). Daarom is het aangewezen als Projects of Common Interest (hierna: PCI)-project. Meer informatie over projecten met een PCI status kunt u vinden op <https://www.rvo.nl/pci>.

Wat doet het ministerie?

De Minister van KGG en de Minister van VRO stellen het projectbesluit vast. Besluiten die voor het project nodig zijn, worden zoveel mogelijk voorbereid in één gecoördineerde procedure. De Minister van KGG coördineert deze procedure.

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). Zo helpt het project de CO₂-uitstoot te verminderen bij Europese industrieën die op korte termijn hun CO₂ uitstoot niet kunnen verminderen, zoals de staal-, cement- en petrochemische sectoren. De vrijkomende CO₂ kan worden opgevangen en ondergronds opgeslagen. In een Kamerbrief van 26 maart 2025 is vastgesteld dat Carbon Capture and Storage (hierna: CCS) uitgegroeid is tot een belangrijke en centrale 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 afgevangen CO2 naar Noorwegen kan worden getransporteerd.

Participatie: uw mening en inbreng zijn belangrijk

Dit project raakt de belangen van veel partijen zoals burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen. Het Ministerie van KGG en Equinor vinden het daarom belangrijk dat deze partijen de mogelijkheid hebben om ideeën in te brengen en mee te denken over het project. In het Voornemen en Participatieplan staat beschreven hoe de verschillende partijen worden betrokken. Het Participatieplan wordt gedurende de gehele projectprocedure op basis van nieuwe inbreng en inzichten geactualiseerd.

Reacties

Op het voornemen en participatieplan zijn binnen de reactietermijn in totaal 11 reacties binnengekomen. De reactie is integraal opgenomen in deze inspraakbundel. U kunt deze inspraakbundel downloaden van www.rvo.nl/CO2-he.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Uw reactie op het Voornemen en Participatieplan wordt gebruikt om het plan en participatieproces verder uit te werken. Ingediende reacties toetsen we inhoudelijk en bundelen we in een Reactienota.

Uw reactie zal worden meegenomen bij het opstellen van het concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (concept-NRD). De NRD is de eerste stap in de procedure van de milieueffectenrapportage (MER) dat voor dit project zal worden opgesteld. Zoals de naam aangeeft, bepaalt het NRD de reikwijdte en het detailniveau van het MER. In de NRD staat onder meer welk tracé-alternatief of welke tracé-alternatieven in de volgende fase van het project worden onderzocht en hoe het onderzoek wordt gedaan.

Ook zal het Participatieplan aan de hand van de nieuwe inzichten geüpdatet worden en tegelijk met de Reactienota gedeeld worden.

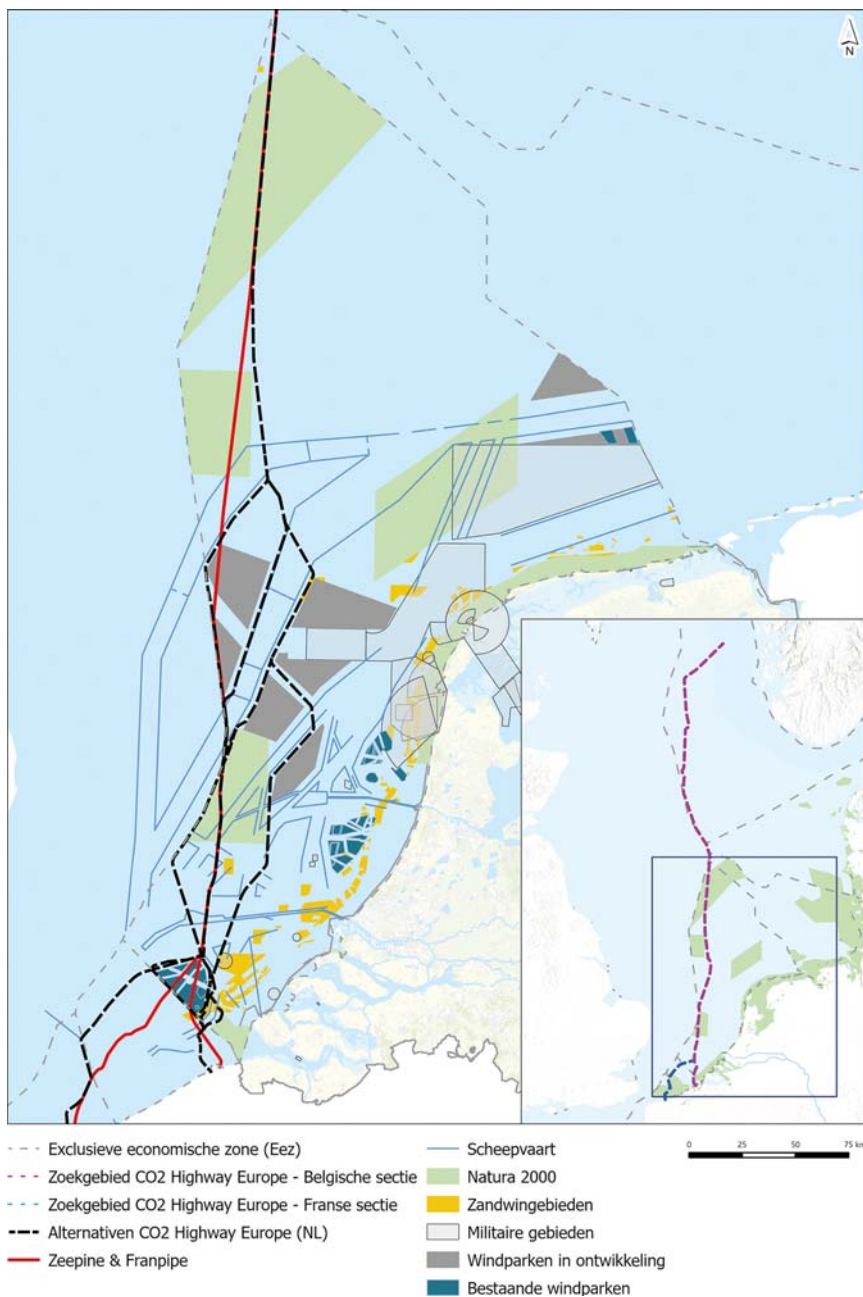
Wilt u meer weten?

Meer informatie over CO2 Highway Europe Project en alle bijbehorende documenten vindt u op www.rvo.nl/CO2-he en <https://www.equinor.com/energy/co2highwayeurope>. Heeft u vragen over de procedure? Bel dan met telefoonnummer 088 042 47 47.

Kennisgeving Voornemen en Participatieplan Project CO₂HE, Ministerie van Klimaat en Groene Groei

Het Ministerie van Klimaat en Groene Groei (hierna: KGG) en Equinor zijn van plan om een pijpleiding in de Noordzee te realiseren. In deze kennisgeving leest u wat het project inhoudt op hoofdlijnen, waarover u kunt meedenken en hoe u kunt reageren. In het Voornemen worden de plannen voor het project beschreven. Het Participatieplan beschrijft hoe de omgeving bij het energieproject wordt betrokken. Met deze kennisgeving wordt de projectprocedure van dit voornemen gestart.

Van vrijdag 5 december 2025 tot en met donderdag 15 januari 2026 kunt u reageren op het Voornemen en het Participatieplan.





Wat houdt het project in?

Het CO₂ Highway Europe Project van initiatiefnemer Equinor is een infrastructuurproject dat gericht is op het ontwikkelen van een schaalbaar pijpleidingstelsel dat het transport van Europees koolstofdioxide (hierna: CO₂) uit België en Frankrijk naar opslaglocaties in de Noorse Noordzee mogelijk maakt. Het project doorkruist Nederlandse Noordzee voor ongeveer 500km, afhankelijk van het gekozen alternatief. 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. Er wordt momenteel geen verbinding met het Nederlandse vasteland meegenomen in de procedure, maar een verbinding is in de toekomst wel mogelijk door nu al aansluitmogelijkheden in het ontwerp op te nemen.

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) CO₂ vanuit Noordwest-Europa via de Noordzee naar opslaglocaties op het Noorse Continentale Plaat (hierna: NCS) mogelijk te maken.

De procedure

Voor dit project is de projectprocedure van toepassing. Met deze procedure zal uiteindelijk in de laatste fase een projectbesluit en daaraan gerelateerde vergunningen worden vastgesteld.

Het project zit nu in de verkenningsfase. In deze fase worden de mogelijkheden van de verschillende routes onderzocht. Deze fase eindigt met een voorkeursbeslissing. Hierin maakt de Minister van KGG in samenspraak met de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (hierna: VRO) een keuze voor een route. Dit doen ze op basis van adviezen, onderzoeken en inbreng vanuit de omgeving. In de planuitwerkingsfase (verwacht begin 2027 tot begin 2028) wordt de voorkeursbeslissing uitgewerkt. Hierna wordt de definitieve route van het project vastgelegd in een projectbesluit.

Dit project is grensoverschrijdend en van Europees belang (zie ook de Europese Verordening (EU) 347/2013). Daarom is het aangewezen als Projects of Common Interest (hierna: PCI)-project. Meer informatie over projecten met een PCI status kunt u vinden op: <https://www.rvo.nl/pci>.

Wat doet het ministerie?

De Minister van KGG en de Minister van VRO stellen het projectbesluit vast. Besluiten die voor het project nodig zijn, worden zoveel mogelijk voorbereid in één gecoördineerde procedure. De Minister van KGG coördineert deze procedure.

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). Zo helpt het project de CO₂-uitstoot te verminderen bij Europese industrieën die op korte termijn hun CO₂ uitstoot niet kunnen verminderen, zoals de staal-, cement- en petrochemische sectoren. De vrijkomende CO₂ kan worden opgevangen en ondergronds opgeslagen. In een Kamerbrief van 26 maart 2025 is vastgesteld dat Carbon Capture and Storage (hierna: CCS) uitgegroeid is tot een belangrijke en centrale 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 afgevangen CO₂ naar Noorwegen kan worden getransporteerd.

Participatie: uw mening en inbreng zijn belangrijk

Dit project raakt de belangen van veel partijen zoals burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen. Het Ministerie van KGG en Equinor vinden het daarom belangrijk dat deze partijen de mogelijkheid hebben om ideeën in te brengen en mee te denken over het project. In het Voorneemen en Participatieplan staat beschreven hoe de verschillende partijen worden betrokken. Het Participatieplan wordt gedurende de gehele projectprocedure op basis van nieuwe inbreng en inzichten geactualiseerd.

Wilt u reageren?

U kunt van vrijdag 5 december 2025 tot en met donderdag 15 januari 2026 reageren op het Voorneemen en het Participatieplan. In deze periode kunt u deze documenten bekijken op www.rvo.nl/CO2-he.



U kunt op drie manieren reageren.

- Bij voorkeur digitaal: via www.rvo.nl/CO2-he
- Per post:
Bureau Energieprojecten
Inspraakpunt CO₂HE
Postbus 111
9200 AC Drachten
Wilt u uw brief ondertekenen en uw adres vermelden? Dan sturen wij u per brief een ontvangstbevestiging.
- Voor het opnemen van mondelinge reactie kunt u op werkdagen tussen 9.00 en 17.00 uur bellen met Bureau Energieprojecten op 088 042 47 47.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Uw reactie op het Voornemen en Participatieplan wordt gebruikt om het plan en participatieproces verder uit te werken. Ingediende reacties toetsen we inhoudelijk en bundelen we in een Reactienota.

Uw reactie zal worden meegenomen bij het opstellen van het concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (concept-NRD). De NRD is de eerste stap in de procedure van de milieueffectenrapportage (MER) dat voor dit project zal worden opgesteld. Zoals de naam aangeeft, bepaalt het NRD de reikwijdte en het detailniveau van het MER. In de NRD staat onder meer welk tracé-alternatief of welke tracé-alternatieven in de volgende fase van het project worden onderzocht en hoe het onderzoek wordt gedaan.

Ook zal het Participatieplan aan de hand van de nieuwe inzichten geüpdatet worden en tegelijk met de Reactienota gedeeld worden.

Heeft u hulp nodig?

De overheid vindt het belangrijk dat iedereen mee kan doen. Niet iedereen is even handig met computers. Daarom zijn er Informatiepunten Digitale Overheid. Deze informatiepunten vindt u in de bibliotheken. U kunt er makkelijk binnenlopen om uw vragen over websites van de overheid te stellen. Bijvoorbeeld voor het op de computer bekijken van documenten die bij dit project horen. Vraag ernaar bij de bibliotheek bij u in de buurt. Voor meer informatie kunt u terecht op de website: www.informatiepuntdigitaleoverheid.nl.

Wilt u meer weten?

Meer informatie over CO₂ Highway Europe Project en alle bijbehorende documenten vindt u op www.rvo.nl/CO2-he en <https://www.equinor.com/energy/co2highwayeurope>. Heeft u vragen over de procedure? Bel dan met telefoonnummer 088 042 47 47.

Opzoektabel mondelinge, schriftelijke en digitale reacties

In onderstaande tabel kunt u met het registratienummer het nummer van de reactie opzoeken. Door te klikken op uw reactienummer wordt u automatisch doorverwezen naar de reactie. De reactie is opgenomen vanaf pagina 10.

Reacties op Voornemen en Participatieplan 'Project CO2HE'

Registratienummer	Reactienummer
202600015	202600015
202600016	202600016
202600017	202600017
202600018	202600018
202600019	202600019
202600020	202600020
202600021	202600021
202600022	202600022
202600023	202600023
202600024	202600024
202600025	202600025

Alfabetisch overzicht reacties van organisatie

Reacties op Voornemen en Participatieplan 'Project CO2HE'

Reactienummer	Organisatie
202600019	Aramis project, UTRECHT
202600025	CO2next, ROTTERDAM
202600021	Element NL, S-GRAVENHAGE
202600016	Energie Beheer Nederland (EBN) - Business Unit Gastransitie, UTRECHT
202600024	N.V. Nederlandse Gasunie, GRONINGEN
202600023	Petrogas E&P Netherlands B.V., RIJSWIJK
202600018	Shell - Shell Offshore Carbon Storage, S-GRAVENHAGE
202600022	Stichting De Noordzee, UTRECHT
202600015	Stichting Doggerland, ZANDVOORT
202600020	TenneT TSO, ARNHEM

Reactie 202600015 tot en met 202600025

Verzonden: 1/12/2026 5:49:32 PM

Onderwerp:

Project: CO2 Highway Europe - V&P

Achternaam: [REDACTED]

Tussenvoegsel(s):

Voorletters: [REDACTED]

Straat: [REDACTED]

Huisnummer: [REDACTED]

Postcode: [REDACTED]

Woonplaats: [REDACTED]

Land: Nederland

Telefoonnummer:

E-mailadres: [REDACTED]

Als: Maatschappelijke organisatie

(Mede) namens:

Organisatie: Stichting Doggerland

Zienswijze/reactie

In de bijlage stuur ik u namens Stichting Doggerland onze zienswijze over de CO2-pijpleiding door de Noordzee.

107701758_11276950_Zienswijze_Stichting_Doggerland_met_betrekking_tot_het_Participatieplan
_Project_CO2HE_20260112.pdf



Bureau Energieprojecten
 Inspraakpunt CO₂HE
 Postbus 111
 9200 AC Drachten

Per online formulier

Datum: 12 januari 2026

Zienswijze van Stichting Doggerland met betrekking tot het Voornemen en Participatieplan Project CO₂ Highway Europe

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij dien ik namens Stichting Doggerland een zienswijze in op uw “Voornemen en Participatieplan” om een pijpleiding in de Noordzee toe te staan die het transport van koolstofdioxide (CO₂) naar een voormalig gasveld in Noorwegen mogelijk maakt om aldaar op te slaan (*carbon capture and storage – CCS*).

Wij spreken ons met klem daartegen uit. Onze bezwaren komen voort uit een combinatie van technische, ecologische, financiële en juridische overwegingen.

Onbewezen technologie en schijnoplossing

CCS is geen bewezen techniek. Het staat nog in de kinderschoenen, zeker wat opslag onder de zeebodem betreft. Wat de gevolgen op de lange termijn zijn, weet niemand. Zo is onbekend wat opgeslagen CO₂ onder de grond aanricht en hoe het koolstofdioxide gedurende decennia de omgeving beïnvloedt. Niet kan worden uitgesloten dat opgeslagen CO₂ negatieve gevolgen heeft op het ecosysteem en dat CO₂ een weg uit het reservoir vindt. De gevolgen van zo’n lekkage zijn wél voorspelbaar: vrijgekomen CO₂ zal grote schade aanrichten doordat het de oceaan verzuurt, met het sterven van al het zeeleven in de omgeving als gevolg. Als het de atmosfeer bereikt, draagt het toe tot opwarming van de atmosfeer; precies wat er met dit project vermeden zou moeten worden. Mogelijk zijn er zelfs gevolgen voor de volksgezondheid, zeker als grondwater wordt vervuild.

Het project is daarnaast een schijnoplossing voor de klimaatproblemen die door de uitstoot van broeikassen worden veroorzaakt, omdat het de levensduur van de fossiele industrie en vervuilde industrieën kunstmatig verlengt. In plaats van de noodzakelijke transitie naar duurzame energie te versnellen, creëert CCS een vals gevoel van veiligheid waarmee de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen wordt geprolongeerd. Olie- en gasbedrijven en andere vervuilde sectoren krijgen dankzij CCS geen enkele prikkel om hun activiteiten af te bouwen. Integendeel, zij krijgen een vrijbrief om vooral door te gaan met de productie. Het project vertraagt daarmee de noodzakelijke transitie naar een schone en hernieuwbare manier van energiewinning en productie. Het project onttrekt daarnaast financiële middelen aan de hoognodige ontwikkeling van alternatieven voor de vervuilde industrieën waar de CCS voor bedoeld is.

Aanzienlijke risico's op lekkages

Het risico op lekkages is reëel. In de aardlagen waar CO₂ wordt opgeslagen, kunnen breuken of scheuren ontstaan, bijvoorbeeld door aardbevingen. Ook de pijpleiding ernaartoe kan beschadigd worden of bloot komen te liggen, bijvoorbeeld door zandverschuivingen. Daarnaast vormt de pijpleiding over een lengte van meer dan 1000 kilometer een kwetsbaar doelwit voor aanslagen of sabotage, met alle veiligheidsrisico's van dien voor de omgeving en samenleving. Vanwege de enorme lengte kan de pijpleiding onmogelijk constant gemonitord en bewaakt worden en is bovendien de kans op een ongeluk of lekkage veel groter dan bij een kortere pijpleiding. Ook bij de platforms, waar CO₂ in het reservoir wordt geïnjecteerd, kan er van alles misgaan, zoals er ook nog steeds ongelukken gebeuren en lekkages voorkomen bij bestaande olie- en gasplatforms. Voor een veilige CCS hangt alles af van de werking van kleppen die lekkages voorkomen en van meetapparatuur. Bij de geringste storing in de werking daarvan, gaat het mis en lekt er CO₂. Zoals hierboven geschetst, zijn de gevolgen van dergelijke lekkages potentieel zeer groot. Bovendien zijn ze onomkeerbaar.

Ecologische schade

De ecologische schade is niet beperkt tot schade ten gevolge van lekkages. De aanleg en het onderhoud van de pijpleiding veroorzaken onomkeerbare vernietiging en langdurige verstoring van kwetsbare natuurgebieden, in het bijzonder de Natura 2000-gebieden Bruine Bank, Doggersbank en Klaverbank. In die gebieden (en de andere gebieden die de pijpleiding doorkruist) zal de bodem moeten worden open gegraven om de pijpleiding onder de bodem te leggen. Hetzelfde gebeurt bij de ontmanteling van de pijpleiding, althans indien de pijpleiding inderdaad wordt verwijderd. Dat beschadigt het leefgebied van flora en fauna die op en van die bodem leeft, terwijl de bijzondere bodem van bijvoorbeeld de Doggersbank en Klaverbank juist de reden was om die gebieden als Natura 2000-gebieden aan te wijzen. Het project heeft daarmee per definitie significante negatieve gevolgen voor de natuurgebieden. De Doggersbank en Klaverbank verkeren nu al in een slechte staat van instandhouding. Dat geldt in het bijzonder voor de zeebodem. Daarom is juist een beperking van schadelijke activiteiten noodzakelijk, zodat de kwaliteit van deze beschermde zeegebieden en leefgebieden kan verbeteren. Nederland is daartoe ook verplicht op grond van de

Habitatrichtlijn¹ en de Natuurherstelverordening.² Dit jaar (2026) moet Nederland zelfs een nationaal herstelplan presenteren waarin maatregelen staan die tot herstel van de natuurgebieden leiden. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de instandhoudingsmaatregelen voor beschermde gebieden, zoals de Bruine Bank, Doggersbank en de Klaverbank. Het komt er daarom op neer dat herstel van die gebieden met prioriteit hersteld dient te worden. Om die reden is een pijpleiding leggen, met alle overlast en schade die het gevolg daarvan zijn, onverenigbaar met de verplichtingen van Nederland onder Europese wetgeving. Met andere woorden: nu significante negatieve effecten door het ingraven van de pijpleiding en alle bijbehorende activiteiten niet kunnen worden uitgesloten, is het niet toelaatbaar dat vergunningen worden gegeven voor dergelijke schadelijke activiteiten.

De aanleg, het onderhoud en de ontmanteling leveren daarnaast langdurige geluidsoverlast op, waarvan in het bijzonder zeezoogdieren last hebben. De Natura 2000-gebieden die de pijpleiding doorkruist, zijn aangewezen ter bescherming van zeezoogdieren (Doggersbank en Klaverbank) en zeevogels (Bruine Bank). Ook deze dieren zijn dringend toe aan rust. Zij hebben al veel te lijden van de vervuiling en geluiden die nu al in de gebieden voorkomen door gaswinning, visserij, scheepvaart, militaire exercities, het gebruik van sonar, explosieven ruimen en het onderhoud van leidingen. De cumulatie van de effecten van al die activiteiten heeft een zeer negatieve invloed op het leven in zee. Het is daarom contraproductief om natuurgebieden te beschadigen, zeker ten behoeve van een technologie waarvan de opbrengsten twijfelachtig zijn.

In het Voornemen en Participatieplan wordt gesteld (pag. 13) dat het kruisen van de Doggersbank onvermijdelijk is omdat een noordwestelijk uittredepunt “wenselijk” is. Dat is evenwel de wereld op z’n kop. Een wens maakt iets uiteraard niet noodzakelijk. De Doggersbank is beschermd natuurgebied en dient daarom met rust gelaten te worden. Gezien de strenge voorwaarden die de Habitatrichtlijn stelt aan projecten en plannen die significante gevolgen hebben voor een Natura 2000-gebied, zal geen vergunning kunnen worden gegeven voor een project als het onderhavige, waarbij drie Natura-2000 gebieden negatief worden beïnvloed. De verplichte passende beoordeling kan enkel tot de conclusie leiden dat er geen zekerheid kan worden verkregen dat de natuurlijke kenmerken van de natuurgebieden niet zullen worden aangetast. In drie uitspraken van 5 december 2025 heeft de Rechtbank Gelderland onlangs nogmaals bevestigd dat die zekerheid moet worden verkregen voordat er vergunningen kunnen worden verstrekt die significante gevolgen hebben voor de Natura 2000-gebieden Friese Front,³ Klaverbank⁴ en Doggersbank.⁵ De passende beoordelingen die in die zaken waren gemaakt, konden die zekerheid niet geven.

¹ Richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna.

² Verordening 2024/1991 van het Europees Parlement en de Raad van 24 juni 2024 inzake natuurherstel en tot wijziging van Verordening (EU) 2022/869.

³ ECLI:NL:RBGEL:2025:10490 Rechtbank Gelderland, 05-12-2025, ARN 23/7842.

⁴ ECLI:NL:RBGEL:2025:10498 Rechtbank Gelderland, 05-12-2025, ARN 23/7843.

⁵ ECLI:NL:RBGEL:2025:10489 Rechtbank Gelderland, 05-12-2025, ARN 23/7840.

Voorzorgsbeginsel

Gegeven de onduidelijkheid over de langetermijneffecten van deze technologie en de risico's dient de overheid het voorzorgsbeginsel toe te passen en af te zien van dit project. Het is onverantwoord om een onomkeerbare stap te zetten waarvan de consequenties op lange termijn onvoorspelbaar zijn.

Onevenredige kosten

De kosten voor aanleg, onderhoud en monitoring van CCS-infrastructuur, deels betaald met overheidssubsidies, zijn exorbitant. Daarbovenop komen de kosten voor de ontmanteling en eventuele reparaties, die onder water bijzonder lastig zijn en dus kostbaar. Ook wordt bij al die activiteiten CO₂ uitgestoten en is energie nodig, terwijl maatregelen van de overheid juist op energiebesparing gericht zouden moeten zijn. Voor het opvoeren van de druk van de opgevangen CO₂ naar zo'n 130 bar om deze naar het reservoir te transporteren, bijvoorbeeld, zijn constant grote hoeveelheden energie nodig.

De benodigde energie en de kosten staan niet in verhouding tot de CO₂-reductie die met het project bereikt kunnen worden, zeker niet als de uitstoot voor aanleg en onderhoud én de ecologische schade in de berekening worden meegenomen. De financiële middelen zouden effectiever ingezet moeten worden voor maatregelen die daadwerkelijk gericht zijn op emissiereductie aan de bron en op natuurherstel.

Er dient daarom een gedegen "*lifecycle analysis*" te worden gemaakt voordat er vergunningen worden verleend om de pijpleiding aan te leggen. Daarvoor zullen de totale kosten voor voorbereiding, aanleg, exploitatie, onderhoud, monitoring, ontmanteling en compensatie van ecologische schade moeten worden berekend, in het bijzonder de kosten voor de overheid/belastingbetaler. Daarnaast zal ook een analyse moeten worden gemaakt van de totale vervuiling die wordt veroorzaakt door alle activiteiten die met het project te maken hebben, zowel in de vorm van CO₂-uitstoot als andere vormen van vervuiling. Zo zullen er zwavelstoffen worden uitgestoten door alle boten die bij de aanleg, het onderhoud en de ontmanteling van de pijpleiding betrokken zijn. Van hun aangroei-werende verf (*antifouling*) zullen metalen in zee terecht komen. Hun bewegingen veroorzaken geluidsoverlast voor zeezoogdieren en hun enkele aanwezigheid is verstorend voor zeevogels. Al die vervuiling zal de overheid moeten wegen tegen de veronderstelde opbrengst van het project, die enkel bestaat uit het wegstoppen van CO₂ en geen reductie aan de productiekant teweegbrengt of lange termijnoplossingen stimuleert.

Risico bij de belastingbetaler

Voor alle soorten schade – de schade aan de leefomgeving, de Noordzee en het leven daarin, de volksgezondheid en de financiële schade – ligt het risico volledig bij de burgers en belastingbetalers, niet bij de bedrijven die veel CO₂ uitstoten en de CCS nodig hebben om door te gaan met hun vervuilende productie. Ook de aansprakelijkheid van Equinor, die de infrastructuur aanlegt en (naar verwachting) zal exploiteren voor financieel gewin, is beperkt. Dat volgt uit het Klimaatakkoord van 2019.

Het zijn de natuur en de overheid, en daarmee de belastingbetaler, die zullen moeten opdraaien voor de financiële kosten en de kosten die gepaard gaan met de vervuiling en vernietiging van de leefomgeving en de Noordzee, terwijl anderen er met de winsten ervandoor gaan. Equinor zal verdienen aan het project en de vervuilende industrieën wiens CO₂ wordt opgeslagen, hoeven hun productie niet af te schalen en nog niet te investeren in duurzamere technieken. Dat steekt te meer nu het niet eens gaat om in Nederland uitgestoten CO₂, maar om buitenlandse. Er is geen valide reden om de Nederlandse belastingbetaler daarvoor de laten opdraaien en de Nederlandse natuur daarvoor te verstoren en beschadigen.

Ontbrekend juridisch kader

Er ontbreekt een adequaat juridisch kader met betrekking tot verantwoordelijkheden, aansprakelijkheden en monitoring. Het is onduidelijk wie verantwoordelijk is bij calamiteiten, hoe toezicht wordt georganiseerd en wie aansprakelijk kan worden gesteld voor eventuele schade op korte en lange termijn. Ook is Nederland niet in staat adequaat op een calamiteit te reageren, zo blijkt uit de evaluaties van verschillende calamiteiten op zee. Nederland hééft formeel veel capaciteit en plannen, maar de praktijk laat zien dat de reactie op rampen op zee vaak traag, versnipperd en bestuurlijk complex is, zeker bij nieuwe risico's zoals CO₂-transport, diffuse vervuiling of grensoverschrijdende incidenten. Bij rampen op zee is vaak onduidelijk wie leidend gezag heeft, wie betaalt en wie communiceert naar publiek en lokale overheden. Bij grensoverschrijdende rampen vindt bestuurlijke verlamming plaats door o.a. verschillende normen, andere risicobecoordelingen en trage internationale besluitvorming. Nieuwe risico's (zoals CO₂-pijpleidingen) passen slecht in bestaande kaders en de coördinatie is een zwak punt: er zijn veel verschillende loketten en het ontbreekt aan centrale regie en aan directe operationele respons. Voorbeelden van trage, inadequate reacties zijn bekend, zoals bij de MSC Zoë en de maandenlange lekkage door Spirit Energy bij het J6-A platform. Dat waren geen incidenten, maar voorbeelden van het ontbreken van een adequaat systeem dat structureel, effectief en efficiënt (grensoverschrijdende) rampen kan bestrijden.

Het is aan het Parlement om eerst de nodige wetten aan te nemen die waarborgen dat CCS en de infrastructuur die ervoor nodig is, op een veilige, verantwoorde en duurzame manier wordt aangelegd en dat de verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden tot in detail duidelijk zijn vastgelegd en afgebakend. Enkel dan kan worden voorkomen dat de overheid (en daarmee de belastingbetalers) moet opdraaien voor de financiële kosten, en de Nederlandse natuur en bevolking het slachtoffer worden van vervuiling en schade waarvoor niemand verantwoordelijk is en die mogelijk onomkeerbaar is.

De belangen van de Noordzee voorop

Er gaan steeds meer stemmen op om de Noordzee, of delen daarvan zoals de Doggersbank, rechtspersoonlijkheid te verlenen. Die roep komt voort uit de erkenning dat de Noordzee een bijzonder belangrijk ecosysteem is, wiens gezondheid voor alle omringende landen van onmeetbaar belang is, nu en in de verre toekomst. Het doel van de rechtspersoonlijkheid is

(onder andere) om de belangen van de Noordzee te laten meewegen in besluitvorming. Wij constateren dat de Noordzee bij dit project enkel als corridor of gebruiksvoorwerp wordt gezien, in plaats van als een uniek ecosysteem met een bijzondere waarde voor zeeleven en mensen, met eigen belangen. Ook al is de vertegenwoordiging van de Noordzee nog niet wettelijk verankerd, zou hierop vooropgelopen moeten worden bij de besluitvorming over zo'n ingrijpend en langlopend project als het onderhavige. Vanuit de Noordzee en het leven dat zij herbergt gezien, zou een pijpleiding van een dergelijke omvang en dat met zo veel verstoring, vervuiling en risico's gepaard gaat, er nooit mogen komen.

Conclusie

Gelet op bovenstaande bezwaren verzoeken wij de overheid dringend om af te zien van dit CCS-project en dus geen toestemming te verlenen voor de pijpleiding. In plaats daarvan zou de overheid moeten investeren in bewezen, duurzame oplossingen die de CO₂-uitstoot aan de bron aanpakken en die bijdragen aan natuurherstel en tot een echte energietransitie leiden.

Hoogachtend,



Verzonden: 1/13/2026 10:48:15 AM

Onderwerp:

Project: CO2 Highway Europe - V&P

Achternaam: [REDACTED]

Tussenvoegsel(s):

Voorletters: [REDACTED]

Straat: Daalsesingel

Huisnummer: 1

Postcode: 3511 SV

Woonplaats: Utrecht

Land: Nederland

Telefoonnummer:

E-mailadres: [REDACTED]

Als: Bedrijf

(Mede) namens:

Organisatie: Energie Beheer Nederland (EBN) - Business Unit Gastransitie

Zienswijze/reactie

Zienswijze van Energie Beheer Nederland (EBN) Business Unit Gastransitie (zie bijlage)

107710039_11278094_Zienswijze_EBN_BU_Gastransitie_Participatie_plan_CO2_Highway_Europe_SIGNED.pdf

Bureau Energieprojecten
Inspraakpunt CO₂HE
Postbus 111, 9200 AC Drachten

Onderwerp

Zienswijze EBN t.b.v. Voornemen en Participatieplan 'CO₂ Highway Europe'

Datum

12 januari 2026

Geachte lezer,

De Business Unit Gastransitie van Energie Beheer Nederland B.V. (hierna: EBN) heeft met veel interesse kennisgenomen van het Voornemen en Participatieplan 'CO₂ Highway Europe' (hierna: CO₂HE) van Equinor. EBN is een beleidsdeelneming en volledig eigendom van de Nederlandse Staat. Wij hebben een unieke positie in het Nederlandse energiesysteem: als publieke partner in vrijwel alle joint-ventures met commerciële partijen actief in de olie- en gasexploratie en -winning heeft onze organisatie een gedetailleerd beeld van alle huidige en toekomstige olie- en gas gerelateerde activiteiten en assets op de Nederlandse Noordzee.

Hieronder vindt u de zienswijze van EBN op het Voornemen en Participatieplan CO₂HE met de volgende onderwerpen:

1. Verzoek om mijnbouw toe te voegen aan de lijst van belanghebbenden.
2. Verzoek om de samenhang met Nederlandse ruimtelijke programma's in kaart te brengen.
3. Verzoek om naast mijnbouwbelangen ook de impact op de natuur beter mee te nemen.

1. Verzoek om mijnbouw toe te voegen aan de lijst van belanghebbenden.

Sinds 2022 zet het Nederlandse kabinet in op de versnelling van binnenlandse gaswinning uit kleine velden op de Noordzee [1]. Ter invulling van het in 2023 aangekondigde Versnellingsplan Gaswinning Noordzee is dit jaar het 'Sector Akkoord Gaswinning in de energietransitie' getekend door de Minister van Klimaat en Groene Groei (KGG), de branchevereniging van de olie- en gasproducenten Element NL en EBN. Er wordt ingezet op het stimuleren van nieuwe investeringen in opsporing en winning van gas uit de Nederlandse kleine velden op de Noordzee. EBN constateert dat er in het Voornemen en Participatieplan geen aandacht is voor deze (beleids)ontwikkelingen en dat olie- en gaswinning- en pijpleiding operators beperkt of helemaal niet in het lijstje van belanghebbenden zijn benoemd op pagina 8 en in Appendix I van het document. EBN verzoekt Equinor om dit te corrigeren.

De overlap met bestaande en toekomstige olie- en gasactiviteiten en -assets is te weinig meegenomen tijdens het opstellen van het gewenste tracé en de ontwikkeling van verschillende alternatieven. In de komende jaren heeft Nederland, naast de uitvoering van het Versnellingsplan Gaswinning Noordzee en de installatie van nieuwe infrastructuur, een grote ontmantelingsopgave voor mijnbouwplatforms, boorputten en in sommige gevallen ook pijpleidingen. EBN benadrukt dat het uiteindelijke tracé van het project CO₂HE rekening dient te houden met deze activiteiten en de bijbehorende veiligheidszones.

EBN merkt verder op dat de voorgestelde tracés niet lijken te voldoen aan de Nederlandse overeenkomsten betreffende de afstand tot olie- en gasplatformen, boorlocaties en pijpleidingen:

- Het voorziene tracé van de CO₂HE loopt boven verschillende verlaten boorputten (o.a. K16-02-S1, P10-04 en K13-J-01). Ook lopen de alternatieve tracés boven verschillende verlaten boorputten (o.a. P01-02 en K17-02).
- Het voorziene tracé (en ook de alternatieve tracés) heeft overlap met pijpleidingen in onder andere mijnbouwvergunningblokken K04 en K07. Ook de kruising met de NGT pijpleiding rond E13 en E18 is relevant, aangezien de pijpleiding aardgas tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk transporteert. Hierdoor is het van belang om ook met stakeholders uit het Verenigd Koninkrijk rekening te houden.
- De alternatieve tracés lopen nabij operationele mijnbouwplatforms (o.a. K14-FB-01).
- Het Programma Noordzee 2022 - 2027 stelt vast dat scheepvaart en/of ander gebruik niet is toegestaan in de veiligheidszone van 500 meter straal rondom mijnbouwplatforms [2].
- Om veilig (offshore) olie- en gastransport te borgen is een veiligheidszone van 500 meter aan beide kanten van pijpleidingen ingesteld [3]. EBN brengt onder de aandacht van Equinor dat de Nederlandse Mijnbouwwet een uitzonderingsgrond biedt voor de ontmanteling van gasleidingen. Dit betekent dat sommige (onderdelen van de) leidingen niet worden ontmanteld.

Wanneer mijnbouwactiviteiten zijn afgelopen, hebben mijnbouwoperators conform Artikel 33 lid 1 van de Mijnbouwwet de plicht om (onder andere) eventuele schade aan verlaten boorputten in de toekomst te mitigeren. Dit staat in Nederland bekend als nazorgplicht. De exacte afstand staat nog ter discussie, maar mobiele boorplatforms hebben doorgaans relatief veel ruimte nodig voor een veilige operatie. Het Ministerie van Klimaat en Groene Groei heeft momenteel voor bodemroerende activiteiten het volgende voorschrift opgesteld [3]:

Er mogen in beginsel geen bodemberoerende activiteiten worden verricht in een straal van 150 meter rond een afgesloten boorgat in verband met de borging van de technische integriteit van de boorgatafsluiting. De verruiming naar 150 meter (ten opzichte van 100 meter in het ontwerp-kavelbesluit) is gedaan uit voorzorg, zodat bij het eventueel falen van een afsluiting, wat zelden voorkomt, voldoende ruimte beschikbaar is voor noodzakelijke herstelwerkzaamheden.

EBN adviseert om zo snel mogelijk mijnbouwpartijen actief in de overlapgebieden langs de tracés te betrekken in de vervolgstappen om enerzijds de operationele planning van de aanleg van CO₂HE en anderzijds de installatie en/of ontmanteling van nabije mijnbouw infrastructuur op elkaar af te stemmen. EBN verzoekt betrokken te worden bij het proces gezien onze brede kennis van mijnbouwbelangen op de Noordzee.

2. Verzoek om de samenhang met Nederlandse ruimtelijke programma's in kaart te brengen.

EBN vraagt zich af in hoeverre de tracés van het project CO₂HE afgestemd zijn met de ruimtelijke ordeningsafspraken gemaakt in de verschillende programma's van het Rijk. Denk bijvoorbeeld aan het Programma Noordzee 2022-2027, maar óók het Programma Noordzee 2028-2033, en aan het programma Verbindingen Aanlanding Wind op Zee (pVAWOZ). EBN adviseert de initiatiefnemers om de samenhang, overlap en uitdagingen tussen de CO₂HE en deze programma's in kaart te brengen om zo het meest efficiënte en realistische tracé te realiseren, rekening houdend met de lopende initiatieven en discussies binnen de Nederlandse ministeries over het aanwijzen van bepaalde gebieden voor specifieke activiteiten. De inpassing van CO₂HE zal een goed voorbeeld kunnen zijn van het Nederlandse beleid van meervoudig ruimtegebruik en, indien van toepassing, medegebruik in toekomstige windparken.

3. Verzoek om naast mijnbouwbelangen ook de impact op de natuur beter mee te nemen.

Als deelnemer aan het Noordzee Overleg, het uitvoeringsorgaan van het Noordzee Akkoord (NZA), zet EBN zich actief in voor het in balans houden van de drie transitie op de Nederlandse Noordzee: de natuurtransitie, de energietransitie en de voedseltransitie [4]. EBN merkt dat de optionele tracés een aantal beschermde gebieden doorkruisen (Doggersbank, Klaverbank (indien het tracé van de Zeepipe en Franpipe wordt gevolgd), en optioneel de Bruine Bank) en dat het minimaliseren van de impact op de natuur/verbeteren van de natuur geen uitgangspunt is in hoofdstuk 2.2.3. Verder is het afwegingskader ‘Natuurvriendelijk bouwen op de Noordzee’ óók nergens benoemd in het Voornemen en Participatieplan. We verzoeken Equinor om deze twee elementen in de vervolgstappen van het project beter te incorporeren om zo bij te dragen aan de natuurtransitie op de Noordzee. Ook is het optimaliseren van het tracé vanuit natuuroogpunt cruciaal voor het verkrijgen van de benodigde vergunningen en daardoor de realisatie van het project.

Tot slot

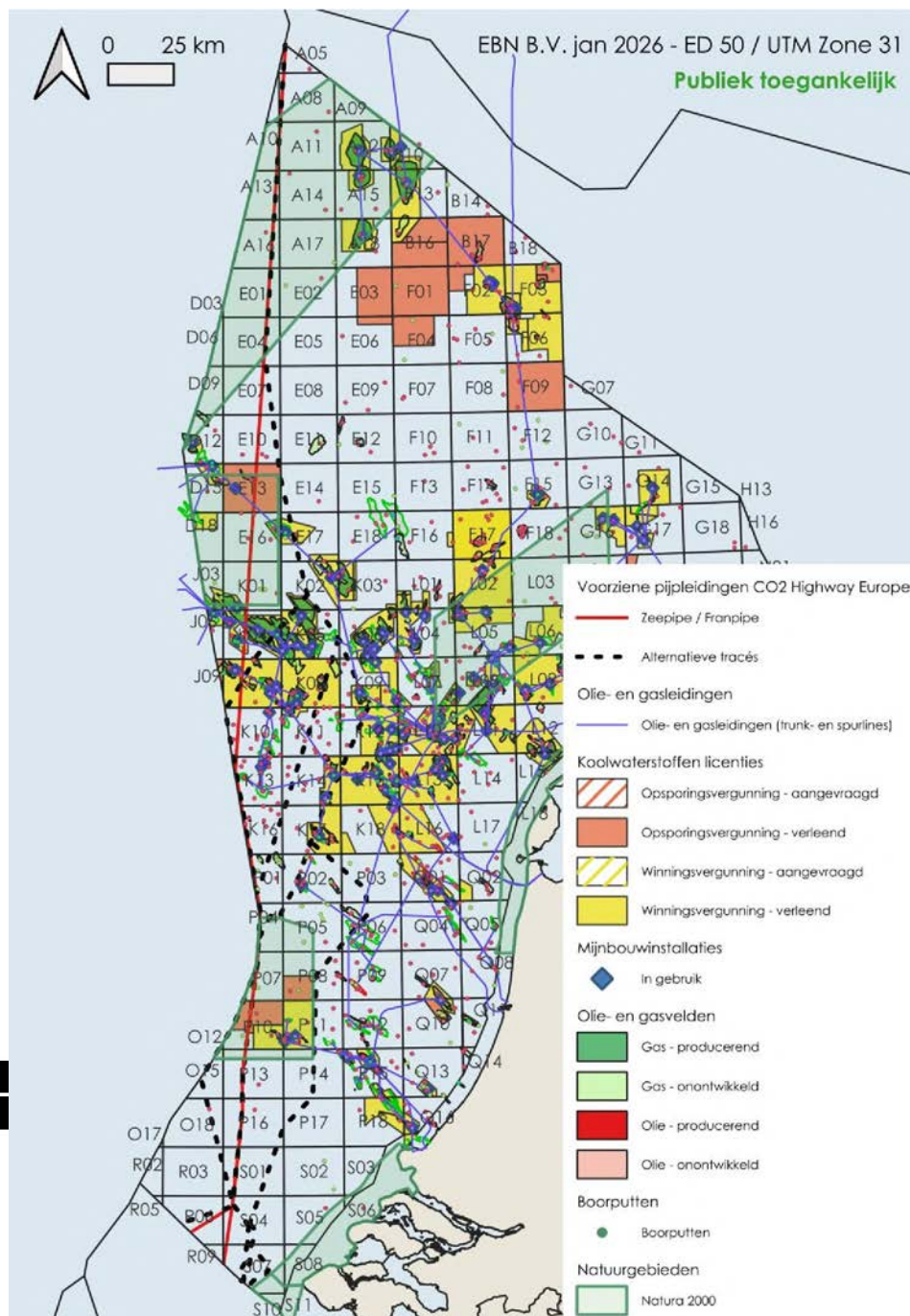
EBN onderstreept het belang van CO₂-opslag en transport voor het behalen van de Nederlandse en Europese klimaatdoelstellingen. We hebben in deze zienwijze suggesties en verzoeken gedaan om de CO₂HE ruimtelijk in te passen t.o.v. belangen van huidige en toekomstige olie- en gaswinning, de samenhang met andere ruimtelijke programma's op de Noordzee en impact op de natuur.

Graag zien we in de verdere uitwerking van het CO₂HE project aangepaste tracés die beter rekening houden met het benodigde ruimtegebruik voor huidige en toekomstige olie- en gasactiviteiten. Concreet betekent dit voldoende afstand van het tracé tot pijpleidingen, mijnbouwinstallaties en (verlaten) boorputten. EBN adviseert om tijdig met de betreffende vergunninghouders onder de Mijnbouwwet in gesprek te gaan over (mogelijke) raakvlakken met het tracé. Ook zouden we graag zien dat aantoonbaar rekening wordt gehouden met de natuur. Vanwege het grote belang voor zowel de natuur, de resterende ecologische ruimte voor de diverse gewenste ontwikkelingen op de Noordzee als de kans op het verkrijgen van de benodigde vergunningen voor het tracé.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature block]

Bijlage



Overzicht olie- en gas belangen en Natura 2000 gebieden.

Referenties

1. Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, 'Versnellingsplan gaswinning Noordzee (#DGKE-WO / 22261964)', Den Haag, jul. 2022. Beschikbaar op: <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-2a7f284bf54ae028aa6f7a8ad4978eba7006fedd/pdf>
2. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Programma Noordzee 2022 – 2027, Den Haag. Beschikbaar op: <https://noordzeeloket.nl/publish/pages/198522/programma-noordzee-2022-2027-web-toegankelijk.pdf>
3. Ministerie van Klimaat en Groene Groei, Kavelbesluit IJmuiden Ver Gamma-B, Den Haag. Beschikbaar op: [wetten.nl - Regeling - Kavelbesluit kavel Gamma-B windenergiegebied IJmuiden Ver - BWBR0051391](https://wetten.nl/Regeling-Kavelbesluit-kavel-Gamma-B-windenergiegebied-IJmuiden-Ver-BWBR0051391)
4. Noordzee Akkoord, 19 juni 2020. Beschikbaar op: <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-99d46f4b-1d45-49cd-a979-2ce8bf737e22/pdf>

Verzonden: 1/14/2026 2:51:13 PM
Onderwerp:
Project: CO2 Highway Europe - V&P
Achternaam: [REDACTED]
Tussenvoegsel(s):
Voorletters: [REDACTED]
Straat: [REDACTED]
Huisnummer: [REDACTED]
Postcode: [REDACTED]
Woonplaats: [REDACTED]
Land: Nederland
Telefoonnummer: [REDACTED]
E-mailadres: [REDACTED]
Als: Particulier
(Mede) namens:
Organisatie:

Zienswijze/reactie

in ben geïnteresseerd in CCS en blijf graag blijf ik op de hoogte van de ontwikkelingen daarvan in Europa

Verzonden: 1/14/2026 5:13:05 PM
Onderwerp:
Project: CO2 Highway Europe - V&P
Achternaam: [REDACTED]
Tussenvoegsel(s):
Voorletters: [REDACTED]
Straat: Carel van Bylandtlaan
Huisnummer: 30
Postcode: 2596 HR
Woonplaats: s-Gravenhage
Land: Nederland
Telefoonnummer: [REDACTED]
E-mailadres: [REDACTED]
Als: Bedrijf
(Mede) namens: [REDACTED]
Organisatie: Shell - Shell Offshore Carbon Storage

Zienswijze/reactie

Zienswijze Shell op het V&P CO2 Highway Europe.

Inleiding

Van vrijdag 5 december 2025 tot en met donderdag 15 januari 2026 ligt het 'Kennisgeving Voornemen en het Participatieplan' voor het project CO2HE ter inzage, conform de geldende wettelijke procedure. Dit document bevat een globale beschrijving van het voorgenoemde project en de wijze waarop participatie van belanghebbenden wordt vormgegeven.

Wij maken graag gebruik van de mogelijkheid om binnen de gestelde termijn een zienswijze in te dienen en danken u voor het bieden van deze gelegenheid.

Over Aramis

Aramis is een initiatief van EBN, Gasunie, Shell en TotalEnergies en betreft een grootschalig CCS-project (Carbon Capture and Storage) in ontwikkeling. Het project omvat transportinfrastructuur voor de opslag van CO₂ in lege gasvelden onder de Noordzee. Aramis wordt ontwikkeld op basis van Nederlands kabinetsbeleid en Europese beleidskaders en heeft als doel om industrie in Nederland en buurlanden een betaalbare en tijdige route voor decarbonisatie te bieden. Het project maakt deel uit van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie & Klimaat (MIEK) van het Ministerie van Klimaat en Groene Groei en heeft de status van Project of Common Interest (PCI) binnen de EU.

Over Shell

Shell participeert in het Aramis project middels het CO₂ injectieplatform K14-FA-2 en opslag in de diepe ondergrond. Het platform betreft een nieuw onbemand platform, bedoeld voor de injectie van

CO₂ in een leeg geproduceerd gasreservoir. Het platform is voorzien in de Noordzee in blok K14, circa 90 km ten noordwesten vanaf Den Helder. Het platform wordt middels een onderzeese pijpleiding verbonden met het Porthos compressorstation en de CO₂Next terminal op de Maasvlakte in Rotterdam waar CO₂ wordt verzameld en wordt voorbereid om te worden getransporteerd naar het injectieplatforms in de Noordzee.

Shell werkt daarnaast aan de uitbreiding van de CO₂-opslagcapaciteit binnen het Aramis-systeem in de Noordzee. Voor projecten die momenteel in voorbereiding zijn — zoals in Nederland: L09FF, K-Block Aquifers en K-15-FB, en in het Verenigd Koninkrijk: Sean-Inde in carbon storage-licenties CS026 en CS027 — moet rekening worden gehouden met mogelijke toekomstige CO₂-opslaginfrastructuur. Dit betreft onder meer platforminstallaties, pijpleidingen, kruisingen en hieraan gerelateerde werkzaamheden. Deze elementen dienen te worden meegenomen in de ruimtelijke en technische planning van de Equinor CO₂ Highway Europe-pijpleiding. Een kaart en een tabel met coördinaten is opgenomen in de bijlage.

Kern van onze zienswijze

Wij verzoeken het bevoegde gezag om Shell zowel in de verkenningsfase als in het vervolgtraject (waaronder het c-NRD, het vergunningenproces en de MER-procedure) als volwaardige stakeholder te betrekken. Daarbij dienen de gevolgen van het project CO₂HE in kaart te worden gebracht, met bijzondere aandacht voor technische (veiligheids) aspecten, ruimtelijke ordening (inclusief veiligheidszones) en (cumulatieve) milieueffecten. Deze aspecten moeten niet alleen worden geanalyseerd, maar ook worden afgestemd met Shell.

Wij vragen nadrukkelijk om in deze projectprocedure geen keuzes of besluiten te nemen die:

- die direct of indirect afbreuk doen aan reeds verleende vergunningen voor K14-FA-2 en pijpleiding of die de ruimtelijke ontwikkeling en benutting van bestaande en toekomstige CO₂-opslagprojecten beperken.

Wij zijn uiteraard bereid om een nadere toelichting te geven op onze CO₂-opslagprojecten. Graag vernemen wij uw reactie en wensen gedurende de verdere projectprocedure op de hoogte te worden gehouden.

107735628_11281929_Tabel_met_Coordinaten.pdf

Platform Location	Easting ED50 / TM5 NE	Northing ED50 / TM5 NE	Latitude ED50	Longitude ED50	Latitude ETRS89	Longitude ETRS89
L09-FF-2	496889	5940793	53° 36' 53.28" N	04° 57' 10.71" E	53° 36' 50.62" N	04° 57' 05.89" E
K14-FA-2	409285	5903555	53° 16' 20.42" N	03° 38' 23.01" E	53° 16' 17.67" N	03° 38' 18.11" E
K15-FB-2	424136	5903085	53° 16' 13.61" N	03° 51' 44.92" E	53° 16' 10.87" N	03° 51' 40.04" E
K-Blocks East	417080	5917370	53° 23' 51.95" N	03° 45' 10.67" E	53° 23' 49.22" N	03° 45' 05.77" E
K-Blocks West	407923	5917843	53° 24' 01.79" N	03° 36' 54.56" E	53° 23' 59.05" N	03° 36' 49.64" E

Verzonden: 1/15/2026 9:11:26 AM
Onderwerp:
Project: CO2 Highway Europe - V&P
Achternaam:
Tussenvoegsel(s):
Voorletters: J
Straat: Daalsesingel
Huisnummer: 1
Postcode: 3511 SV
Woonplaats: Utrecht
Land: Nederland
Telefoonnummer:
E-mailadres: [REDACTED]
Als: Project
(Mede) namens:
Organisatie: Aramis project

Zienswijze/reactie

Voor de reactie het Aramis project op de voorliggende KVVP van het CO2HE verwijs ik naar de bijlage.

107739828_11282929_Finale_versie_reactie_Aramis_KVVP_project_CO2HE_15Jan2026.pdf



Bureau Energieprojecten
Inpraakpunt CO₂HE
Postbus 111
9200 AC Drachten

Betreft: Reactie op Kennisgeving Voornemen en Participatieplan Project CO₂HE
Ons kenmerk: ARM-AUTH-ARM1-ARM1-LET-000001

Den Haag, 15 januari 2026,

Inleiding

Van vrijdag 5 december 2025 tot en met donderdag 15 januari 2026 ligt de Kennisgeving Voornemen en Participatieplan ter inzage van het project CO₂HE. Hierin wordt globaal beschreven wat het project inhoudt en hoe de omgeving bij dit project wordt betrokken. Wij danken u voor de mogelijkheid om een reactie te geven in deze fase van de projectprocedure van CO₂HE.

Over Aramis

Aramis (een initiatief van EBN, Gasunie, Shell en TotalEnergies) is een CCS-project in ontwikkeling. Het project omvat een grootschalige transportinfrastructuur voor de opslag van CO₂ in lege gasvelden onder de Noordzee. Het project wordt ontwikkeld op basis van Nederlands kabinetsbeleid en Europese beleidsontwikkelingen. Het doel van Aramis is om de industrie in Nederland en haar buurlanden een betaalbare en tijdige decarbonisatieroute te bieden. Het project is onderdeel van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie & Klimaat (MIEK) van het Ministerie van Klimaat en Groene Groei (KGG). Ook heeft Aramis de status van Project of Common Interest (PCI) van de Europese Unie.

**Kern van de reactie:**

Het Aramis project vraagt om in de verkenningsfase waarbij verschillende routes worden onderzocht, als volwaardige stakeholder te worden betrokken. Hierbij dienen consequenties van CO₂HE (bijvoorbeeld op technisch, ruimtelijke ordening en milieuvlak) in kaart worden gebracht en te worden afgestemd. Het Aramis project vraagt van het bevoegde gezag om in de voorliggende projectprocedure geen keuzes of besluiten te nemen die:

- Direct of indirect raken aan de aan het Aramis-initiatief verleende vergunningen, conform de gevolgde projectprocedure;
- En/of direct of indirect raken aan de (ruimtelijke) ontwikkeling van bestaande en toekomstige opslagprojecten, die voor de ontwikkeling van de Aramis transport- en opslagketen en voor de volledige benutting (22mtpa) ervan van cruciaal belang zijn.

Uiteraard zijn wij bereid om een toelichting te geven op ons project. Graag vernemen wij een reactie, en verzoeken wij u vriendelijk gedurende de voorliggende projectprocedure verder op de hoogte te worden gehouden.

Met vriendelijke groet, namens het Aramis project,



Verzonden: 1/15/2026 9:29:32 AM
Onderwerp:
Project: CO2 Highway Europe - V&P
Achternaam: [REDACTED]
Tussenvoegsel(s):
Voorletters: [REDACTED]
Straat: [REDACTED]
Huisnummer: [REDACTED]
Postcode: [REDACTED]
Woonplaats: [REDACTED]
Land: Nederland
Telefoonnummer: [REDACTED]
E-mailadres: [REDACTED]
Als: TSO (Transmission System Operator)
(Mede) namens:
Organisatie: TenneT TSO

Zienswijze/reactie

Allereerst willen wij u vriendelijk danken voor het betrekken van TenneT TSO bij het Voornemen en Participatieplan CO2 Highway Europe.

Onderstaand vindt u, puntsgewijs, onze reactie.

- De afbeeldingen in het Voornemen bieden onvoldoende detailniveau om uitgebreid te kunnen reageren op uw plan. En verder:

☐ Afbeelding 2.2 ontbreekt in het Voornemen en Participatieplan;

☐ Wij missen een afbeelding met een totaaloverzicht waarop de bestaande kabels en leidingen zijn weergegeven in samenhang met Equinor's alternatieven voor de CO2 Highway Europe.

- Het tracéalternatief ten oosten van de Bruine Bank zorgt voor een (potentiële) samenloop met reeds geplande en/of vergunde 2GW-verbindingen uit de windenergiegebieden IJmuiden Ver en Nederwiek (6 stuks) en meerdere tracéalternatieven voor het programma VAWOZ (Verkenning Aanlandingen Wind Op Zee). Graag zouden wij dit alternatief in detail met u verder willen bekijken. Het alternatief ten zuiden van het windenergiegebied Borssele zal TenneT's bestaande energie-infrastructuur om dit windgebied te ontsluiten kruisen. Ook hier vragen we om gezamenlijke afstemming.

- Het tracéalternatief ten westen van windenergiegebied Nederwiek (langs de grens van de Exclusieve Economische Zone UK-NL) zien wij als een uitstekend alternatief omdat daarmee een (toekomstige) samenloop met TenneT-verbindingen zo klein mogelijk is.

Graag praten wij met u verder om een zo goed mogelijk afstemming tussen uw project en TenneT-infrastructuur en -projecten te waarborgen.

Verzonden: 1/15/2026 2:09:05 PM
Onderwerp:
Project: CO2 Highway Europe - V&P
Achternaam: [REDACTED]
Tussenvoegsel(s): [REDACTED]
Voorletters: [REDACTED]
Straat: Anna van Buerenplein
Huisnummer: 41
Postcode: 2595 DA
Woonplaats: s-Gravenhage
Land: Nederland
Telefoonnummer:
E-mailadres: [REDACTED]
Als: Branchevereniging
(Mede) namens:
Organisatie: Element NL

Zienswijze/reactie

Geachte heer, mevrouw,

Namens Element NL verwijs ik u graag naar bijgevoegde zienswijze.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
[REDACTED]

107745520_11283889_Zienswijze_Element_NL_CO2_Highway_Europe.pdf

Retouradres: Anna van Buerenplein 41, 2595 DA DEN HAAG

Bureau Energieprojecten
Inspraakpunt CO2HE
Postbus 111
9200 AC DRACHTEN

Concept

Datum 15 januari 2026

Contactpersoon [REDACTED]

Onderwerp Zienswijze Element NL CO2 Highway Europe

E-mail [REDACTED]

Geachte heer, mevrouw,

Element NL heeft kennisgenomen van het Voornemen en Participatieplan 'CO₂ Highway Europe' van Equinor. Als branchevereniging van Nederlandse olie- en gasproducenten, CO₂-opslagpartijen en offshore pipeline operators vertegenwoordigt Element NL partijen met directe ervaring in de ontwikkeling en exploitatie van grootschalige offshore infrastructuur. In deze zienswijze benoemen wij zeven punten die naar het oordeel van Element NL relevant zijn voor de verdere ontwikkeling en besluitvorming rondom het project.

1. Noodzaak van Carbon Capture & Storage (CCS)
2. Risico's en aandachtspunten voor de Nederlandse industrie
3. Goed omgaan met schaarse ruimte op de Noordzee
4. Gelijk speelveld
5. Transparantie en toegang tot infrastructuur
6. Informatievoorziening
7. Rol van Element NL in het participatieproces

1. Noodzaak van CCS

Element NL onderschrijft dat Carbon Capture and Storage (CCS) een noodzakelijk instrument is om de nationale en Europese klimaatdoelstellingen te behalen. Voor delen van de industrie zijn op korte en middellange termijn geen volwaardige alternatieven beschikbaar om CO₂-emissies volledig te voorkomen. CCS is daarom een essentieel onderdeel van het transitiepad richting 2030 en 2050. Element NL behartigt hierbij de belangen van haar leden op het gebied van CO₂-opslag.

2. Risico's en aandachtspunten voor de Nederlandse industrie

Het CO₂ Highway Europe-project wordt ontwikkeld door een buitenlandse partij en richt zich primair op transport van CO₂ uit Frankrijk en België naar opslag in Noorwegen.

Hoewel internationale samenwerking noodzakelijk is voor CCS, acht Element NL het van belang dat Nederlandse partijen die actief zijn in, of het voornemen hebben om actief te worden in CO₂-opslag en -infrastructuur niet in een afhankelijke of achtergestelde positie terechtkomen. Daarnaast is het relevant om de samenhang met bestaande en voorgenomen Nederlandse opslaginitiatieven zorgvuldig te beoordelen, zodat investeringen in binnenlandse opslagcapaciteit niet worden ontmoedigd of verdrongen.

3. Goed omgaan met schaarse ruimte op de Noordzee

Met de afspraken die zijn gemaakt in het Sectorakkoord Gaswinning in de energietransitie, is een toename van mijnbouwactiviteiten op de Noordzee te verwachten. Deze aardgaswinning draagt bij aan leveringszekerheid en minder geopolitieke afhankelijkheid. We verzoeken daarom goed te kijken naar de gevolgen voor het ruimte gebruik van het CO₂ Highway Europe-project.

4. Gelijk speelveld

Element NL hecht groot belang aan een gelijk speelveld voor alle aanbieders van CCS-oplossingen, inclusief partijen die zich richten op carbon storage. Het project mag niet leiden tot een situatie waarin buitenlandse transport- of opslagopties structureel worden bevoordeeld ten opzichte van Nederlandse initiatieven. Beleidskeuzes, vergunningverlening en eventuele ondersteuning dienen transparant en niet-discriminerend te zijn, zodat nationale en internationale CCS-oplossingen zich in samenhang kunnen ontwikkelen. Tot slot benadrukt Element NL dat veel Nederlandse partijen een grote CO₂-opslagverplichting hebben door de Net Zero Industry Act (NZIA). Daarom moet ervoor gewaakt worden dat het aanbod van CO₂ niet verdwijnt uit de Europese Unie door het CO₂ Highway Europe-project.

5. Transparantie en toegang tot infrastructuur

Indien het project wordt gerealiseerd en toekomstige aansluiting vanuit Nederland mogelijk wordt, is het essentieel dat open en non-discriminatoire toegang tot de infrastructuur wordt geborgd. Heldere randvoorwaarden voor toegang zijn noodzakelijk om marktontwikkeling en investeringszekerheid te ondersteunen.

6. Informatievoorziening

Element NL benadrukt het belang van tijdige, volledige en consistente informatievoorziening richting stakeholders. Dit betreft onder meer duidelijkheid over capaciteit, fasering, governance, tarieven en de relatie met bestaande en geplande opslagprojecten. Transparantie hierover is essentieel om te voorkomen dat onzekerheid in de beginfase van CCS-ontwikkeling investeringen belemmert in Nederlandse carbon storage.

7. Rol van Element NL in het participatieproces

Element NL is in het Participatieplan benoemd als stakeholder. Vanuit haar rol als vertegenwoordiger van bedrijven die actief zijn in de opslag van CO₂, verwacht Element NL structureel betrokken te worden bij de verdere uitwerking van het project. Met name bij keuzes die gevolgen hebben voor marktordening, opslagontwikkeling en de samenhang tussen nationale en internationale CCS-oplossingen acht Element NL betrokkenheid van groot belang.

Met vriendelijke groet / Best regards,



202600021

Verzonden: 1/15/2026 3:00:50 PM
Onderwerp:
Project: CO2 Highway Europe - V&P
Achternaam: [REDACTED]
Tussenvoegsel(s):
Voorletters: [REDACTED]
Straat: Arthur van Schendelstraat
Huisnummer: 600
Postcode: 3511 MJ
Woonplaats: Utrecht
Land: Nederland
Telefoonnummer: [REDACTED]
E-mailadres: [REDACTED]
Als: Maatschappelijke organisatie
(Mede) namens: Wereld Natuur Fonds
Natuur & Milieu
Vogelbescherming Nederland
Organisatie: Stichting De Noordzee

Zienswijze/reactie

Beste mijnheer / mevrouw,

Graag verwijst ik naar de bijlage voor de input namens Stichting De Noordzee, Wereld Natuur Fonds, Vogelbescherming Nederland en Natuur&Milieu op het Voornemen & Participatieplan CO2 Highway Europe.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

107746520_11284084_20260110_Input_op_het_Voornemen-
en_participatieplan_Equinor_SDN_WWF_VBN_NM.pdf

Input op het Voornemen- en Participatieplan voor het Nederlandse deel van het CO2 Highway Europe project (RE-PM938-00023) door initiatiefnemer Equinor ASA

Graag reageren Stichting De Noordzee, Natuur&Milieu, Wereld Natuur Fonds en Vogelbescherming Nederland via deze weg op het gepubliceerde Voornemen en Participatieplan voor het project CO2 Highway Europe t.b.v. het realiseren van een offshore CO2-pijpleiding voor het transporteren van CO2 van exporthubs in Frankrijk en België over de Noordzee naar Noorwegen voor opslag in geologische reservoirs.

Het Voornemen

Het project is onderdeel van het EU2NSEA project en heeft als doel het realiseren van de offshore CO₂- pijpleidingen door Nederlandse wateren. Het project bestaat uit twee pijpleidingen die in Nederlandse wateren samenkomen en vanaf daar één leiding vormen. Er is dus geen aftakking naar het Nederlandse vasteland en geen opslag in Nederlandse wateren voorzien. 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.

Wij willen enkele expliciete kanttekeningen plaatsen t.a.v. de uitgangssituatie van het project.

Het is van wezenlijk belang dat de nut- en noodzaak van dit project vanuit het perspectief van Klimaatbeleid – en de benodigde lange termijn maatregelen ten behoeve van het tegengaan van klimaatverandering – beschreven wordt. Daarnaast dient het Noordzeeakkoord in acht genomen te worden bij nieuwe infrastructurele projecten op de Noordzee. Het Noordzeeoverleg erkent de zorgelijke status van de Noordzee natuur die in 2023 nogmaals bevestigd werd door de publicatie van het OSPAR Quality Status Report en het Nederlandse rapport Staat van de Noordzee. Beide rapporten laten er geen misverstand over bestaan: de natuur bevindt zich in een zeer slechte toestand door de cumulatie van drukfactoren van menselijke, industriële activiteiten op het ecosysteem. Het ecosysteem van de Noordzee voldoet niet aan de daarvoor gestelde eisen, blijkens de scores op de indicatoren van de Goede Milieu Toestand (GMT). Extra drukfactoren passen niet binnen de grenzen van het ecosysteem, wat betekent dat nieuwe activiteiten een positieve bijdrage zullen moeten leveren aan de staat van de natuur. De Europese natuurherstelverordening vereist overigens eveneens een versnelde inzet op herstel van de natuur waar geen extra drukfactoren meer in passen.

Voor de voorgenomen CO2 Highway geldt dus dat dit uitsluitend kan als negatieve effecten worden geminimaliseerd én het project een positieve bijdrage levert aan natuurherstel. Wij verzoeken u daarom in de concept-NRD een expliciete verwijzing naar het Quality Status Report en Staat van de Noordzee Rapport, en de Natuurherstelverordening op te nemen én vooral aan te geven hoe in het MER en de IEA van dit project zal worden aangetoond hoe het project een positieve bijdrage aan de natuur zal opleveren. In onze beleving betekent dit dat het MER dus niet alleen zal beschrijven hoe effecten op milieu en natuur worden geminimaliseerd, maar hoe per aspect een positieve bijdrage wordt geleverd.

Uitgangspunten voor het tracé

In het Plan worden een aantal uitgangspunten vermeld als basis voor de verkenning van de tracés van de pijpleiding(en). Deze uitgangspunten zijn op hoofdlijnen vermeld en nog niet uitgewerkt. Aan deze uitgangspunten willen wij in deze fase toevoegen:

Optimalisatie van de lengte en locatie van het tracé:

Benutten van bestaande infrastructuur

De mate waarin milieu-impact geminimaliseerd wordt door primair de bestaande pijpleidingen – de Zeepipe en Franpipe-lijnen – te benutten is niet te beoordelen, omdat afbeelding 2.2 waarnaar wordt verwezen in het Plan niet is opgenomen.

Actief vermijden van beschermde gebieden

Kijk zorgvuldig naar de doorkruisingen van het tracé door beschermde gebieden in de Nederlandse EEZ (Natura 2000-gebieden en gebieden waar ruimtelijke beschermingsmaatregelen gelden overeenkomstig de Kaderrichtlijn mariene strategie). Het gaat in het bijzonder om de beoogde doorkruising van de Doggersbank, de Klaverbank en de Bruine Bank. Wij verzoeken u om de alternatieve route die deze gebieden vermijdt als voorkeursalternatief te nemen. In het Plan worden (op hoofdlijnen) uitdagingen van de pijpleiding per wind(zoek)gebied beschreven. Alternatieven om doorkruisingen van beschermde gebieden te vermijden dienen te worden opgenomen en niet bij voorbaat te worden uitgesloten.

Minimaliseren van impact op koolstofvastlegging in de Nederlandse zeebodem

De omvangrijke lengte van de pijpleiding beslaat verschillende zones in de Noordzee met verschillende mate van slibgehalte en daarmee hoogte van organische koolstofdichtheid. Dit betekent dat – in bepaalde gebieden – de zeebodem een belangrijke rol speelt in koolstofvastlegging. Bodemverstoring dient daarom zoveel mogelijk te worden vermeden, zowel bij aanleg als bij operationele en decommissioning-activiteiten.

Beperken van de impact van aanleg en beheer van het tracé – inclusief de In-Line Tee (ILT) structuren als vertakkingspunten in de pijpleiding

Toepassing van het Afwegingskader Natuurversterkend Bouwen

De toepassing van natuurversterkende maatregelen speelt hierin een essentiële rol. Wij gaan er daarbij vanuit dat voor de selectie van state-of-the-art maatregelen gebruik wordt gemaakt van de methodiek zoals beschreven in het Afwegingskader Natuurvriendelijk Bouwen zoals dat door het Noordzeeoverleg is vastgesteld. Daarbij gaan we er tevens van uit dat de initiatiefnemer zich niet beperkt tot de daar beschreven technieken maar juist de nieuwste inzichten benut worden en dat deze op basis van de methodiek van het Afwegingskader geselecteerd wordt in goed overleg met stakeholders. Cruciaal daarbij is dat de geselecteerde maatregelen qua aantal en omvang zodanig worden gekozen dat er voldoende positief effect van mag worden verwacht.

Het is op voorhand – met nu beperkte informatie – niet te zeggen welke maatregelen de voorkeur verdienen. Hiervoor is aanvullend ecologische analyse en onderzoek nodig (waarbij we de aanname hebben dat die in de vervolg Projectprocedure geprogrammeerd zijn). We verwachten dat de initiatiefnemer toereikend en onafhankelijk motiveert waarom de uiteindelijk te kiezen variant ook vanuit ecologische optiek te prefereren is.

Op voorhand willen wij graag meegeven dat er meerwaarde bestaat in een combinatie van herhaling van natuurversterkende (en mitigerende) maatregelen t.b.v. vergelijkbaarheid én leren wat werkt in andere omstandigheden. Mogelijke maatregelen zijn:

- Oester- of schelpdierherstel: slibrijk substraat kan gunstig zijn voor de platte oester (*Ostrea edulis*), mits de sedimentstabiliteit voldoende is;
- *Eco-crossings* bij pijplijnkruisingen, waar geen *eco-matress* kan worden toegepast;
- *Clump weights* voor stabilisatie, met holtes voor mariene organismen;
- *Tree reefs* en/of *biohuts* voor vislarven en ongewervelden. In een slibrijke omgeving dient mogelijk gewerkt te worden met aangepaste substraten (fijner materiaal, lagere profielen).
- *Toepassen van* kathodische bescherming om metaalemissies te beperken.

Met betrekking tot de kunstmatige structuren uit bovenstaande lijst benadrukken we dat in overweging genomen moet worden dat het in slibrijke, koolstofrijke gebieden soms beter is om niet te veel harde structuren toe te voegen. Harde structuren (zoals rifblokken, eco-matten, tree reefs) kunnen het lokale sedimentevenwicht verstoren. Ze kunnen namelijk soorten aantrekken die er van nature niet thuishoren (rifbewoners i.p.v. slibfauna), wat kan leiden tot verdringing van typische slibfauna. Daarnaast kunnen ze de lokale stroming en erosie verhogen, waardoor juist koolstof kan vrijkomen. Overweeg dus ook om in te zetten op beschermende maatregelen en het versterken van de koolstofopslag:

- Minimaliseren van bodemverstoring tijdens aanleg en onderhoud
- Gebruik plaatselijk slibvriendelijke erosiebescherming, zoals biologisch afbreekbare matten of zachte bodembedekking i.p.v. stenen;
- Overweeg maatregelen die de koolstofvastlegging juist versterken, bijvoorbeeld:
 - Creëren van microhabitats die sediment vasthouden (lage richels, natuurlijke stromingsremmers);
 - Gebruik van biogene structuren (zoals oesters, *Sabellaria*) die helpen sediment te stabiliseren in plaats van te verstoren.

Impact op reeds getroffen of beoogde natuurversterkingsmaatregelen

Daarnaast is het van belang dat wordt gezorgd dat de pijpleiding geen ondermijnende effecten heeft op reeds bestaande of beoogde natuurherstel- en natuurversterkende maatregelen, zoals bijvoorbeeld rifherstelprojecten in de beschermde gebieden of oesterherstelprojecten in windmolenparken (daar waar natuur als expliciet medegebruik is gedefinieerd).

Monitoring van natuurversterkende maatregelen

We vragen hierbij nadrukkelijk aandacht voor de juiste opzet van de monitoring van deze natuurversterkende maatregelen. Het is van groot belang dat zowel vóór, tijdens als na de exploitatie de natuurkwaliteit door de initiatiefnemer wordt gemonitord. Dit is met name relevant gezien de precedentwerking van dit project – in acht nemende de schaal en omvang van de CO₂-Highway in de Nederlandse wateren en (dus) het belang om hieruit voor toekomstige CO₂-infrastructuur lessen te trekken.

Ten aanzien van monitoring wordt aanbevolen om:

- De aantallen en spreiding van maatregelen te bepalen via een power analysis, (vergelijkbare werkwijze als bij Aramis), zodat de effectiviteit wetenschappelijk kan worden getoetst;
- De monitoring op te zetten volgens BACI (before, after, control, impact);
- Gebied-specifieke doelsoorten/doelhabitats te definiëren.

Operationele en logistieke aspecten

Aanbevolen wordt om:

- Scheepsbewegingen voor aanleg en onderhoud kunnen een relevante drukfactor vormen. Beperk aantal trips, bundel logistiek waar mogelijk, en overweeg snelheidsreductie om o.a. geluid emissies te beperken;
- Ontmanteling: is het mogelijk om reeds te verduidelijken welke delen worden verwijderd en of restanten achterblijven. In verband met koolstofvastlegging, bodemverstoring en vervuilingrisico's is het van belang om impact te minimaliseren.
- Coördinatie en planning: coördineer en/of bundel de plaatsing van de pijpleiding – zowel qua locatie als planning - zoveel mogelijk met andere versturende infrastructuur trajecten, bijvoorbeeld in het kader van pVAWOZ.

Tot slot

Voor bovengenoemde thema's, en aandachtspunten bij het mitigeren van cumulatieve effecten bij versturende activiteiten (in dezelfde beschermde gebieden), verwijzen wij op voorhand graag naar de geleerde lessen en genomen maatregelen aangaande het CO2 transport en opslag project 'Aramis' in Nederlandse wateren.

Wij waarderen het tot op heden zorgvuldig ingerichte stakeholderproces en geboden mogelijkheden om input te geven op het Voornemen en Participatieplan. Wij vertrouwen erop dat u deze elementen meeneemt in het vervolg van de projectprocedure en we zullen dit met interesse en betrokkenheid volgen.

Met vriendelijke groeten,



Stichting De Noordzee



Wereld Natuur Fonds



Vogelbescherming Nederland



Natuur & Milieu



Verzonden: 1/15/2026 4:02:24 PM
Onderwerp:
Project: CO2 Highway Europe - V&P
Achternaam: [REDACTED]
Tussenvoegsel(s): [REDACTED]
Voorletters: [REDACTED]
Straat: Laan van Zuid Hoorn
Huisnummer: 14
Postcode: 2289 DE
Woonplaats: Rijswijk
Land: Nederland
Telefoonnummer: [REDACTED]
E-mailadres: [REDACTED]
Als: Bedrijf
(Mede) namens:
Organisatie: Petrogas E&P Netherlands B.V.

Zienswijze/reactie

Zie graag bijgaande zienswijze namens Petrogas E&P Netherlands B.V.

107747881_11284297_Zienswijze_PEPN_Participatieplan_CO2_Highway_Europe_20260115.pdf

Zienswijze van Petrogas E&P Netherlands B.V. op het Voornemen en Participatieplan CO₂ Highway Europe

1. Inleiding

Petrogas E&P Netherlands B.V. (“**Petrogas**”) onderschrijft het belang van de ontwikkeling van Carbon Capture and Storage (“**CCS**”) infrastructuur, zowel nationaal als pan-Europees. Een goed functionerende CCS-keten vereist niet alleen veilige en beschikbare opslagcapaciteit, maar ook betrouwbare en toekomstbestendige infrastructuur voor het transport van afgevangen CO₂. De beschikbaarheid en inrichting van transportinfrastructuur zijn bepalend voor de economische haalbaarheid van CCS projecten, de mogelijkheid voor nieuwe partijen om toe te treden en de mate waarin en tijdslijn waarop marktwerking daadwerkelijk kan plaatsvinden.

Grensoverschrijdende en pan-Europese transportverbindingen kunnen bijdragen aan kostenreductie en flexibiliteit op systeemniveau, doordat zij schaalvoordelen mogelijk maken en meerdere bronnen en opslaglocaties met elkaar verbinden. Deze voordelen doen zich echter uitsluitend voor, indien dergelijke infrastructuur zodanig wordt ontworpen dat daadwerkelijke concurrentie en toetreding mogelijk blijven. Indien ontwerpkeuzes, capaciteitsallocatie of tariefstructuren ertoe leiden dat slechts een beperkt aantal partijen economisch toegang heeft, kan schaal juist resulteren in marktconcentratie en uitsluiting van bestaande en/of nieuwe initiatieven. In dat geval wordt niet de markt, maar de infrastructuur zelf bepalend voor prijs en toegang.

2. Positie van Petrogas en het Abeona project

Petrogas is voornemens om CO₂ opslagcapaciteit beschikbaar te maken in het Q1 veld op de Nederlandse Noordzee (het “**Abeona project**”). Daarnaast onderzoekt Petrogas de mogelijkheid om de pijpleiding die loopt van de Amerikahaven in Amsterdam tot aan de Q1 veld te hergebruiken voor CO₂ transport, om zo CO₂ afkomstig uit industriële clusters naar deze offshore opslaglocatie te transporteren. Voor dergelijke initiatieven is het van wezenlijk belang dat internationale backbone infrastructuur toegankelijk is op een wijze die marktwerking ondersteunt, ook voor partijen die slechts een deel van het totale tracé benutten.

Tegen deze achtergrond maakt Petrogas gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op het Voornemen en Participatieplan CO₂ Highway Europe, met specifieke aandacht voor open toegang en eerlijke marktverhoudingen.

3. Open access en side entry- en exitpunten

Petrogas onderkent dat CO₂ transportinfrastructuur, in het bijzonder wanneer deze fungeert als pan-Europese backbone, dient te worden ontworpen en geëxploiteerd volgens het principe van open access en non-discriminatoire toegang. Dit principe heeft alleen praktische betekenis indien derden niet alleen in theorie, maar ook in de praktijk in staat zijn om CO₂ in het systeem in te voeren en CO₂ aan het systeem te onttrekken. Op basis van de thans beschikbare projectinformatie lijkt het er echter op dat langs het tracé geen concrete entrypuncten worden voorzien en dat niet wordt uitgegaan van de mogelijkheid van exitpunten. Dit heeft tot gevolg dat CO₂ die binnen de Europese markt wordt afgevangen via de hubs in Duinkerke en Zeebrugge wordt getransporteerd en vervolgens de Europese Unie verlaat, zonder dat aansluiting mogelijk is op opslagprojecten binnen de lidstaten. Dit roept vragen op over de samenhang van het project met de bredere Europese doelstellingen om een evenwichtige en zelfvoorzienende CCS keten binnen de EU te ontwikkelen.

In dit verband merkt Petrogas op dat Europese olie- en gasproducenten op grond van de Net Zero Industry Act wettelijk verplicht zijn om uiterlijk in 2030 bij te dragen aan de beschikbaarheid van CO₂-opslagcapaciteit. Tegen deze achtergrond is Petrogas benieuwd in hoeverre er reeds overleg plaatsvindt met het ministerie van Klimaat en Groene Groei over de mogelijke realisatie van exitpunten binnen het Nederlandse deel van de Noordzee, mede gelet op de verplichtingen voor de Nederlandse overheid onder de Net Zero Industry Act om een effectief en gecoördineerd vergunningentraject voor CO₂ transport- en opslagprojecten in Nederland te waarborgen en bij te dragen aan implementatie daarvan. Petrogas benadrukt daarbij dat besluiten die in het kader van dit project en het bijbehorende traject worden genomen, geen belemmerende of negatieve invloed zouden moeten hebben op toekomstige CCS projecten, zowel ten aanzien van ruimtegebruik als van de feitelijke technische en operationele haalbaarheid.

Petrogas acht het daarom essentieel dat in de verdere ontwikkeling van het project niet alleen wordt voorzien in de mogelijkheid van eventuele CO₂ entrypuncten (wat in de V&P als potentiële toekomstige uitbreiding werd genoemd), maar zeker ook in CO₂ exitmogelijkheden langs het tracé. Dit betreft niet alleen het reserveren van fysieke locaties waar dergelijke aansluitpunten gerealiseerd kunnen worden, maar ook het bieden van duidelijkheid over de technische, operationele en procedurele voorwaarden waaronder derden van deze mogelijkheden gebruik kunnen maken, waaronder drukregimes, CO₂ specificaties, capaciteitsallocatie en governance. Zonder dergelijke voorzieningen dreigt de infrastructuur te functioneren als een gesloten transitsysteem, in plaats van als een open backbone die de ontwikkeling van een concurrerende en geïntegreerde Europese CCS markt ondersteunt.

4. Tariefsystematiek en marktwerking

Wat bepalend is voor het feitelijk gebruik kunnen maken van deze exitpunten, is mede de wijze waarop toegang tot zeer lange afstands CO₂ infrastructuur economisch wordt vormgegeven. Dat is van doorslaggevend belang voor daadwerkelijke marktwerking. Indien CO₂ stromen die slechts een beperkt deel van de totale infrastructuurlengte benutten, bijvoorbeeld doordat zij via een side exit worden afgevoerd, worden geconfronteerd met dezelfde end-to-end kostenstructuur als stromen die de volledige lengte benutten, kan dit een feitelijke toetredingsdrempel vormen. In situaties waarin CO₂ via nationale afvoerleidingen worden uitgevoerd voor opslag, kan een dergelijke benadering leiden tot economische uitsluiting van alternatieve routes en aanbieders.

Petrogas acht het daarom van belang dat in het verdere planproces uitgangspunten worden gehanteerd die waarborgen dat prijsstelling en toegang tot de infrastructuur door vraag en aanbod tot stand kunnen komen binnen een competitieve markt. Dit vergt dat ontwerp en toegangssystemen geen structurele voordelen creëren voor partijen die de volledige lengte van de infrastructuur benutten, en dat gebruikers die slechts een beperkt deel gebruiken niet onevenredig worden benadeeld. Daarmee wordt voorkomen dat zeer lange afstands infrastructuur een monopoliserend effect krijgt, terwijl ruimte blijft voor commerciële tariefvorming.

5. Concrete verzoeken

Petrogas verzoekt dat in het verdere planproces aandacht wordt besteed aan de volgende punten:

- Inzicht in de beoogde en potentiële locaties van side exitpunten in het Nederlandse deel van het tracé.
- Duidelijkheid over de technische en operationele voorwaarden voor aansluiting, waaronder drukregimes en CO₂ specificaties.
- Transparantie over de wijze waarop toegang tot deze exitpunten in de praktijk wordt georganiseerd, inclusief capaciteit en governance.
- Borging dat gebruikers die slechts een deel van het tracé benutten niet onevenredig worden benadeeld ten opzichte van end to end gebruikers.
- Waarborgen dat toetreding van nieuwe partijen, waaronder Nederlandse opslaginitiatieven, niet structureel wordt belemmerd.

6. Slotopmerking

Petrogas acht deze punten essentieel om te waarborgen dat CO₂ Highway Europe bijdraagt aan een open, concurrerende en toekomstbestendige CCS keten waarin marktwerking centraal staat en waarin ook Nederlandse transport- en opslagprojecten tijdig en effectief kunnen worden aangesloten.

Verzonden: 1/15/2026 5:07:12 PM
Onderwerp:
Project: CO2 Highway Europe - V&P
Achternaam: [REDACTED]
Tussenvoegsel(s): [REDACTED]
Voorletters: [REDACTED]
Straat: Postbus
Huisnummer: 19
Postcode: 9700 MA
Woonplaats: Groningen
Land: Nederland
Telefoonnummer: [REDACTED]
E-mailadres: [REDACTED]
Als: Bedrijf
(Mede) namens:
Organisatie: N.V. Nederlandse Gasunie

Zienswijze/reactie

Zie de bijlage - CL 26.0001

107749019_11284499_Zienswijze_voornemen_en_participatieplan_CO2HE.docx

Ministerie van Klimaat en Groene Groei
Bureau Energieprojecten
Inspraakpunt CO2HE
Postbus 111
9200 AC Drachten

N.V. Nederlandse Gasunie
Postbus 19
9700 MA Groningen
Concourslaan 17
T (050) 521 91 11
F (050) 521 19 99
E info@gasunie.nl
Handelsregister Groningen 02029700
www.gasunie.nl

Datum
15 januari 2026

Doorkiesnummer

Ons kenmerk
CL 26.0001

Uw kenmerk

Onderwerp
Zienswijze Voornemen en Participatieplan Project CO2HE

Geachte mevrouw Hermans,

Met ingang van 5 december 2025 ligt ter inzage het Voornemen en Participatieplan van het Project CO2HE.¹

N.V. Nederlandse Gasunie (hierna: Gasunie) heeft kennisgenomen van de inhoud van dit voornemen en participatieplan (hierna: voornemen) en maakt graag gebruik van de gelegenheid een zienswijze in te dienen en wel vanwege het volgende.

In het voornemen worden onder meer Gasunie en BBL (Company) genoemd als stakeholders, die door u worden betrokken bij het project.²

Het door u genoemde BBL (Company) is één van de bedrijven, waarin Gasunie een belang heeft. Zo zijn er nog meer bedrijven, waar Gasunie een belang in heeft, zoals Aramis en Porthos.

Vraag

Gelet hierop vraagt Gasunie zich dan ook af, wie u in het kader van dit voornemen en participatieplan bedoelt met "Gasunie"?

Dit is met name vanuit praktisch oogpunt van belang: dat geeft duidelijkheid met het oog op het stroomlijnen van de activiteiten van Gasunie in het kader van dit project.

In het geval u hier vragen over heeft, is Gasunie uiteraard bereid om daar een nadere toelichting op te geven.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

¹ Zie: Staatscourant 2025, 40262.

² Zie Bijlage 1, dat een volledige lijst van stakeholders bevat.

Verzonden: 1/15/2026 5:27:52 PM

Onderwerp:

Project: CO2 Highway Europe - V&P

Achternaam: [REDACTED]

Tussenvoegsel(s):

Voorletters: [REDACTED]

Straat: George Hintzenweg - Lotus Campus gebouw E, 5e verdieping

Huisnummer: 77-89 Lotus Campus gebouw E, 5e verdieping

Postcode: 3068 AX

Woonplaats: Rotterdam

Land: Nederland

Telefoonnummer:

E-mailadres: [REDACTED]

Als: Bedrijf

(Mede) namens:

Organisatie: CO2next

Zienswijze/reactie

Zie bijlage: CO2N_SSE_ZW03_CO2HE_S.PDF

107751061_11284573_CO2N_SSE_ZW03_CO2HE_S.pdf

Aan de Minister van Klimaat en Groene Groei
T.a.v. Bureau Energieprojecten
Inspraakpunt CO₂HE
Postbus 111 | 9200 AC Drachten

Datum 15 januari 2026
Kenmerk CO₂N_SSE_ZW03 CO₂HE
Betreft Reactie op Voornemen en Participatieplan CO₂HE
E contact [REDACTED]

Van vrijdag 5 december 2025 tot en met donderdag 15 januari 2026 ligt het Voornemen en Participatieplan ter inzage van het project CO₂HE. Wij danken u voor de mogelijkheid om een reactie te geven in deze fase van de projectprocedure. Met deze reactie willen wij ons project bij u onder de aandacht brengen.

CO₂next

CO₂next (een project van Vopak, Gasunie, Shell en TotalEnergies) streeft naar de realisatie van een terminal voor de op- en overslag van vloeibare CO₂ op de Maasvlakte in Rotterdam. CO₂ wordt hier per schip en mogelijk in de toekomst per spoor aangevoerd. Vanuit de terminal kan CO₂ worden opgeslagen in lege gasvelden onder de zeebodem (CCS), bijvoorbeeld via de infrastructuur van het Aramis-initiatief, en in de toekomst mogelijk ook verder worden vervoerd, bijvoorbeeld om te worden hergebruikt (CCU).

CO₂next is onderdeel van het Aramis-initiatief, dat bouwt aan grootschalige transportinfrastructuur voor de opslag van CO₂ in lege gasvelden onder de Noordzee. Het Aramis-initiatief wordt ontwikkeld op basis van Nederlands en Europees beleid, biedt de industrie in Nederland en haar buurlanden een betaalbare en tijdige decarbonisatieroute en draagt zo bij aan het behalen van de klimaatdoelen en een verantwoord behoud van de industrie. Het Aramis-initiatief is onderdeel van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie & Klimaat (MIEK) van het Ministerie van Klimaat en Groene Groei. Ook heeft Aramis de status van *Project of Common Interest (PCI)* van de EU.

CO₂next vraagt om in deze projectprocedure als volwaardig stakeholder te worden betrokken. Hiernaast vragen we het bevoegd gezag om in de voorliggende projectprocedure geen besluiten te nemen die direct of indirect de ontwikkeling kunnen belemmeren van bestaande en toekomstige CO₂-opslaglocaties die cruciaal zijn voor het volledig benutten van de Aramis-transportcapaciteit (22 mtpa).

Uiteraard zijn wij bereid een toelichting te geven op ons project. Graag vernemen we uw reactie en verzoeken we u vriendelijk ons op de hoogte te houden van de voortgang in deze projectprocedure.

Met vriendelijke groet,

Namens CO₂next
Decisionsigned by:

[REDACTED]