

Inspraakbundel

Reacties op concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau 'CO2 Highway Europe'

Inspraakpunt Bureau Energieprojecten
Postbus 111
9200 AC DRACHTEN
www.energietransitie.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 202600777 tot en met 202601683.....	10

Woord vooraf

Van vrijdag 22 mei tot en met donderdag 2 juli 2026 lag de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (concept-NRD) ter inzage voor CO2 Highway Europe. In de concept-NRD staan de kaders voor het op te stellen milieueffectrapport (MER) voor het bovengenoemde project.

Iedereen kon op de notitie reageren door het indienen van een reactie binnen de bovengenoemde periode.

Wat gaat er gebeuren?

Het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (hierna: EZK) en Equinor ASA (hierna: Equinor) zijn van plan een offshore pijpleidingsysteem voor het transport van afgevangen CO2 aan te leggen. Het CO2 Highway Europe project zal afgevangen CO2 van industriële clusters in Duinkerken (Frankrijk) en Zeebrugge (België) via de Noordzee naar permanente opslaglocaties op het Noorse continentale plat brengen. Het Nederlandse deel van het project bestaat uit het transport van CO2 door Nederlandse wateren, zonder directe aantakkingen op het Nederlandse vasteland en zonder opslag in Nederlandse wateren, waarbij wel de mogelijkheid wordt gecreëerd voor een toekomstige Nederlandse aansluiting.

In Nederlandse wateren komen de Franse en Belgische pijpleidingen samen en vormen vanaf dat punt één gezamenlijke leiding richting Noorwegen. De pijpleiding heeft een initiële transportcapaciteit van circa 18 miljoen ton CO2 per jaar, met een maximale capaciteit van ongeveer 27 miljoen ton per jaar, en maakt onderdeel uit van een breder Europees CO2-transportnetwerk, genaamd EU2NSEA, gericht op het verminderen van industriële CO2-uitstoot en het realiseren van Europese klimaatdoelstellingen.

Waarom is dit project nodig?

Het project CO2 Highway Europe is nodig om de uitstoot van CO2 in moeilijk te verduurzamen industriële sectoren te verminderen en daarmee bij te dragen aan het behalen van nationale en Europese klimaatdoelstellingen. Voor sectoren zoals staal, cement, raffinage en afvalverwerking zijn op korte termijn beperkte alternatieven beschikbaar voor volledige elektrificatie of het gebruik van hernieuwbare energie. Carbon Capture and Storage (CCS) biedt voor deze sectoren een effectieve oplossing door CO2 af te vangen en permanent op te slaan, waardoor significante emissiereducties mogelijk zijn zonder dat industriële activiteiten hoeven te worden afgebouwd.

Europese en internationale studies, waaronder van het IPCC, benadrukken dat CO2-afvang en -opslag noodzakelijk is om de klimaatdoelen van het Akkoord van Parijs te halen. Het faciliteren van grootschalig CO2-transport via een internationale pijpleidinginfrastructuur, zoals CO2 Highway Europe, is daarom essentieel om CCS op voldoende schaal mogelijk te maken en tijdig de beoogde emissiereducties te realiseren binnen Europa.

Welke procedure wordt gevolgd?

Op de besluitvorming voor dit project is de projectprocedure van toepassing. Dit betekent dat het tracé wordt vastgelegd in een projectbesluit. De Staatssecretaris van Klimaat en Groene Groei (hierna: KGG) en de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening stellen dit projectbesluit vast. Besluiten die voor het project nodig zijn, worden voorbereid in één gecoördineerde procedure. De Staatssecretaris van KGG coördineert deze procedure.

Milieueffectrapportage

Een milieueffectrapportage (mer-procedure) brengt de milieueffecten van een activiteit of project in beeld. Op deze manier kan het milieubelang volwaardig meegewogen worden in de besluitvorming, in dit geval het projectbesluit. Om deze effecten zichtbaar te maken, wordt een MER opgesteld. De eerste stap in de mer-procedure is het opstellen van een concept-NRD. Een MER kan worden

opgesteld op meerdere niveaus van besluitvorming. Bijvoorbeeld strategisch planMER of juist meer uitvoerend projectMER. Dit project zal onderzocht worden aan de hand van zowel een planMER en een projectMER. De Commissie voor de milieueffectrapportage wordt om advies gevraagd op dit concept-NRD.

Reacties

Op de concept-NRD zijn binnen de reactietermijn in totaal 14 reacties binnengekomen. De reacties zijn integraal opgenomen in deze inspraakbundel. U kunt deze inspraakbundel downloaden van www.rvo.nl/co2-he.

Wat gebeurt er hierna?

De concept-NRD wordt ook aan verschillende stakeholders en andere belanghebbenden voorgelegd. Daarnaast brengt de Commissie voor de milieueffectrapportage een advies uit. Alle reacties en adviezen worden verzameld en verwerkt in de definitieve NRD. Op basis van die notitie wordt het PlanMER en later ProjectMER opgesteld. Het MER vormt de onderbouwing voor het projectbesluit. Het MER komt, samen met het ontwerp van het projectbesluit en de daarmee samenhangende besluiten, ter inzage te liggen. In een latere fase kunt u daar ook weer op reageren.

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 concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau CO₂ Highway Europe, Ministerie van Economische Zaken en Klimaat

Van vrijdag 22 mei tot en met donderdag 2 juli 2026 ligt de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (concept-NRD) ter inzage voor CO₂ Highway Europe. In de concept-NRD staan de kaders voor het op te stellen milieueffectrapport (MER) voor het bovengenoemde project. Iedereen kan op de notitie reageren door het indienen van een reactie binnen de bovengenoemde periode.



Figuur 1: Tracé CO₂ pijpleiding van Frankrijk en België naar Noorwegen



Wat gaat er gebeuren?

Het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (hierna: EZK) en Equinor ASA (hierna: Equinor) zijn van plan een offshore pijpleidingsysteem voor het transport van afgevangen CO₂ aan te leggen. Het CO₂ Highway Europe project zal afgevangen CO₂ van industriële clusters in Duinkerken (Frankrijk) en Zeebrugge (België) via de Noordzee naar permanente opslaglocaties op het Noorse continentale plat brengen. Het Nederlandse deel van het project bestaat uit het transport van CO₂ door Nederlandse wateren, zonder directe aantakkingen op het Nederlandse vasteland en zonder opslag in Nederlandse wateren, waarbij wel de mogelijkheid wordt gecreëerd voor een toekomstige Nederlandse aansluiting.

In Nederlandse wateren komen de Franse en Belgische pijpleidingen samen en vormen vanaf dat punt één gezamenlijke leiding richting Noorwegen. De pijpleiding heeft een initiële transportcapaciteit van circa 18 miljoen ton CO₂ per jaar, met een maximale capaciteit van ongeveer 27 miljoen ton per jaar, en maakt onderdeel uit van een breder Europees CO₂-transportnetwerk, genaamd EU2NSEA, gericht op het verminderen van industriële CO₂-uitstoot en het realiseren van Europese klimaatdoelstellingen.

Waarom is dit project nodig?

Het project CO₂ Highway Europe is nodig om de uitstoot van CO₂ in moeilijk te verduurzamen industriële sectoren te verminderen en daarmee bij te dragen aan het behalen van nationale en Europese klimaatdoelstellingen. Voor sectoren zoals staal, cement, raffinage en afvalverwerking zijn op korte termijn beperkte alternatieven beschikbaar voor volledige elektrificatie of het gebruik van hernieuwbare energie. Carbon Capture and Storage (CCS) biedt voor deze sectoren een effectieve oplossing door CO₂ af te vangen en permanent op te slaan, waardoor significante emissiereducties mogelijk zijn zonder dat industriële activiteiten hoeven te worden afgebouwd.

Europese en internationale studies, waaronder van het IPCC, benadrukken dat CO₂-afvang en -opslag noodzakelijk is om de klimaatdoelen van het Akkoord van Parijs te halen. Het faciliteren van grootschalig CO₂-transport via een internationale pijpleidinginfrastructuur, zoals CO₂ Highway Europe, is daarom essentieel om CCS op voldoende schaal mogelijk te maken en tijdig de beoogde emissiereducties te realiseren binnen Europa.

Welke procedure wordt gevolgd?

Op de besluitvorming voor dit project is de projectprocedure van toepassing. Dit betekent dat het tracé wordt vastgelegd in een projectbesluit. De Staatssecretaris van Klimaat en Groene Groei (hierna: KGG) en de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening stellen dit projectbesluit vast. Besluiten die voor het project nodig zijn, worden voorbereid in één gecoördineerde procedure. De Staatssecretaris van KGG coördineert deze procedure.

Milieueffectrapportage

Een milieueffectrapportage (mer-procedure) brengt de milieueffecten van een activiteit of project in beeld. Op deze manier kan het milieubelang volwaardig meegewogen worden in de besluitvorming, in dit geval het projectbesluit. Om deze effecten zichtbaar te maken, wordt een MER opgesteld. De eerste stap in de mer-procedure is het opstellen van een concept-NRD. Een MER kan worden opgesteld op meerdere niveaus van besluitvorming. Bijvoorbeeld strategisch planMER of juist meer uitvoerend projectMER. Dit project zal onderzocht worden aan de hand van zowel een planMER en een projectMER. De Commissie voor de milieueffectrapportage wordt om advies gevraagd op dit concept-NRD.

Informatiebijeenkomst

Het Ministerie van EZK organiseert een informatiebijeenkomst waarbij u over het project wordt geïnformeerd en u in gesprek kunt gaan met de initiatiefnemer van het project en het bevoegd gezag. U kunt daar uw vragen stellen. Tijdens deze informatiebijeenkomst zal een plenaire presentatie worden gegeven over dit project.

Dit is een gezamenlijke informatiebijeenkomst, waarin u ook kennis kan nemen van:

- Het ontwerpprogramma van Programma VAWOZ (Verbindingen Aanlanding Wind op Zee): www.rvo.nl/vawoz
- Het Voornemen en Participatieplan van LionLink: www.rvo.nl/lionlink
- Het Voornemen en Participatieplan van Tarchon: www.rvo.nl/tarchon

Datum: donderdag 4 juni 2026

Tijd: 14.30 – 17:00 uur (met inloop vanaf 14:00 uur)

Locatie: Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, Bezuidenhoutseweg 73, 2594 AC, Den Haag



Om deel te kunnen nemen aan deze informatiebijeenkomst dient u zich aan te melden.

Alle informatie over de bijeenkomst en het aanmeldformulier vindt u hier: <https://www.rvo.nl/onderwerpen/bureau-energieprojecten/Informatiebijeenkomst-infraprojecten-op-zee>

Wilt u reageren?

U kunt van vrijdag 22 mei tot en met donderdag 2 juli 2026 reageren op de concept-NRD. In deze periode kunt u de 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 CO₂ HE
Postbus 111
9200 AC Drachten
Wilt u uw brief ondertekenen en uw adres vermelden? Dan sturen wij u per brief een ontvangstbevestiging.
- Telefonisch: u kunt op werkdagen tussen 9.00 en 17.00 uur bellen met Bureau Energieprojecten op 088 042 47 47.

Wat gebeurt er hierna?

De concept-NRD wordt ook aan verschillende stakeholders en andere belanghebbenden voorgelegd. Daarnaast brengt de Commissie voor de milieueffectrapportage een advies uit. Alle reacties en adviezen worden verzameld en verwerkt in de definitieve NRD. Op basis van die notitie wordt het PlanMER en later ProjectMER opgesteld. Het MER vormt de onderbouwing voor het projectbesluit. Het MER komt, samen met het ontwerp van het projectbesluit en de daarmee samenhangende besluiten, ter inzage te liggen. In een latere fase kunt u daar ook weer op reageren.

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 concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau 'CO2 Highway Europe'

Registratienummer	Reactienummer
202600777	202600777
202600806	202600806
202601014	202601014
202601076	202601076
202601112	202601112
202601136	202601136
202601303	202601303
202601363	202601363
202601378	202601378
202601404	202601404
202601407	202601407
202601431	202601431
202601519	202601519
202601683	202601683

Alfabetisch overzicht reacties van organisatie

Reacties op concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau 'CO2 Highway Europe'

Reactienummer	Organisatie
202601303	Aramis project, UTRECHT
202601431	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), HAMBURG (DE)
202601683	Bundeswehr, BONN (DE)
202600777	Elia Asset NV, MERKSEM
202601014	Energie Beheer Nederland (EBN) - Business Unit Gastransitie, UTRECHT
202601519	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, AURICH (DE)
202600806	German Federal Agency for Nature Conservation, LEIPZIG (DE)
202601363	NedZero, UTRECHT
202601407	Petrogas E&P Netherlands B.V., RIJSWIJK
202601076	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Ministerie van OCW, AMSTERDAM
202601136	Stichting De Noordzee, UTRECHT
202601112	Stichting Doggerland, ZANDVOORT
202601404	TenneT TSO, TenneT TSO, ARNHEM

Reactie 202600777 tot en met 202601683

Verzonden: 6/24/2026 7:05:11 PM
Onderwerp:
Project: CO2 Highway Europe (CO2HE)
Achternaam: [REDACTED]
Tussenvoegsel(s):
Voorletters: [REDACTED]
Straat: Vaartkaai
Huisnummer: 2
Postcode: 2170
Woonplaats: Merksem
Land: België
Telefoonnummer:
E-mailadres: [REDACTED]
Als: Bedrijf
(Mede) namens:
Organisatie: Elia Asset NV

Uw zienswijze/reactie:

Zie bijlage

Bureau Energieprojecten
-
Postbus 111
9200 AC Drachten

Contact Center
Vaartkaai 2
2170 Merksem - België
T +32 3 640 08 08
www.elia.be

Mailbox: [REDACTED]
Uw kenmerk: -
Ons kenmerk: 629099-CVE

Merksem, 24/06/2026

CO2 Highway Europe

Plaats: België - Nederland – Duitsland – Denemarken – Noorwegen - Frankrijk

ELIA-installaties:

ELIA-installaties:

Bovengrondse hoogspanningslijnen:

380kV – 220kV - 150kV - 70kV

Ondergrondse hoogspanningskabels:

380kV – 220kV - 150kV - 70kV - 36kV - 15kV

Ondergrondse signalisatiekabels

Ondergrondse optische vezelkabels

Hoogspanningsstations

Geachte mevrouw, Geachte heer,

Naar aanleiding van de melding van het Project CO2 Highway Europe, raadpleegden wij dit dossier.

Elia vraagt dat in het projectdossier rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van hogervermelde **hoogspanningslijnen, hoogspannings -en signalisatiekabels en hoogspanningsstations** welke zich in de bovenvermelde gebieden situeren.

Wij vragen dan ook om de hoogspanningsinstallaties te willen opnemen in de verdere ontwikkelingsplannen (RUP, BPA,...), zodat enerzijds deze installaties in de mate van het mogelijke in stand gehouden kunnen worden en er anderzijds rekening gehouden wordt met de geldende veiligheidsvoorschriften in latere stedenbouwkundige voorschriften. Hieronder vindt u alvast onze standaardtekst die hiervoor gebruikt kan worden:

Hoogspanningsleiding: de aanduiding is bestemd voor bestaande en nieuwe hoogspannings-leidingen en aanhorigheden.

Alle werken, handelingen en wijzigingen voor de aanleg, de exploitatie en de wijzigingen van een hoogspanningsleiding en haar aanhorigheden zijn toegelaten. De aanvragen voor vergunningen voor hoogspanningsleidingen en hun aanhorigheden worden beoordeeld rekening houdend met de in grondkleur aangegeven bestemming. Deze bestemming is van toepassing in zoverre de aanleg, de exploitatie en de wijzigingen van de bestaande hoogspanningsleiding niet in het gedrang wordt gebracht.

Voor bovengrondse hoogspanningsleidingen gelden veiligheidsafstanden tot constructies en voor werken zoals o.m. bepaald in Boek 3 van het KB van 8 september 2019 betreffende de installaties voor transmissie en distributie van elektrische energie, Deel 2, Hoofdstuk 2.11, onderafdeling 2.11.1, Deel 7, Hoofdstuk 7.1, onderafdeling 7.1.3.6 en Deel 9, Hoofdstuk 9.3, onderafdeling 9.3.1. - 9.3.2.1. - 9.3.2.2. - 9.3.2.3. - 9.3.3.1. - 9.3.3.2. - 9.3.4.1. - 9.3.4.2. - 9.3.4.3. - 9.3.4.4. - 9.3.5.1. - 9.3.5.2. - 9.3.5.3. - 9.3.5.4. - 9.3.5.5. - 9.3.5.6 en 9.3.6.1 (Algemeen Reglement op de Elektrische Installaties). Gelieve het advies van Elia in te winnen bij bouw- en/of milieuvergunningaanvragen en bij bouw-, graaf- en constructie-activiteiten in de nabijheid.

De geleiders van een bovengrondse hoogspanningslijn kunnen zowel horizontaal als verticaal bewegen. Voor vaste constructies en bij de uitvoering van werken in de nabijheid van bovengrondse hoogspanningslijnen gelden veiligheidsafstanden zoals onder meer bepaald in Boek 3 van het KB van 8 september 2019 betreffende de installaties voor transmissie en distributie van elektrische energie, Deel 2, Hoofdstuk 2.11, onderafdeling 2.11.1, Deel 7, Hoofdstuk 7.1, onderafdeling 7.1.3.6 en Deel 9, Hoofdstuk 9.3, onderafdeling 9.3.1. - 9.3.2.1. - 9.3.2.2. - 9.3.2.3. - 9.3.3.1. - 9.3.3.2. - 9.3.4.1. - 9.3.4.2. - 9.3.4.3. - 9.3.4.4. - 9.3.5.1. - 9.3.5.2. - 9.3.5.3. - 9.3.5.4. - 9.3.5.5. - 9.3.5.6 en 9.3.6.1 (Algemeen Reglement op de Elektrische Installaties). De hoogtebeperking die hieruit volgt wordt door meerdere factoren bepaald (o.a. het type van de verbinding en de kabel, de afstand tussen 2 pylonen, omgevingsvariabelen wind en temperatuur, de belasting op de hoogspanningslijn), zodat wij geen globaal cijfer kunnen opgeven. Per project voeren wij waar noodzakelijk gratis een hoogtemeting uit, teneinde een gedetailleerd advies te kunnen formuleren.

Als algemene regel wordt minstens in een strook van 25 meter langs beide zijden vanuit de as van de hoogspanningslijn rekening gehouden met mogelijke beperkingen.

Bij de vaste constructies horen ook de constructies bovenop daken zoals liften, airco, zonnepanelen en schoorstenen. Ook voor verlichtingspalen, reclameborden, tijdelijke constructies zoals tenten en wegneembare serres zijn de veiligheidsafstanden voor constructies van toepassing.

Bij werken vragen wij bijzondere aandacht voor de opstelling van een bouwkraan, uitvoering van kraanwerken, hoogtewerkers, betonpompen, stellingen, ladders, vrachtwagens met kipbak, heftrucks, ...).

Dezelfde veiligheidsafstanden zijn van toepassing voor groenaanplanting onder en naast de hoogspanningslijnen.

Naast de in acht te nemen veiligheidsafstanden t.o.v. de geleiders van een luchlijn, is het eveneens belangrijk om rekening te houden met de aanwezige pylonen. Er zijn ook hier veiligheidsafstanden van toepassing naargelang de activiteit die errond uitgevoerd zal worden. Graafwerken, grondwaterbemaling, wijzigingen aan het niveau van het maaiveld, ... kunnen de stabiliteit van de pylonen in gevaar brengen en de funderingen en aardingslussen beschadigen. De pylonen dienen bovendien steeds toegankelijk te zijn voor onze medewerkers, voor controle en onderhoudswerkzaamheden, zodat bij eventuele problemen de elektriciteitsbevoorrading verder gegarandeerd kan worden.

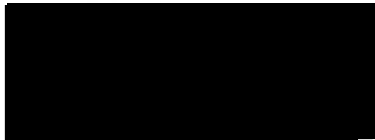
Ingesloten geven wij ook nog de veiligheidsvoorschriften mee met betrekking tot werken in de omgeving van **ondergrondse hoogspannings- en glasvezelkabels**.

Er mag bovendien niet uit het oog worden verloren dat boven en vlakbij de ondergrondse leidingen, allen gelegen in het openbaar domein, geen diepwortelende begroeiing mag komen omdat deze de leidingen kan beschadigen. Bij technische problemen moet de grond worden uitgegraven wat verstoring van de directe omgeving met zich brengt.

Verder heeft Elia ook diverse hoogspanningsstations in de betrokken gebieden en dient u met de respectievelijke veiligheidsvoorschriften in bijlage rekening te houden.

Mogen wij u vragen onze bemerkingen in het ontwerp mee op te nemen. Inmiddels blijven wij steeds bereid om in samenspraak mee oplossingen te zoeken voor een optimale inrichting van het plangebied.

Hoogachtend,



Bijlagen: 1. Veiligheidsvoorschriften
2. Overview map

**UITVOERING VAN WERKEN IN DE NABIJHEID VAN ONDERGRONDSE HOOGSPANNINGS-,
SIGNALISATIE –EN OPTISCHE VEZELKABELS****VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN**

Deze veiligheidsrichtlijnen moeten worden meegedeeld aan alle gespecialiseerde vaklieden, aannemers of onderaannemers die werken zullen uitvoeren op de werf.

Werken in de buurt van geleiders

1. De aanduidingen op onze plannen mogen slechts worden beschouwd als gegevens die het mogelijk maken om, door het manueel graven van korte dwarsseleuven of door het manueel uitvoeren van peilingen, de ligging van de kabels te bepalen.
2. De informatie vermeld in onze plannen is slechts geldig gedurende een periode van 6 maanden. Daarna dient, als de werken niet beëindigd zijn, een nieuwe planaanvraag ingediend te worden via de website : www.klip.vlaanderen.be
3. Indien onze plannen niet de volledige werkzone bestrijken, mag men niet extrapoleren, maar moeten er bijkomende plannen aangevraagd worden.
4. Een kabel wordt niet noodzakelijk rechtlijnig gelegd, zijdelingse uitwijkingen over de breedte van de kabelselef zijn uiteraard mogelijk.
5. Het is steeds mogelijk dat bepaalde referentiepunten gewijzigd werden door een andere huisnummering of wegeniswerken. Er dient dus eerst naar overeenstemming gezocht tussen plan en omgeving.
6. De bestaande reglementeringen leggen bepaalde verplichtingen op aan de aannemers van werken in de nabijheid van elektrische kabels.

De voornaamste van deze verplichtingen zijn (zie Boek 3 van het KB van 8 september 2019 betreffende de installaties voor transmissie en distributie van elektrische energie, Deel 9, Hoofdstuk 9.3, onderafdeling 9.3.6.1) :

- Geen enkel grondwerk, bestrating of ander werk mag in de omgeving van een ondergrondse elektrische kabel uitgevoerd worden zonder voorafgaand de eigenaar van de grond, de overheid die de eventueel gebruikte openbare weg beheert en de beheerder van de kabel te raadplegen. Het al dan niet aanwezig zijn van merktekens, voorzien in Boek 3 van het KB van 8 september 2019 betreffende de installaties voor transmissie en distributie van elektrische energie, Deel 5, Hoofdstuk 5.2, onderafdeling 5.2.10.2 en Deel 9, Hoofdstuk 9.1, onderafdeling 9.1.4, geeft geen vrijstelling van deze raadpleging. De eigenaar van de grond moet dus geraadpleegd worden en bovendien mag met de uitvoering van een werk pas worden gestart na lokalisatie van de kabels.
 - Zonder dat de aannemer en de beheerder van de kabel voorafgaand overeengekomen zijn over de in acht te nemen voorwaarden, mag men geen gebruik maken van machines of mechanisch gereedschap in een zone tussen twee verticale vlakken op een afstand van 50 cm aan weerszijden van de kabel.
7. Voor hoogspanningskabels:

- De afdekplaten moeten onaangeroerd blijven.
 - De kabels mogen niet ondergraven en niet gemanipuleerd worden.
 - Indien een kruising van onze ondergrondse hoogspanningskabels wordt voorzien, gelieve hiervoor 8 weken op voorhand onze diensten te contacteren.
 - Indien er grondwaterbemaling in een open sleuf geplaatst zou worden in de nabijheid van de kabels, vragen wij om voldoende maatregelen te nemen zodat er geen afbrokkeling van de sleuf optreedt en onze kabels niet bloot komen te liggen.
8. Voor signalisatiekabels en optische vezels is er soms geen minimum diepte opgelegd en sommige kabels worden zonder kabelbescherming gelegd. Bijgevolg dient men bij gebruik van mechanische werktuigen in de nabijheid van de kabels een behoorlijke veiligheidsmarge aan te houden, een voorzorg die onontbeerlijk is ter voorkoming van beschadiging.
9. Geen enkele installatie mag worden gebouwd binnen een zone van 1 meter aan weerszijden van de kabellagen.
10. Ingeval bij de uitvoering van de werken onze kabel beschadigd zou worden, heeft de veroorzaker er alle belang bij dat onmiddellijk te melden om bijkomende schade te voorkomen (vb. door waterinsijpeling).

Beplantingen in de nabijheid van ondergrondse verbindingen

Om de veiligheid en de toegankelijkheid van de ondergrondse kabels te garanderen, mogen er geen bomen worden aangeplant binnen een zone van 2 meter aan weerszijden van de kabellagen.

Kleine struiken met beperkte wortels (maximumdiepte 40 cm) kunnen worden aanvaard. In dat geval moet rekening worden gehouden met eventuele beschadiging van de beplantingen bij herstellingswerken aan de kabels.

Contactgegevens

Aanvragen voor bijkomende informatie en projectplannen kunnen worden overgemaakt aan:

Elia Asset – Contact Center Noord
Vaartkaai 2
2170 Merksem

Tel: 03/640.08.08
Fax: 03/640.07.59
Mail: [REDACTED]

Om een snelle behandeling van de vragen te garanderen, verzoeken wij u om de nodige gegevens bij de hand te houden: referenties van de briefwisseling met Elia, nummers van de betreffende verbindingen, gemeente en straat...

Aansprakelijkheid

Elia Asset nv kan geenszins aansprakelijk worden gesteld voor schade die het gevolg is van rechtstreeks of onrechtstreeks contact met een hoogspanningsverbinding en die veroorzaakt zou worden aan personen, machines of werfmachines als gevolg van de interventie van derden.

De wetgeving bepaalt bovendien dat de bouwheer aansprakelijk kan worden gesteld voor elke eventuele schade, zelfs voor de schade die wordt toegebracht aan hoogspanningsverbindingen.

De bouwheer kan hier bovendien gerechtelijk voor vervolgd worden.

Elke schade die wordt veroorzaakt aan onze kabels, en bijgevolg ook elk nadeel dat bij de exploitatie van onze netten wordt geleden door toedoen van de werken, of als gevolg ervan, wordt aan de bouwheer toegeschreven.

Deze aansprakelijkheid betreft zowel de schade die werd veroorzaakt tijdens de werken als de schade die eruit voortvloeit, en meer bepaald het geleidelijk verlies van de diëlektrischeit van een kabel als gevolg van een schok of een eventuele verzakking van de sleuven.

Bijlage

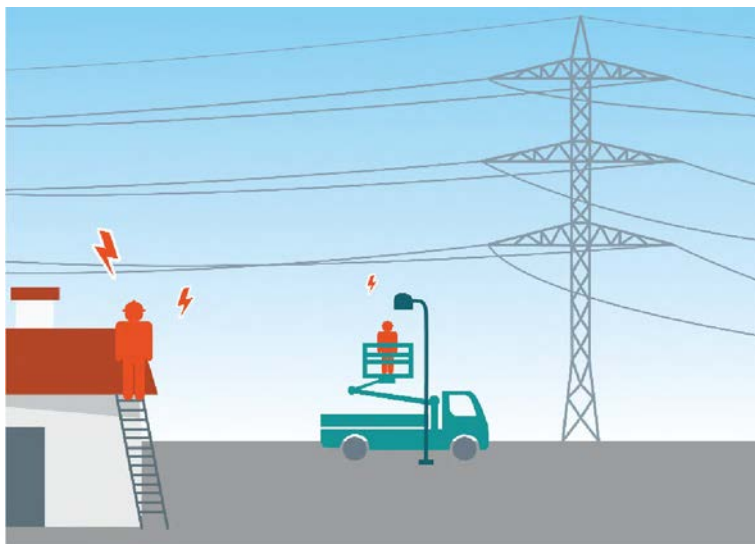
UITVOERING VAN WERKEN IN DE NABIJHEID VAN BOVENGRONDSE HOOGSPANNINGSLIJNEN

VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN

Deze veiligheidsrichtlijnen moeten worden meegedeeld aan alle gespecialiseerde vaklieden, aannemers of onderaannemers die werken zullen uitvoeren op de werf. Bijvoorbeeld: kraanmannen, timmerlieden, dakwerkers, antenne-installateurs, ...

Werken in de nabijheid van geleiders

1. Elke persoon die zich binnen een afstand kleiner dan de reglementaire veiligheidsafstand van de geleiders van een hoogspanningslijn bevindt, stelt zich bloot aan dodelijk gevaar. Hetzelfde gevaar geldt ook voor personen die in de nabijheid van de geleiders om het even welke machines of materieel hanteren of bedienen.



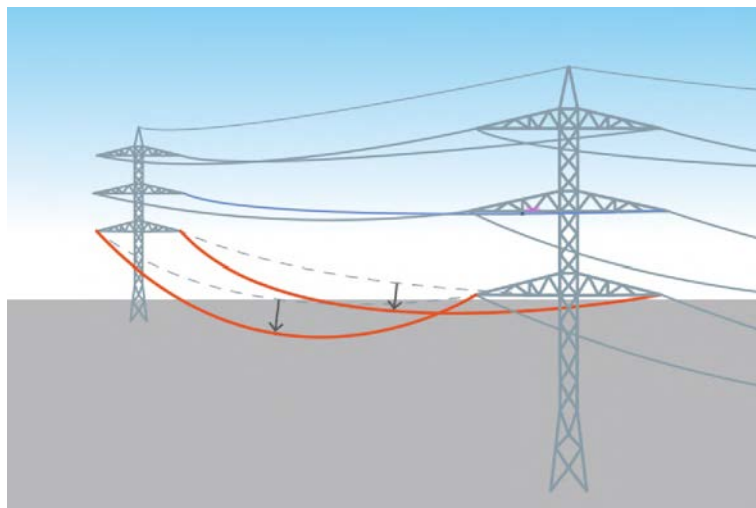
2. Het Boek 3 van het KB van 8 september 2019 betreffende de installaties voor transmissie en distributie van elektrische energie, Deel 7, Hoofdstuk 7.1, onderafdeling 7.1.3.6, bepaalt de veiligheidsafstanden die moeten worden gerespecteerd ten aanzien van de meest ongunstige stand van de hoogspanningsgeleiders

Spanning van de lijn (kV)	Veiligheidsafstand (meter)
30 - 36	3,0
70	3,7
110	4,1

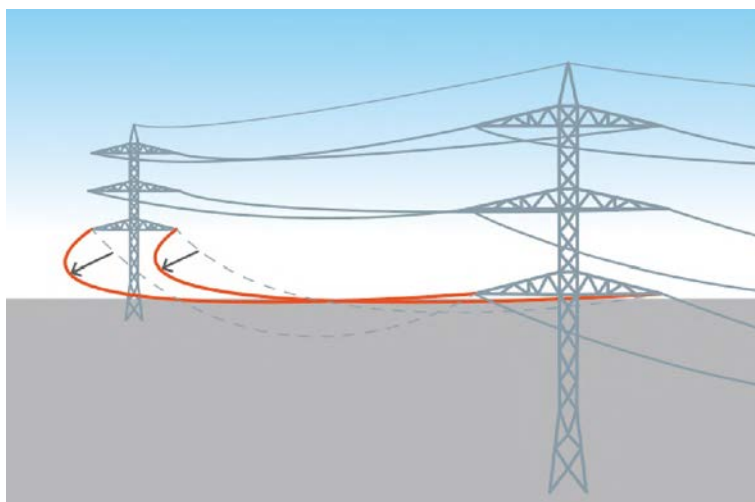
150	4,5
220	5,2
380	6,8

3. De stand van de geleiders kan plots variëren onder invloed van verschillende factoren zoals de buitentemperatuur, de wind, de elektrische lading, ijzel. Voor een onervaren persoon is het bijgevolg zeer moeilijk om de meest ongunstige stand van de geleiders te bepalen.

De geleider zal meer **doorhangen**, naarmate de kabeltemperatuur stijgt. De kabeltemperatuur stijgt naarmate de lijn meer wordt belast, de omgevingstemperatuur stijgt, de zonne-intensiteit toeneemt, en de wind afneemt (minder koeling van de geleider).



Bij forse wind zal de temperatuur van de geleider snel afnemen en kan de geleider **uitzwaaien**.



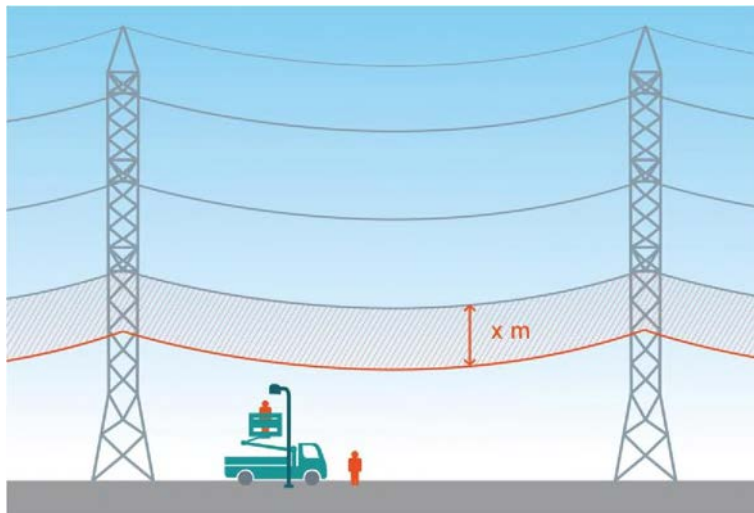
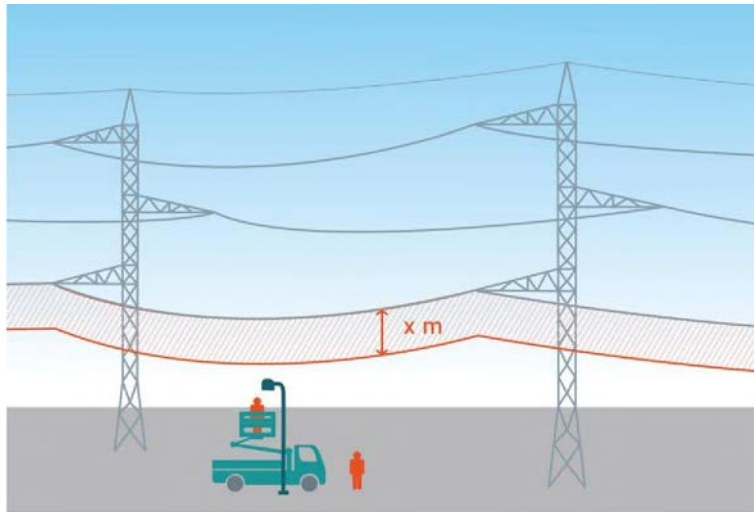
Bij twijfel moeten de werken onmiddellijk worden stopgezet en moet contact worden opgenomen met het Contact Center van Elia, dat de nodige maatregelen zal treffen.

4. De veiligheidsafstanden vermeld in punt 2 moeten strikt worden nageleefd. Geen enkele persoon, geen enkele machine en geen enkel voorwerp mag in geen enkele omstandigheid de geleiders van de bovengrondse hoogspanningslijnen naderen op een afstand die kleiner is dan de voornoemde waarden.

Een dodelijke elektrische boog kan zich al voordoen als een persoon of voorwerp gewoon een element onder spanning nadert. Contact is daarvoor niet noodzakelijk. Het tussenplaatsen van een plank of isolatiemateriaal, biedt in geen enkel geval voldoende bescherming.

De werkverantwoordelijke moet steeds zeer aandachtig zijn bij het gebruik of de verplaatsing van kranen, balken, betonijzers...; ook bij het opspatten van bijvoorbeeld water, stof of vijlsel in de richting van elementen onder spanning.

Zie [punt 2](#) voor de te respecteren
 veiligheidsafstand (x m).



5. Grote metalen onderdelen in de nabijheid van hoogspanningslijnen zijn onderhevig aan het **inductieverschijnsel**. Daarom moeten uitrustingen zoals stellingen, hoogtewerkers met gondel, kranen, ... worden **geaard**.

Werken met kranen

In geval van beperkt zicht (weersomstandigheden, voor zonsopgang, ...) vragen wij u wegens veiligheidsredenen om de kraanwerken niet aan te vatten maar te wachten tot onze installaties (hoogspanningsgeleiders en/of hoogspanningsmast) voldoende zichtbaar zijn.

Geen enkele element van de kraan (giek, last,...) mag zich ooit boven de hoogspanningslijnen begeven.

Voorafgaande elke (toren)kraanopstelling en gebruik, dient een compatibiliteitsanalyse uitgevoerd met betrekking tot de hoogspanningslijnen en voorgelegd aan het contact center Elia.

Werken in de nabijheid van hoogspanningsmasten

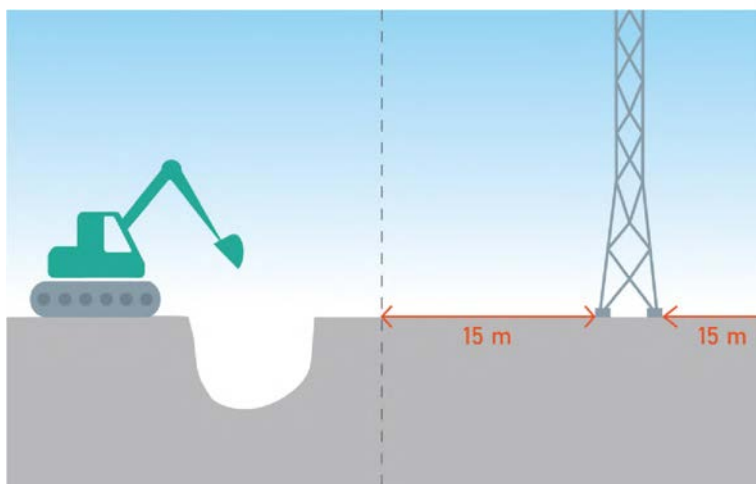
1. De masten moeten **permanent toegankelijk** blijven. Geen enkele hindernis (materialen, uitgravingen, beplantingen ...) mag de toegang tot de onmiddellijke omgeving onderaan de masten beperken.

Deze toegang moet minstens 3 meter breed zijn en zo kort en direct mogelijk vanaf de openbare weg. De mast moet bereikbaar zijn voor voertuigen en voor het materieel dat nodig is voor de opstelling, de bewaking, het onderhoud en het herstellen van de lijnen.

2. In geen enkel geval mag **de stabiliteit** van de masten in het gedrang worden gebracht.
 - Indien werken worden uitgevoerd op minder dan 15 meter van de betonblokken van de mastfunderingen, moet aan het Contact Center van Elia een gedetailleerd overzicht van de interventies worden voorgelegd voor akkoord, dit geldt eveneens voor :
 - o uitgravingen
 - o aanvullingen
 - o oppompen / drainagewerken / wijzigen grondwaterspiegel
 - o gestuurde boringen / persingen
 - o ...

waarbij specifieke maatregelen nodig kunnen zijn.

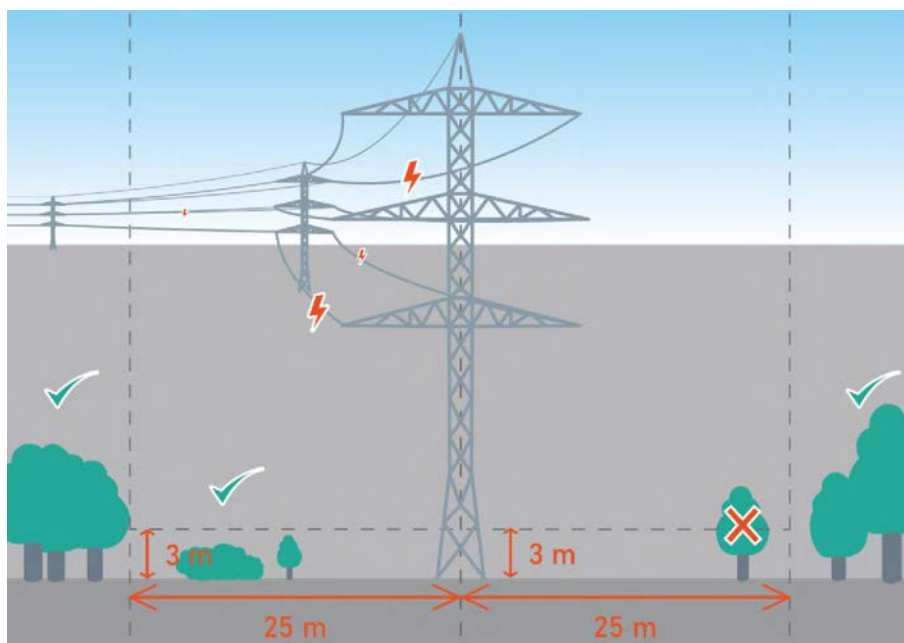
- Indien het werfverkeer zich op minder dan 15 meter van de betonblokken van de mastfunderingen situeert, dan dienen de details (types voertuigen, frequentie, ...) en de voorzorgsmaatregelen voorgelegd te worden aan het Contact Center van Elia voor akkoord.



Beplantingen in de nabijheid van bovengrondse hoogspanningslijnen

Bomen die meer dan 3 meter hoog kunnen worden, mogen niet worden aangeplant in een zone van 30 meter aan weerszijden van de as van de hoogspanningslijnen; dit om latere snoeiwerken te vermijden.

Elia kan afwijkingen op deze regel toestaan, maar uitsluitend nadat het Contact Center heeft gecontroleerd of de beplantingen die men wil aanbrengen verenigbaar zijn met de installaties van Elia. Een afwijking kan worden aangevraagd bij het Contact Center van Elia en moet de plaats, de soort en de maximumhoogte vermelden van de bomen die zullen worden aangeplant.



Contactgegevens

Aanvragen voor bijkomende informatie en projectplannen kunnen worden overgemaakt aan:

Elia Asset – Contact Center Noord

Vaartkaai 2

2170 Merksem

Tel: 03/640.08.08

Fax: 03/640.07.59

Mail: 

Om een snelle behandeling van de vragen te garanderen, verzoeken wij u om de nodige gegevens bij de hand te houden: referenties van de briefwisseling met Elia, nummers van de betrokken luchtlijnen of masten, gemeente en straat.

Aansprakelijkheid

Elia Asset nv kan geenszins aansprakelijk worden gesteld voor schade die het gevolg is van rechtstreeks of onrechtstreeks contact met een hoogspanningslijn en die veroorzaakt zou worden aan personen, machines of werfmachines als gevolg van de interventie van derden. Evenmin kan schade veroorzaakt aan de terreinen, gebouwen en machines worden toegeschreven aan Elia Asset nv indien zij het gevolg is van de breuk van een geleider nadat schade werd toegebracht door derden.

De wetgeving bepaalt bovendien dat de bouwheer aansprakelijk kan worden gesteld voor elke eventuele schade, zelfs voor de schade die wordt toegebracht aan hoogspanningsverbindingen. De bouwheer kan hier bovendien gerechtelijk voor vervolgd worden.

Bijlage ...

UITVOERING VAN WERKEN IN DE NABIJHEID VAN HOOGSPANNINGSPOSTEN

VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN

Deze veiligheidsrichtlijnen moeten worden meegedeeld aan alle bouwvakkers, aannemers of onderaannemers die werken uitvoeren op de werf.

Werken in de nabijheid van een hoogspanningspost

Tijdens interventies in de nabijheid van een hoogspanningspost moet rekening worden gehouden met de volgende elementen.

1. Geen enkel overhangend deel (kraan, materieel, ...) boven onze eigendommen en installaties is toegestaan
2. Geen enkel uitstekend deel van wat dan ook mag de afsluiting van de post overschrijden
3. Indien de werken een grote hoeveelheid stof veroorzaken, moet worden vermeden dat dit stof zich in de richting van de hoogspanningsuitrustingen verplaatst; stof kan namelijk hun goede werking in het gedrang brengen.
4. De nodige maatregelen moeten worden genomen om trillingen en schokken te beperken; deze trillingen kunnen een negatieve invloed hebben op de werking van onze uitrustingen. Bij twijfel stellen wij u voor contact op te nemen met onze diensten.

5. De toegang tot de post mag op geen enkele manier belemmerd worden.
6. In geen enkel geval mag de stabiliteit van ons terrein en van de steunen van de afsluiting in gevaar worden gebracht door de uitvoering van uitgravings- of ophogingswerken. Als er grondwerken gepland zijn die deze stabiliteit zouden kunnen aantasten, vragen wij om ons de details van de interventies mee te delen, met inbegrip van de specifieke maatregelen voor ondersteuning van de uitgravingen, bemalingen, ..., evenals de veiligheidsmaatregelen die zullen worden genomen.

Contactgegevens

Aanvragen voor bijkomende inlichtingen en projectplannen kunnen worden gericht aan:

Elia Asset – Contact Center Noord

Vaartkaai 2

2170 Merksem

Tel: [REDACTED]

Fax: [REDACTED]

Mail: [REDACTED]

Om een snelle behandeling van de vragen te garanderen, verzoeken wij u om de nodige gegevens bij de hand te houden: referenties van de briefwisseling met Elia, nummers van de betrokken luchtlijnen of masten, gemeente en straat...

Aansprakelijkheid

Elia Asset nv kan geenszins aansprakelijk worden gesteld voor schade die het gevolg is van rechtstreeks of onrechtstreeks contact met een hoogspanningsinstallatie en die veroorzaakt zou worden aan personen, machines of werfmachines als gevolg van de interventie van derden. Evenmin kan schade veroorzaakt aan de terreinen, gebouwen en machines worden toegeschreven aan Elia Asset nv indien zij het gevolg is van de breuk van een geleider nadat schade werd toegebracht door derden.

De wetgeving bepaalt bovendien dat de bouwheer aansprakelijk kan worden gesteld voor elke eventuele schade, zelfs voor de schade die wordt toegebracht aan hoogspanningsinstallaties. De bouwheer kan hier bovendien gerechtelijk voor vervolgd worden.

Elke schade die wordt veroorzaakt aan onze installaties, en bijgevolg ook elk nadeel dat bij de exploitatie van onze netten wordt geleden door toedoen van de werken, of als gevolg ervan, wordt aan de bouwheer toegeschreven.

Deze aansprakelijkheid betreft zowel de schade die werd veroorzaakt tijdens de werken als de schade die eruit voortvloeit, en meer bepaald het geleidelijk verlies van de diëlektriciteit van een kabel als gevolg van een schok of een eventuele verzakking van de sleuven.

Verzonden: 6/25/2026 3:09:43 PM

Onderwerp:

Project: CO2 Highway Europe (CO2HE)

Achternaam:

Tussenvoegsel(s):

Voorletters:

Straat: Alte Messe

Huisnummer: 6

Postcode: 04103

Woonplaats: Leipzig

Land: Duitsland

Telefoonnummer:

E-mailadres: [REDACTED]

Als: Overheid

(Mede) namens:

Organisatie: German Federal Agency for Nature Conservation

Uw zienswijze/reactie:

Sehr geehrte Damen und Herren / Geachte dames en heren,

anbei übersenden wir Ihnen in der Anlage die Stellungnahme des Bundesamtes für Naturschutz /
hierbij sturen wij u in de bijlage het standpunt van het Federaal Bureau voor Natuurbehoud.

Mit freundlichen Grüßen / Met vriendelijke groeten

im Auftrag / namens

Bundesamt für Naturschutz

FG II 4.4 Zulassungsverfahren in der AWZ

Standort Leipzig | Alte Messe 6 | 04103 Leipzig

Telefon: [REDACTED]

E-Mail: [REDACTED]

Internet: www.bfn.de

109628951_11619613_2026_06_25_PA_Stgn_BfN_ESPOO_Equinor.pdf



Bundesamt für Naturschutz · Alte Messe 6 · 04103 Leipzig

Bureau Energieprojecten

Inspraakpunt CO2 HE

Postbus 111

9200 AC Drachten

Niederlande

Ansprech-
person:

Telefon:

E-Mail:

Geschäfts-
zeichen:

II44-06050609#00003#007

Per Kontaktformular: www.rvo.nl/co2-he

Per E-Mail:

Leipzig, 25.06.2026

Grenzüberschreitende Behördenbeteiligung bei ausländischen Vorhaben nach §§ 62 und 58 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

Vorhaben: Projekt CO₂-Highway-Europe (Equinor) – niederländischer Teil

Schreiben des LBEG vom 12.06.2026 (Az.: L1.4/L67007/03-08_06/2026-0002)

hier: Stellungnahme des BfN

1 Sachverhalt

Die Equinor-Pipeline ist als Export-Pipeline Teil des CO₂ Highway Europe. In dem Projekt sollen CO₂-Emissionen aus wichtigen CO₂-intensiven Industriezweigen (Stahl, Zement, Chemie, Abfall) gesammelt und in im Meeresuntergrund verpresst werden (CCS).

In niederländischen Gewässern kommen die französische und die belgische Pipeline zusammen und bilden ab diesem Zeitpunkt eine gemeinsame Pipeline (Equinor). Ziel sind Speicherstätten im norwegischen Festlandsockel.

Vorliegend erfolgt die grenzüberschreitende Beteiligung zum Entwurf des Berichts über die Reichweite und Detailtiefe der Umweltprüfung. Darin wird der Untersuchungsrahmen für die durchzuführende (Strategische) Umweltprüfung beschrieben.

Mit Schreiben vom 16.06.2026 bat das Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie Niedersachsen (LBEG) um Stellungnahme zum Untersuchungsumfang einer (strategischen) Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen, die vom Vorhaben »CO₂-Highway Europe« (niederländischer Teil) ausgelöst werden können.

Der Stellungnahme des BfN liegen folgende Unterlagen¹ zugrunde:

- Anschreiben LBEG vom 12.06.2026,
- **cNRD:** CO2 Highway Europe. Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau RE-PM938-00036 (Konzept Notiz zu Umfang und Detailierungsgrad) – Untersuchungsplan für den UVP-Bericht),
- **VenP:** Voornemen en Participatieplan RE-PM938-00023 (Vorhaben- und Beteiligungsplan),
- Participatieplan CO2 Highway Europe project RE-PM938-00036 (Beteiligungsplan) und
- Auslegungsinformationen nach § 59 UVPG.

Das BfN nimmt zum Untersuchungsumfang einer UVP zu grenzüberschreitenden Auswirkungen für den Bereich der deutschen AWZ wie folgt Stellung.

2 Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

Die nationale Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung in grenzüberschreitenden UVP-Verfahren erfolgt gemäß §§ 58 und 59 UVPG und obliegt dem LBEG.

Die Einbeziehung der Naturschutzvereinigungen wird seitens des BfN empfohlen.

Das BfN bittet um Beteiligung im weiteren grenzüberschreitenden Verfahren.

Belange des Naturschutzes, die bei Querung der deutschen AWZ berührt werden, sind Gegenstand des nationalen Zulassungsverfahrens.

3 Beschreibung möglicher Auswirkungen

Es ist zu prüfen, ob sich durch das Vorhaben mögliche relevante Auswirkungen auf die geschützten Schutzgüter in der deutschen AWZ und insbesondere in das Naturschutzgebiet (NSG) „Doggerbank“ (zugleich FFH-Gebiet, EU-Code: DE 1003-301) entfalten können.

3.1 Vorhabensbestandteile

Im cNRD werden folgende Projektbestandteile bzw. Kenngrößen genannt:

- Bau und Betrieb der CO2-Rohrleitung (Pipeline):
 - Transportkapazität 18 Millionen bis 27 Millionen Tonnen CO2 pro Jahr,
 - 1035 km lang,
 - 36“ / 91,44 cm Durchmesser,
 - Verlegeart: eingegraben (Postlay Graben (Pflügen oder Jetting)),
 - Naheste Entfernung der geplante Trassenvarianten im Bereich der Doggerbank (vgl. Karten cNRD S. 26).
- Außerbetriebnahmen und Stilllegung:
 - Rückbau oder Stilllegung der Leitungen.

¹ <https://www.rvo.nl/onderwerpen/bureau-energieprojecten/lopende-projecten/gaswinning-n04/n04>

3.2 Bewertung der Trassenalternativen hinsichtlich ihrer grenzüberschreitenden Auswirkungen

Die Pipeline muss die deutsche AWZ queren, da eine Querung der AWZ des Vereinigten Königreiches nicht möglich ist (cNRD, S. 21). Insofern hat die Alternativenprüfung in den Niederlanden Auswirkungen auf eine naturschutz- und raumverträgliche Trassenführung im Bereich des deutschen Teils der Doggerbank bzw. des Entenschnabels.

Mögliche Trassenalternativen sind in Kapitel 4.2 beschrieben, im Kapitel 4.2.4 (S. 32 f.) insbesondere für den Bereich der Doggerbank. Die grüne Variante am nordwestlichen Ende des Entenschnabels folgt dem Trassenkorridor des FEP 2025 im Bereich des Übergabepunktes N-XI und verläuft gebündelt mit der Franpipe und Zeepipe. Die blaue Trassenvariante (Umgehung Doggerbank) nutzt die Übergabepunkte N-XII und N-VIII des FEP **nicht** (vgl. FEP 2025, S. 10 und 12²). Aus Sicht des BfN ist festzuhalten:

- Eine Nutzung der im Flächenentwicklungsplan 2025 (FEP 2025)³ für grenzüberschreitende Seekabel festgelegten Übergabepunkte ist aus Sicht des BfN zwingend (vgl. ebd. Kap. II 3.3). In Anbetracht der Nutzungsverdichtung und des Raumbedarfes für menschliche Nutzungen in der deutschen AWZ der Nordsee sollten sich auch Rohrleitungen in das Gesamtsystem bestehender und geplanter Netzanbindungskabel sowie grenzüberschreitender Seekabel einordnen. Der Flächenentwicklungsplan beachtet zudem die Vorgaben der marinen Raumordnung und unterzieht seine Festlegungen einer strategischen Umweltprüfung.
- Vorzugsvariante aus Sicht des BfN wäre die grüne Variante am nordwestlichen Ende des Entenschnabels (im Bereich des Übergabepunktes N-XI; vgl. FEP 2025). Dabei handelt sich um die naturschutz- und raumverträglichste Trassenführung im Bereich der deutschen Doggerbank bzw. des Entenschnabels. Sie quert das nach § 30 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG geschützte Biotop „sublitorale Sandbänke“ (zugleich FFH-Lebensraumtyp „Sandbänke mit nur schwacher ständiger Überspülung durch Meerwasser“ (Code: 1110) am nordwestlichen Rand des Entenschnabels auf kürzestem Weg auf ca. 15-20 km Länge, verläuft aber außerhalb von und in großem Abstand zu Schutzgebieten der deutschen AWZ. Die Trassenführung verursacht keine naturschutzfachlichen Folgekonflikte mit anderen geplanten Nutzungen und ordnet sich durch Bündelung / Nutzung eines vorhandenen Korridors in das Gesamtsystem ein.
- Die nachteiligen Punkte der blauen Trasse (Umleitung um Doggerbank) sind zutreffend auf S. 32 des cNRD beschrieben. Hinzu kommt, dass diese Trassenführung auf einer langen Strecke unmittelbar bzw. direkt am Rand des Naturschutzgebietes (NSG) „Doggerbank“ (zugleich FFH-Gebiet „Doggerbank“ (DE 1003-301) verläuft.

Fazit: Vorzugsvariante des BfN ist die grüne Variante am nordwestlichen Ende des Entenschnabels (im Bereich des Übergabepunktes N-XI; vgl. FEP 2025). Die kurze Querung des gesetzlich geschützten Biotopes „sublitorale Sandbänke“ am Rand des Entenschnabels ist in dem Fall einer langen Umleitung um die „Doggerbank“ und den damit verbundenen naturschutzfachlichen Folgekonflikten auch mit anderen geplanten Nutzungen vorzuziehen.

² https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Offshore/Meeresfachplanung/Flaechenentwicklungsplan_2025/Anlagen/Downloads_FEP2025/FEP_2025.html

³ Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie: Flächenentwicklungsplan 2025 (veröffentlicht 30.01.2025, Stand nach Änderung vom 30.01.2026). https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Offshore/Meeresfachplanung/Flaechenentwicklungsplan_2025/flaechenentwicklungsplan_2025_node.html

3.3 Grenzüberschreitend relevante Wirkpfade

Aus Sicht des BfN können folgende Wirkpfade nur bei räumlicher Nähe eine räumliche Wirkung in die deutsche AWZ der Nordsee und insbesondere in das Naturschutzgebiet (NSG) „Doggerbank“ (zugleich FFH-Gebiet „Doggerbank“ (DE 1003-301)) entfalten:

- optische Störreize und Einleitung von Dauerschall sowie intermittierendem Schall durch Erkundungsarbeiten (einschließlich Baugrunduntersuchungen), Schiffs- und Luftverkehr, Pipelineüberwachung,
- Einleitung von Impulsschall durch Sprengung von Munitionsaltlasten,
- Trübungsfahnen und Sedimentation durch die Pipelineverlegung,
- Ausbreitung von stofflichen Einleitungen bei Bau und regulärem Betrieb von Pipelines,
- Einleitung von Stoffen und (Schall)Energie bei Leckagen und Havarien.

In Kapitel 5.2 und Tabelle 5.1 des cNRD sind alle Wirkfaktoren, die in der UVS betrachtet werden sollen, in einer Übersicht dargestellt. Das BfN bittet ergänzend dazu um Angaben hinsichtlich:

- des Risikomanagements im Fall von Blow-Outs / Havarien
 - Modellierung von Schadszenarien bei Stofffreisetzungen der Pipeline,
 - Maßnahmen der Schadensprävention und -verhütung,
 - Auswirkungsprognosen hinsichtlich der Erhaltungsziele und Schutzgegenstände des NSG „Doggerbank“;
- der bau- und betriebsbedingten Freisetzung von Stoffen, Spuren- und Schwermetallen
 - aus Opferanoden (Rostschutz) sowie
 - durch Spülung der Pipeline vor Inbetriebnahme (Drucktest unter Zugabe von Mitteln zur Verhinderung bakterieller Korrosion), insbesondere um Auskunft zur Verortung der Ein- und Ausleitpunkte;
- Unterwasserlärm – intermittierender Unterwasserschall
 - Auskunft zu möglichen intermittierenden Schallquellen (LBL/USBL), die bei Bau und Überwachung von Pipelines eingesetzt werden und deren Auswirkungen (vgl. Mikaelson et al. 2025⁴, ESPOO-Verfahren Hejre⁵),
 - Prüfung/Ableitung von Minderungsmaßnahmen sowie um
- Auskünfte zur Sprengung von Munitionsaltlasten
 - ob eine Sprengung von Munitionsaltlasten mit relevanten Auswirkungen auf die Schutzgüter der Umweltverträglichkeitsprüfung anhand vorhandener UXO-Auswertungen sicher ausgeschlossen werden kann,
 - Prüfung/Ableitung von möglichen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen.

⁴ Mikaelson, M. A., Kyhn, L. A., Nørholm, S. M., Sveegaard, S., Griffiths, E. T., & van Beest, F. (2025). North Sea I - offshore surveys of birds, bats and marine mammals: USBL detection study. Aarhus University, DCE - Danish Centre for Environment and Energy. https://dce.au.dk/fileadmin/dce.au.dk/Udgivelser/Eksterne_udgivelser/2025/NS1_USBL_detection_study.pdf

⁵ https://www.uvp-verbund.de/trefferanzeige?docuuid=2dfe05ff-0fc0-4cb6-8cab-07fd8ecff02f&q=DIN+Next+LT+Pro*+font

4 Datengrundlagen deutsche AWZ und Naturschutzgebiet (NSG) „Doggerbank“

Das BfN bittet bei Erstellung der Antragsunterlagen zur grenzüberschreitenden (strategischen) UVP um Beachtung bzw. Berücksichtigung:

- der Erkenntnisse aus dem marinen Monitoring (<https://www.bfn.de/marines-monitoring#anchor-6719>) und
- weiterer Hinweise zu marinen Schutzgebieten, marinen Arten und marinen Biotoptypen (<https://www.bfn.de/nationale-meeresschutzgebiete> , <https://www.bfn.de/marine-arten> , <https://www.bfn.de/marine-biotoptypen>) sowie
- der von BfN entwickelten Bewertungsmethoden und Kartieranleitungen in Genehmigungsverfahren (<https://www.bfn.de/netzanbindung#anchor-2150>).

Daten, insbesondere zu Vorkommen von FFH-Lebensraumtypen und gesetzlich geschützten Biotopen können auf Nachfrage zur Verfügung gestellt werden.

Im Auftrag



elektronisch gezeichnet – , 25.06.2026



Federaal Bureau voor Natuurbehoud Alte Messe 6 04103 Leipzig

Bureau Energieprojecten
Inspraakpunt CO2 HE Postbus
111
9200 AC Drachten Nederland

Contact: [redacted] persoon:

Tel.: [redacted]

E-mail: [redacted]

Bedrijfs- J144-06050609ff00003Jf007:

Via het contactformulier: www.rvo.nl/co2-he

Per e-mail: [redacted]

Leipzig, 25 juni 2026

Grensoverschrijdende betrokkenheid van overheidsinstanties bij buitenlandse projecten overeenkomstig §§ 62 en 58 van de wet inzake milieueffectbeoordeling (UVPG)

Project: COP-Highway-Europe (Equinor) — Nederlands deel Brief van het LBEG van 12 juni 2026 (ref.: L1.4/L67007/03-08 06/2026-0002)
hier: advies van het BfN

1 Feiten

De Equinor-pijpleiding maakt als exportpijpleiding deel uit van de CO2 Highway Europe. In het kader van het project zullen CO2-emissies uit belangrijke CO2-intensieve industrietakken (staal, cement, chemie, afval) worden opgevangen en in de zeebodem worden geïnjecteerd (CCS).

In Nederlandse wateren komen de Franse en de Belgische pijpleiding samen en vormen vanaf dat punt één gezamenlijke pijpleiding (Equinor). Het doel zijn opslaglocaties op het Noorse continentaal plat.

In dit geval betreft de grensoverschrijdende inspraak het ontwerpverslag over de reikwijdte en de gedetailleerdheid van de milieubeoordeling. Daarin wordt het onderzoeksraamwerk voor de uit te voeren (strategische) milieubeoordeling beschreven.

Bij brief van 16 juni 2026 heeft het Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie van Nedersaksen (LBEG) om een standpunt gevraagd over de reikwijdte van een (strategische) milieueffectbeoordeling (MEB) met betrekking tot grensoverschrijdende milieueffecten die kunnen worden veroorzaakt door het project
»CO2-Highway Europe« (Nederlands deel) kunnen worden veroorzaakt.



Hoofdkantoor Bonn Konstantinstraße 110 53179 Bonn Telefoon: 0228 8491-0

Vestiging Insel Vilm 18581 Putbus Telefoon: 038301 86-0

Uw persoonsgegevens worden verwerkt in overeenstemming met de privacyverklaring van het BfN: www.bfn.de/datenschutz/Declarierung

Deze kan u ook per post worden toegezonden.

Het standpunt van het BfN is gebaseerd op de volgende documenten ¹:

- Begeleidende brief van het LBEG van 12 juni 2026,
- cNRD: CO2 Highway Europe. Conceptnota Reikwijdte en Detailniveau RE-PM938-00036 (conceptnota over omvang en detailniveau) — Onderzoeksplan voor het MER-rapport),
- VenP: Voornemen en Participatieplan RE-PM938-00023 (voornemen- en participatieplan),
- Participatieplan CO2 Highway Europe-project RE-PM938-00036 (participatieplan) en
- Informatie over de openbare inzage overeenkomstig § 59 UVPG.

Het BfN neemt als volgt stelling over de reikwijdte van een milieueffectrapportage inzake grensoverschrijdende effecten voor het gebied van de Duitse exclusieve economische zone.

2 Betrokkenheid van overheidsinstanties en het publiek

De nationale inspraak van overheden en het publiek in grensoverschrijdende MER-procedures vindt plaats overeenkomstig §§ 58 en 59 UVPG en valt onder de verantwoordelijkheid van het LBEG.

Het BfN beveelt aan om natuurbeschermingsorganisaties bij de procedure te betrekken. Het BfN verzoekt om betrokkenheid bij de verdere grensoverschrijdende procedure.

Natuurbehoudskwesties die bij het doorkruisen van de Duitse EEZ aan de orde komen, vallen onder de nationale vergunningsprocedure.

3 Beschrijving van mogelijke effecten

Er moet worden onderzocht of het project mogelijke relevante effecten kan hebben op de beschermde objecten in de Duitse AWZ en in het bijzonder in het natuurreserveaat (NSG) „Doggerbank“ (tevens FFH-gebied, EU-code: DE 1003-301).

3.1 Onderdelen van het project

In het cNRD worden de volgende projectonderdelen of parameters genoemd:

- Aanleg en exploitatie van de CO₂-pijpleiding (pipeline):
 - transportcapaciteit van 18 miljoen tot 27 miljoen ton CO₂ per jaar,
 - 1035 km lang,
 - diameter 36" / 91,44 cm,
 - Aanlegwijze: ingegraven (Postlay-sleuf (ploegen of jetting)),
 - Kortste afstand tussen de geplande tracévarianten in het gebied van de Doggerbank (zie kaarten cNRD, blz. 26).
- Buitengebruikstelling en ontmanteling:
 - Ontmanteling of buitengebruikstelling van de leidingen.

¹<https://www.rvo.nl/onderwerpen/bureau-energieprojecten/lopende-projecten/gaswinning-n04/n04>

3.2 Beoordeling van de tracévarianten met betrekking tot hun grensoverschrijdende effecten

De pijpleiding moet de Duitse EEZ doorkruisen, aangezien een doorkruising van de EEZ van het Verenigd Koninkrijk niet mogelijk is (cNRD, blz. 21). In zoverre heeft de alternatievenbeoordeling in Nederland gevolgen voor een natuur- en ruimtelijk verantwoorde tracékeuze in het gebied van het Duitse deel van de Doggerbank resp. de “Entenschnabel”.

Mogelijke tracévarianten worden beschreven in hoofdstuk 4.2, en in hoofdstuk 4.2.4 (blz. 32 e.v.) in het bijzonder voor het gebied van de Doggerbank. De groene variant aan het noordwestelijke uiteinde van de Enten-schnabel volgt de tracécorridor van het FEP 2025 in het gebied van het overdrachtpunt N-XI en loopt gebundeld met de Franpipe en de Zeepipe. De blauwe tracévariant (omleiding Doggerbank) maakt **geen gebruik** van de overdrachtpunten N-XII en N-VIII van het FEP (zie FEP 2025, blz. 10 en 12²). Vanuit het oogpunt van het BfN moet het volgende worden opgemerkt:

- Het gebruik van de in het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan 2025 (FEP 2025)³ voor grensoverschrijdende zeekabels vastgelegde overdrachtpunten is vanuit het oogpunt van het BfN dwingend (zie *ibid.*, hoofdstuk II 3.3). Gezien de toenemende gebruiksintensiteit en de benodigde ruimte voor menselijke activiteiten in de Duitse exclusieve economische zone (EEZ) van de Noordzee, moeten ook pijpleidingen worden ingepast in het totale systeem van bestaande en geplande netaansluitkabels en grensoverschrijdende zeekabels. Het ruimtelijk ontwikkelingsplan houdt bovendien rekening met de voorschriften van de maritieme ruimtelijke ordening en onderwerpt zijn vaststellingen aan een strategische milieubeoordeling.
- De voorkeursvariant vanuit het oogpunt van het BfN zou de groene variant aan het noordwestelijke uiteinde van de Entenschnabel zijn (in het gebied van het overdrachtpunt N-XI; zie FEP 2025). Dit is het tracé dat het meest verenigbaar is met natuurbehoud en ruimtelijke ordening in het gebied van de Duitse Doggerbank en de “Entenschnabel”. Deze doorkruist het volgens § 30, lid 2, nr. 6 BNatSchG beschermde biotoop „sublitorale zandbanken” (tevens FFH-habitatype „zandbanken met slechts geringe permanente overspoeling door zeewater” (code: 1110) aan de noordwestelijke rand van de Enten-Schnabel via de kortste route over een lengte van ca. 15-20 km, maar loopt buiten en op grote afstand van beschermde gebieden in de Duitse AWZ. Het tracé veroorzaakt geen conflicten op het gebied van natuurbescherming met andere geplande bestemmingen en past door bundeling / gebruik van een bestaande corridor in het totale systeem.
- De nadelen van het blauwe tracé (omleiding rond de Doggerbank) worden beschreven op blz. 32 van het cNRD. Daarnaast loopt dit tracé over een lang traject direct langs de rand van het natuurreservaat (NSG) „Doggerbank” (tevens FFH-gebied „Doggerbank” (DE 1003-301)).

Conclusie: de voorkeursvariant van het BfN is de groene variant aan het noordwestelijke uiteinde van de Entenschnabel (in het gebied van het overdrachtpunt N-XI; zie FEP 2025). De korte doorkruising van het wettelijk beschermde biotoop „sublitorale zandbanken” aan de rand van de Entenschnabel verdient in het geval van een lange omleiding rond de „Doggerbank” en de daarmee samenhangende conflicten op het gebied van natuurbescherming de voorkeur boven andere geplande bestemmingen.

²https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Offshore/Meeresfach_anuag/Flaechenentwicklungs_an_2025/Anlagen/Down-loads_FEP2025/FEP_2025.html

³ Federaal Bureau voor Zeescheepvaart en Hydrografie: Ruimtelijk ontwikkelingsplan 2025 (gepubliceerd op 30-01-2025, stand na wijziging van 30-01-2026). https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Offshore/Meeresfach_anuag/Flaechenentwicklungs_an_2025/flaechenentwicklungs_an_2025_nade.html

3.3 Grensoverschrijdende relevante effecttrajecten

Volgens het BfN kunnen de volgende effectroutes alleen bij ruimtelijke nabijheid een ruimtelijk effect hebben op de Duitse exclusieve economische zone (EEZ) in de Noordzee en in het bijzonder op het natuurreservaat (NSG) „Doggerbank“ (tevens FFH-gebied „Doggerbank“ (DE 1003-301)):

- visuele verstorende prikkels en het veroorzaken van continu geluid en intermitterend geluid door verkenningswerkzaamheden (inclusief bodemonderzoeken), scheeps- en luchtverkeer, pijpleidingbewaking,
- het veroorzaken van impulsgeluid door het opblazen van achtergebleven munitie,
- troebelheidspluimen en sedimentatie door de aanleg van de pijpleiding,
- verspreiding van stoffelijke lozingen tijdens de aanleg en de reguliere exploitatie van pijpleidingen,
- het vrijkomen van stoffen en (geluids)energie bij lekkages en ongevallen.

In hoofdstuk 5.2 en tabel 5.1 van het cNRD worden alle effectfactoren die in de milieueffectbeoordeling in aanmerking moeten worden genomen, in een overzicht weergegeven. Het BfN vraagt aanvullend om informatie met betrekking tot:

- het risicobeheer in geval van blow-outs / ongevallen
 - het modelleren van schadescenario's bij het vrijkomen van stoffen uit de pijpleiding,
 - maatregelen ter voorkoming en beperking van schade,
 - prognoses van de gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen en beschermde objecten van het natuurreservaat „Doggerbank“;
- het door bouw- en exploitatiegerelateerde vrijkomen van stoffen, sporenelementen en zware metalen
 - uit opofferingsanodes (roestbescherming) en
 - door het doorspoelen van de pijpleiding vóór de ingebruikname (druktest met toevoeging van middelen ter voorkoming van bacteriële corrosie), met name om informatie te verkrijgen over de locatie van de in- en uitlaatpunten;
- Onderwatergeluid — intermitterend onderwatergeluid
 - informatie over mogelijke intermitterende geluidsbronnen (LBL/USBL) die bij de aanleg en bewaking van pijpleidingen worden gebruikt en de effecten daarvan (zie Mikaelsen et al. 2025⁴, ESPOO-procedure Hejre⁵),
 - beoordeling/afleiding van mitigerende maatregelen, alsmede
- informatie over het opblazen van achtergebleven munitie
 - of op basis van bestaande UXO-analyses met zekerheid kan worden uitgesloten dat het opblazen van achtergebleven munitie relevante gevolgen heeft voor de beschermde belangen van de milieueffectbeoordeling,
 - beoordeling/afleiding van mogelijke preventie- en mitigatiemaatregelen.

⁴ Mikaelsen, M. A., Kyhn, L. A., Narholm, S. M., Sveegaard, S., Griffiths, E. T., & van Beest, F. (2025). North Sea I - offshore surveys of birds, bats and marine mammals: USBL detection study. Universiteit van Aarhus, DCE - Danish Centre for Environment and Energy. https://dce.au.dk/fileadmin/dce.au.dk/Udgivelser/Eksterne_udgivelser/2025/NS1_USBL_detection_study.pdf

⁵https://www.uvp-verbund.de/trefferanzeige?docuuiid=2dfe05ff-0fc0-4cb6-8cab-07fd8ecff02f&q=DIN+Next+LT+Pro*+font

4 Gegevensbasis Duitse AWZ en natuureservaat (NSG) „Doggerbank“

Het BfN verzoekt bij het opstellen van de aanvraagdocumenten voor de grensoverschrijdende (strategische) milieueffectbeoordeling rekening te houden met:

- de bevindingen uit de mariene monitoring (<https://www.bfn.de/marines-monitoring#anchor-6719>) en
- aanvullende informatie over mariene beschermde gebieden, mariene soorten en mariene biotooptypes (<https://www.bfn.de/nationale-meeresschutzgebiete>, <https://www.bfn.de/marine-arten>, <https://www.bfn.de/marine-biotoptypen>) en
- de door het BfN ontwikkelde beoordelingsmethoden en kaartinstructies in vergunningsprocedures (<https://www.bfn.de/netzanbindung#anchor-2150>).

Gegevens, met name over het voorkomen van FFH-habitatsoorten en wettelijk beschermde biotopen, kunnen op verzoek ter beschikking worden gesteld.

In opdracht

■■■■■■■■■■

elektronisch ondertekend — ■■■■■■, 25-06-2026

Verzonden: 6/30/2026 7:11:57 PM

Onderwerp:

Project: CO2 Highway Europe (CO2HE) - concept-NRD

Achternaam: [REDACTED]

Tussenvoegsel(s):

Voorletters: [REDACTED]

Straat: Daalsesingel

Huisnummer: 1

Postcode: 3511 SV

Woonplaats: Utrecht

Land: Nederland

Telefoonnummer: [REDACTED]

E-mailadres: [REDACTED]

Als: Bedrijf

(Mede) namens:

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

Uw zienswijze/reactie:

Zie bijlage

109699075_11631352_2606_Zienswijze_EBN_CO2_Highway_Europe_-_cNRD_Getekend.pdf

Bureau Energieprojecten
Inspiraakpunt CO₂HE
Postbus 111, 9200 AC Drachten

Onderwerp

Zienswijze EBN t.b.v. cNRD 'CO₂ Highway Europe'

Datum

29 juni 2026

Geachte lezer,

De Business Unit Gastransitie van Energie Beheer Nederland B.V. (hierna: EBN) heeft met belangstelling kennisgenomen van de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (cNRD) voor het project 'CO₂ Highway Europe' (hierna: CO₂HE) van Equinor.

Wij constateren met waardering dat een groot deel van onze inbreng van onze zienswijze op het Voornemen en Participatieplan verwerkt is in de cNRD. Desondanks signaleren wij nog vier aandachtspunten in relatie tot mogelijke raakvlakken met mijnbouwactiviteiten op de Noordzee:

1. Raakvlakken mijnbouw met het roze tracé

EBN constateert op basis van afbeelding 4.1 (p. 26 van de cNRD) dat het roze tracé nabij de Doggersbank raakvlakken kent met bestaande en potentiële toekomstige mijnbouwactiviteiten van operator Petrogas. Het tracé kruist onder andere de winningsvergunningen A12a, A12d, B16a en B10c & B13a. EBN verzoekt Equinor om in overleg te treden met Petrogas, zodat zowel gaswinning als het CO₂HE-project ruimtelijk zorgvuldig kunnen worden ingepast.

2. Raakvlakken mijnbouw met het blauwe tracé

EBN constateert dat het blauwe tracé raakvlakken heeft met mogelijke activiteiten van mijnbouwoperator Tenaz Energy binnen de opsporingsvergunningen B16b, B17, E03a, E06a, F01 en F02b. EBN verzoekt Equinor om in overleg te treden met Tenaz Energy, zodat potentiële toekomstige activiteiten en het CO₂HE-project in samenhang kunnen worden ingepast.

3. Boorgaten

EBN constateert dat de CO₂HE-tracés nog onvoldoende rekening houden met de veiligheidszones rond een aantal boorgaten. Dit aandachtspunt is eerder door EBN benoemd in de zienswijze op het Voornemen en Participatieplan. Voor operationele en nog niet geabandonneerde boorgaten geldt een veiligheidszone van 500 meter. Daarnaast zijn mijnbouwoperators op grond van artikel 33, lid 1, van de Mijnbouwwet verplicht om risico's en eventuele schade aan verlaten boorputten te beheersen en te mitigeren, mede ter borging van de wettelijke nazorgplicht. EBN verzoekt Equinor daarom om de afstand tot boorgaten expliciet mee te nemen in de verdere uitwerking van de tracés en deze tracés waar nodig lokaal aan te passen, zodat veilige operaties en naleving van de nazorgplicht worden geborgd. De exacte locaties van mijnbouwboorgaten zijn beschikbaar via het Nederlands Ondergrondportaal (NLOG) van TNO: [Files interactive map | NLOG](#).

4. Plan-MER

EBN merkt op dat in het beoordelingskader voor het Plan-MER wordt uitgegaan van 'kwalitatief bureauonderzoek op basis van GIS-analyses' voor delfstoffen en kabels en leidingen. EBN wijst er in dit verband op dat de druk op de Noordzee niet uitsluitend ruimtelijk van aard is, maar ook samenhangt met de noodzaak tot bescherming en herstel van het mariene ecosysteem. Dit volgt uit de doelstellingen van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie en sluit aan bij de ontwikkeling van de Europese Ocean Act, waarin meer samenhang wordt beoogd tussen mariene bescherming, ruimtelijke planning en economisch gebruik. Tegen deze achtergrond is het van belang dat de milieueffecten van projecten niet uitsluitend op afzonderlijk projectniveau worden beoordeeld, maar integraal en programmatisch in samenhang worden gezien. Daarbij moet nadrukkelijk aandacht worden besteed aan de cumulatieve effecten van de stapeling van activiteiten, zowel ecologisch als ruimtelijk. Alleen zo kan tijdig inzicht ontstaan of de optelsom van ambities en activiteiten op de Noordzee daadwerkelijk past binnen de ecologische draagkracht van het gebied. Een uitsluitend kwalitatieve beschouwing van mijnbouwbelangen is in dat licht onvoldoende. Zonder een meer integrale en waar mogelijk kwantitatieve benadering bestaat het risico dat de resterende ecologische ruimte niet optimaal wordt gebruikt en dat langere termijn mijnbouwprojecten niet kunnen doorgaan, juist doordat de beschikbare ruimte in delen van de Noordzee, waaronder in Natura 2000-gebieden, steeds beperkter wordt. Wij verzoeken daarom het projectteam van CO₂HE om waar mogelijk in het plan-MER mijnbouwprojecten kwantitatief mee te nemen.

Tot slot

EBN onderstreept het belang van CO₂-transport en -opslag voor het behalen van de Nederlandse en Europese klimaatdoelstellingen. Met deze zienswijze beogen wij bij te dragen aan een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van het CO₂HE-project, in samenhang met de belangen van huidige en toekomstige olie- en gasactiviteiten en met oog voor natuurbelangen. Wij zien in de verdere uitwerking van het project graag aangepaste tracés die beter rekening houden met het benodigde ruimtegebruik voor de mijnbouwsector op de Noordzee.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

EBN [Redacted name]

Verzonden: 7/1/2026 10:10:27 AM
Onderwerp:
Project: CO2 Highway Europe (CO2HE) - concept-NRD
Achternaam: [REDACTED]
Tussenvoegsel(s):
Voorletters: [REDACTED]
Straat: Molenwerf
Huisnummer: 10
Postcode: 1014 BG
Woonplaats: Amsterdam
Land: Nederland
Telefoonnummer: [REDACTED]
E-mailadres: [REDACTED]
Als: Overheid
(Mede) namens:
Organisatie: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Uw zienswijze/reactie:

Geachte mevrouw of heer,

Als adviseur archeologie waterbodems bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed heb ik uw cNRD op dit thema doorgenomen.

Hieruit is het mij niet duidelijk geworden of en in welke mate nu het effect op de archeologie van de prehistorische verdrinken landschappen in de Noordzee nu worden meegenomen in het geheel.

Dit onderdeel dient echter mee te liften op het civiel geotechnisch onderzoek, zoals ik Equinor al meerdere malen heb laten weten, op het laatst per mail 16 maart 2026 gericht aan Torhild Heiberg-Andersen. Dit ook conform de afspraken in het programma Noordzee.

In het gehele document wordt echter geen melding gemaakt van geotechnisch onderzoek. Ik weet uit persoonlijk contact met Equinor dat op de trajecten al wel geotechnisch onderzoek is uitgevoerd en welke informatie dus zal moeten worden meegenomen in de effectbeoordeling.

Mocht bovendien extra geotechnisch onderzoek nog gepland staan, dan dient afstemming plaats te vinden tussen de surveyor en een archeologisch KNA-gecertificeerd bedrijf, zodat op een juiste manier rekening gehouden kan worden met de archeologische behoeften.

Ik zie de reactie graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Verzonden: 7/1/2026 1:51:54 PM

Onderwerp:

Project: CO2 Highway Europe (CO2HE) - concept-NRD

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

Uw zienswijze/reactie:

Hierbij stuur ik u de zienswijze van Stichting Doggerland op de concept-NRD. Ik verwijs naar de bijlage.

109710426_11633172_Zienswijze_Stichting_Doggerland_mbt_NRD_CO2HE_-_20260701.pdf



Bureau Energieprojecten
 Inspraakpunt CO2 HE
 Postbus 111
 9200 AC Drachten

Digitaal ingediend via: www.rvo.nl/co2-he

Datum: 1 juli 2026

Zienswijze van Stichting Doggerland met betrekking tot de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau CO₂ Highway Europe

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij dien ik namens Stichting Doggerland een zienswijze in met betrekking tot de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau CO₂ Highway Europe (de “**concept-NRD**”) die in opdracht van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat en Equinor ASA (“**Equinor**”) is opgesteld. Eerder dit jaar, op 12 januari 2026, heb ik een zienswijze ingediend met betrekking tot het Voornemen en Participatieplan Project CO₂ Highway Europe. Daarin heb ik reeds gewezen op risico's en mogelijke schade voor de natuur die het voornemen van Equinor meebrengen om een pijpleiding door de Noordzee te leggen voor het transport van koolstofdioxide (CO₂) naar een voormalig gasveld in Noorwegen (het “**Project**”).

De concept-NRD adresseert die risico's onvoldoende. Het exacte tracé van de pijpleiding is weliswaar nog niet vastgelegd, maar er bestaat de mogelijkheid dat de pijpleiding door Natura 2000-gebieden zal worden gelegd, waaronder de Bruine Bank, de Klaverbank en de Doggersbank. Het Project heeft, afzonderlijk dan wel in combinatie met andere projecten, significante gevolgen voor de Natura 2000-gebieden, de beschermde zeezoogdieren en andere typische soorten. Daarmee is het Project een Natura 2000-activiteit, zoals gedefinieerd in de Omgevingswet (Ow).¹ Het Project is op grond van artikel 5 lid 1 onder de Ow daarom vergunningplichtig. Daarnaast is Nederland op basis van artikel 6 lid 2 van de Habitatrichtlijn² verplicht om passende maatregelen te nemen zodat de kwaliteit van de Natura 2000-gebieden niet verslechterd en er geen storende factoren optreden voor de beschermde soorten. Het Project is moeilijk te rijmen met die verplichtingen en aan dat conflict zal in het milieueffectrapport (“**MER**”) aandacht moeten worden besteed.

¹ Bijlage bij artikel 1.1 Ow.

² Richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna.

Naast Natura 2000-doelen en -verplichtingen dient ook aan de voor Nederland geldende verplichtingen vanuit de Natuurherstelverordening³ getoetst te worden en de Kaderrichtlijn mariene strategie,⁴ inclusief bijbehorende verplichting voor het behalen van de “goede milieutoestand”, zoals daarin bedoeld.

Hierna zal ik eerst enkele kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden schetsen, alvorens ik nader op de concept-NRD inga.

Beschrijving Natura 2000-gebieden

De Bruine Bank is een zandig gebied met een hoge dynamiek en een verhoging in de diepe zee. Er komen zandduinen voor die 20 meter hoog kunnen worden vanaf de zeebodem. Vanwege deze kenmerken is er een hoge concentratie voedsel voor vissen, vogels en zeezoogdieren. De Bruine Bank is aangewezen als Natura 2000-gebied onder de Vogelrichtlijn,⁵ voor zes vogelsoorten: alk, zeekoet, dwergmeeuw, grote jager, grote mantelmeeuw en jan-van-gent. Ook extra vogelsoorten moeten worden opgenomen in het aanwijzingsbesluit van de Bruine Bank, na een zaak van de Vogelbescherming en uitspraak van de Raad van State. Dit zijn soorten als papegaaiduiker, drieteenmeeuw, stormmeeuw en Noordse stormvogel. Gebiedsbescherming is nodig, want deze soorten nemen, zoals de meeste zeevogels, in aantal af. De staatssecretaris is opgedragen een nieuw besluit te nemen over het aanwijzingsbesluit, rekening houdend met de rechterlijke uitspraak. De vogels komen naar de Bruine Bank om te foerageren – zij komen af op het leven in de waterkolom en op de bodem. Naast het belang van dit gebied voor zeevogels is het zeebodemleven ook van bijzondere ecologische waarde, waaronder het voorkomen van *Sabellaria spinulosa* (gestekelde zandkokerwormen) en daarmee het voorkomen van biogene rifstructuren.

De Klaverbank is een gebied dat bestaat uit grind en grotere stenen (geogene riffen), met daartussen zand en schelpen. Door deze bodemsamenstelling is het een leefomgeving voor onder andere aan substraat gebonden organismen. Het water is er helder, waardoor zonlicht een diepte van wel 40 meter kan bereiken. Dat maakt de begroeiing met kalkroodwieren mogelijk. De Klaverbank wordt doorsneden door de Botney Cut, een 60 meter diepe, slibrijke geul. Het is aangewezen als Natura 2000-gebied onder de Habitatrichtlijn, met als typische soorten de bruinvis, gewone zeehond en grijze zeehond. Er geldt een doelstelling om de kwaliteit van de riffen te verbeteren.

De Doggersbank is eveneens een Natura 2000-gebied. Onder de Habitatrichtlijn is het aangewezen ter bescherming van het habitatype permanent overstroomde zandbanken (H1110C) en de soorten bruinvis, grijze zeehond en gewone zeehond. Typische soorten van de Doggersbank zijn over zes soortgroepen verdeeld: bloemdieren, borstelwormen, kreeftachtigen, stekelhuidigen, vissen en weekdieren.⁶ De Doggersbank heeft een hoge

³ Verordening (EU) 2024/1991 van het Europees parlement en de Raad van 24 juni 2024 inzake natuurherstel en tot wijziging van Verordening (EU) 2022/869.

⁴ Richtlijn 2008/56/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het beleid ten aanzien van het mariene milieu.

⁵ Richtlijn 2009/147/EG van het Europees Parlement en de Raad van 30 november 2009 inzake het behoud van de vogelstand.

⁶ Doelwerking Doggersbank, p. 23-24. Bloemdieren (dodemansduim); epifauna hard substraat. Koudwater koraal, filterfeeder. Borstelwormen (bijv. schelpkokerworm (*Lanice conchilega*), zeemuis (*Aphrodita aculeata*), zandzagers (*Nephtys* sp.), en zandkokerworm (*Spiophanes bombyx*); infauna, epifauna. Kreeftachtigen (bijv. kniksprietkreetjes, helmkrab, gewone zwemkrab, gewone hermietskreeft); “sandlickers”, infauna, epifauna. Stekelhuidigen (bijv. ingegraven kamster, gewone kamster, slanke kamster, zeeboontje, brockelster en gewone slangster). Vissen (dwergtong, grauwe poon, kabeljauw, pitvis, schar, schol, schurftvis, tong-schar, wijting). Weekdieren (rechtsgestreepte plaatschelp,

productiviteit vanwege de grote helderheid van het water, de aanwezigheid van een front aan de noordzijde van de Doggersbank, de aanwezigheid van een front aan de zuidzijde van de Doggersbank en de relatieve ondiepte ten opzichte van het omliggende gebied. Hierdoor heeft de Doggersbank een hoge primaire en secundaire productie, biodiversiteit en biomassa van de bodemdierengemeenschap ten opzichte van omringende delen van de Noordzee, zowel in de waterkolom als op de bodem. De in en op de bodem voorkomende organismen is voedselaanbod voor verschillende vissen, vogels en zeezoogdieren. Het fijne zand op de ondiepste delen van de Doggersbank is een belangrijk leefgebied voor zandspiering en daarmee voor het voorkomen van zeevogels en zeezoogdieren zoals de bruinvis.

Ooit vormde de ondiepe zandbank een hotspot van haaien en roggen en andere soorten die nu ernstig bedreigd zijn. Ondanks de enorme neergang in complexiteit, biomassa en diversiteit functioneert het gebied nog steeds als kraamkamer en jaarrond voedselrijk gebied. Het heeft herstelpotentie, maar niet zolang schadelijke activiteiten nog plaatsvinden.

De Doggerbank heeft ook veel cultuurhistorische waarde. Niet alleen vanwege de biodiversiteit en de functie in het ecosysteem van de hele Noordzee maar ook vanwege de geschiedenis. Scheepswrakken op de bodem van de Doggersbank vertellen daar het verhaal van de Noord-Atlantische zeevaart. Daarnaast was de Doggersbank lange tijd boven zeeniveau, waar voorouders van de huidige Nederlanders woonden en jaagden. Het Rijksmuseum heeft objecten in de collectie, waaronder spitsen, van ca. 11.000 jaar oud die op de Doggersbank zijn gevonden. Dat spreekt boekdelen over de bijzondere waarde van het gebied, ook op archeologisch en cultuurhistorisch vlak.

Vanwege de bijzondere en voor Nederland unieke bodem, maar ook vanwege het belang voor de fauna is de Doggersbank in 2009 als Site of Community Importance bij de Europese Commissie geregistreerd. Vanaf dat moment geldt de verplichting dat het gebied niet verder achteruit mag gaan. Dit is wel gebeurd. In 2016 is de Doggersbank aangemeld als Special Area of Conservation en toen kwam bovenop het verbod op verslechtering ook de herstelopgave. De Staat van Instandhouding (Svi) werd in 2019 bijgesteld van matig ongunstig naar zeer ongunstig. In het Natura 2000 Doelendocument 2026 "Vernieuwde landelijke doelen voor Natura 2000-habitattypen en -soorten" is die Svi gehandhaafd.

Naast Natura 2000 gebieden zijn ook KRM-gebieden relevant, zoals de Centrale Oestergronden. Ook voor dit gebied zullen effecten van het Project getoetst moeten worden op de ecologische waarden van dit beschermde zeegebied.

Met alle bovengenoemde omstandigheden dient rekening te worden gehouden in het MER, zoals bij het vaststellen van de referentiesituatie, waarover hierna meer.

Referentiesituatie

In de concept-NRD beschrijft Equinor de referentiesituatie als de huidige situatie plus relevante autonome ontwikkelingen, uitgaande van de situatie waarin de CO₂-pijpleiding niet wordt aangelegd (p. 34).

De huidige situatie voor de Doggersbank, ofwel de Svi, is zeer ongunstig. Op grond van de Habitatrichtlijn bestaat er daarom een verplichting voor de Nederlandse overheid om voor de Doggersbank een goede Svi te bereiken. Daarnaast ligt er een opgave vanuit de Natuurherstelverordening om de natuur in de Noordzee te herstellen, waarbij Natura 2000-gebieden zoals de Doggersbank voorrang dienen te krijgen. Los ervan of de CO₂-pijpleiding wel of niet wordt gelegd, zullen er daarom beschermings- en herstelmaatregelen in de

noordkromp, wulk, kleine zwaardschede, glanzende tepeihoom, geplooid zonnesciep, tweetandscheip en noordhoren).

Doggersbank (moeten) worden genomen. Dergelijke maatregelen kunnen bestaan uit passief herstel, zoals de natuur meer rust en effectievere bescherming geven, en actief herstel, zoals het aanleggen van schelpdierriffen of uitzetten van soorten (herwilderen). Daar zal rekening mee moeten worden gehouden bij het vaststellen van de referentiesituatie en het beoordelen van de effecten van het Project. Met andere woorden: omdat de opgaven voor Natura 2000-gebieden ertoe zullen leiden dat de huidige situatie zal verbeteren, moeten de effecten van het Project worden beoordeeld ten opzichte van de herstelopgave, die zal moeten leiden tot een situatie die beter is dan op dit moment het geval is.

Huidige situatie

Niet alleen de Doggersbank, maar de hele Nederlandse Noordzee, dus het hele gebied dat door het Project wordt beïnvloed, verkeert in een slechte staat. Dat komt omdat het gebied constant wordt beïnvloed door schadelijke drukfactoren, zoals: olie- en gaswinning en de daarmee gepaard gaande vervuiling door lozingen, geluidsoverlast, scheepsbewegingen, militaire activiteiten, windenergie, zand- en schelpenwinning, visserij, etc. Als gevolg daarvan zijn natuurgebieden gedegradeerd, worden vogels en zeezoogdieren constant in hun gedrag verstoord en hebben zij en vissen hoge waarden van giftige stoffen in hun lichamen. Zo hebben vissen in de hele Noordzee te hoge kwikwaarden.⁷

Zeezoogdieren hebben veel last van de vele menselijke activiteiten in de Noordzee.

Bruinvissen hebben een hoog metabolisme en moeten continu eten om te kunnen overleven. Bruinvissen eten vooral vissen. Met name zandspiering (*Ammodytes spp.*) is een voedselbron van bovengemiddeld groot belang voor de bruinvis en andere visetende predatoren.⁸

Bruinvissen zijn gevoelig voor bijvangst, onderwatergeluid, chemische vervuiling en verstoring door scheepvaart. Ook het exploderen van munitie op zee, problemen met de voedselbeschikbaarheid en de consumptie van zwerfafval zijn belangrijke doodsoorzaken. Daarnaast zijn ze verbonden aan het lot van de zandspiering als hoogwaardige bron van voedsel en energie. Vanwege overbevissing en klimaatverandering⁹ wordt deze belangrijke voedselbron steeds schaarser.

De staat van instandhouding (Svi) van de bruinvis wordt weliswaar als gunstig gekwalificeerd, maar daar hoort een dringende waarschuwing vanuit de wetenschap bij dat het toekomstperspectief ongunstig is vanwege vervuiling, onderwatergeluiden, prooi-uitputting

⁷ Zie bijvoorbeeld: M. Larsen & D. Hjermann, 'Status and Trend for Heavy Metals (Mercury, Cadmium and Lead) in Fish, Shellfish and Sediment' In: OSPAR, 2023: The 2023 Quality Status Report for the Northeast Atlantic. OSPAR Commission, London, zie <https://oap.ospar.org/en/ospar-assessments/quality-status-reports/csr-2023/indicatorassessments/heavy-metals-biota-sediment>. Zo overschrijden de waarden op de Doggersbank de QSSp, de OSPAR milieunorm voor secundaire vergiftiging; zie: https://dome.ices.dk/CHAT/Home/GettrResult?seriesID=The%20Netherlands_DOGGEK%20HG%20Pleuronectes%20platessa%20MU%20Not_applicable&matrix=Biota&year=2023.

⁸ Zie daarover: Thurid, O., Opitz, S., Froese, R. (2019), 'How does sandeel fishery impact the marine ecosystem in the southern North Sea and the achievement of the conservation objectives of the marine protected areas in the German EEZ of the North Sea?' januari 2019, pagina 10, beschikbaar via: https://www.researchgate.net/publication/337029657_How_does_sandeel_fishery_impact_the_marine_ecosystem_in_the_southern_North_Sea_and_the_achievement_of_the_conservation_objectives_of_the_marine_protected_areas_in_the_German_EEZ_of_the_North_Sea.

⁹ Zie daarover: C. MacLeod e.a. (2007b), 'Linking sandeel consumption and the likelihood of starvation in harbour porpoises in the Scottish North Sea: could climate change mean more starving porpoises?', Biology Letters, 3(2), p. 185, via <https://doi.org/10.1098/rsbl.2006.0588>.

en bijvangst.¹⁰ Er dienen dringend maatregelen te worden genomen om die trend tegen te gaan, aldus de wetenschap.

Ook de grijze zeehond en de gewone zeehond worden verstoord door toenemende menselijke activiteiten in hun leefgebied, zoals visserij, windmolens, zand- en schelpwinning, visserij, scheepvaart en olie- en gaswinning. Het gehoorbereik van zeehonden ligt in de relatief lage frequenties. Omdat laagfrequent geluid verder draagt dan hoogfrequent geluid, kunnen de zeehonden deze geluiden vaak tot op tientallen kilometers horen. Menselijke activiteiten met laagfrequente geluiden kunnen mogelijk het gedrag van zeehonden beïnvloeden. Ook zeehonden eten vooral vis, zoals zandspiering, bot, tong, schol, haring, kabeljauw, wijting en sprat. Als die soorten verdwijnen of vervuilende stoffen opnemen, heeft dat rechtstreekse gevolgen voor de populatie en gezondheid van zeehonden.

Beoordelingskader

Zoals aangegeven rust er op Nederland een verplichting om de natuur te herstellen, met voorrang voor Natura 2000-gebieden. Bij de beoordeling van de effecten van het Project dienen daarom de relevante artikelen van de Natuurherstelverordening in acht te worden genomen, zoals artikel 4 (de verplichting om kustecosystemen te herstellen), artikel 5 (de verplichting om mariene ecosystemen te herstellen), artikel 14 (de verplichting om een nationaal herstelplan op te stellen) en artikel 15 (verplichtingen met betrekking tot de inhoud van het nationaal herstelplan). Het Project heeft de potentie om het voldaan aan die verplichtingen te dwarsbomen.

Voorts geldt op grond van artikel 6 lid 3 van Habitatrichtlijn: “Voor elk plan of project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van het gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor zo'n gebied, wordt een passende beoordeling gemaakt van de gevolgen voor het gebied, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied.”

Dit voorschrift is in de Omgevingswet neergelegd in artikel 16.53c. Een passende beoordeling is dus nodig tenzij wordt aangetoond dat het Project (op zichzelf of in combinatie met andere plannen of projecten) geen significante gevolgen kan hebben.

Op grond van het Kokkelvisserij-arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen van 4 september 2004 moeten in een passende beoordeling op basis van de beste wetenschappelijke kennis ter zake, alle aspecten van het plan of het project die op zichzelf of in combinatie met andere plannen of projecten de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied in gevaar kunnen brengen, worden geïnventariseerd. Dit betekent dat alle mogelijke effecten van de activiteit in een passende beoordeling moeten worden bezien om te kunnen beoordelen of is verzekerd dat de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet worden aangetast door die activiteit.

Waaraan die passende beoordeling moet voldoen, is verder uitgewerkt in Richtlijn 2011/92 van 13 december 2011. Artikel 3 daarvan schrijft voor dat in een milieueffectbeoordeling de directe en indirecte aanzienlijke effecten van een project op passende wijze geïdentificeerd, beschreven en beoordeeld dienen te worden en wel op de factoren “bevolking en menselijke gezondheid”, “biodiversiteit”, “land, bodem, water, lucht en klimaat” en “materiële goederen, het cultureel erfgoed en het landschap”.

¹⁰ Steve Geeelhoed, ‘Bouwsteen ten behoeve van het Strategisch Plan Natura 2000’, oktober 2022, via: <https://www.synbicsys.alterra.nl/bouwstenen/docs/Bouwsteen%20HS1351%20Bruinvis%20v3b.pdf>.

Daarnaast heeft het Europese Hof van Justitie in een aantal zaken nader gedefinieerd wat de eisen zijn voor een passende beoordeling onder artikel 6 lid 3 van de Habitatrichtlijn. In de zaak C-304/05 oordeelde het Hof:

“Het Hof heeft evenwel geoordeeld dat die beoordeling aldus moet worden geconcipieerd dat de bevoegde autoriteiten de zekerheid kunnen verkrijgen dat een plan of project geen schadelijke gevolgen heeft voor de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied, aangezien, wanneer er onzekerheid bestaat of deze schadelijke gevolgen voor het gebied zullen uitblijven, die autoriteiten de gevraagde toestemming moeten weigeren...”

En:

“Met betrekking tot de gegevens op basis waarvan de bevoegde autoriteiten de noodzakelijke zekerheid kunnen verkrijgen, heeft het Hof gepreciseerd dat er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel mag bestaan, aangezien die autoriteiten zich op de beste beschikbare wetenschappelijke kennis ter zake moeten baseren...”

In de zaak C-258/11 oordeelde het Hof:

“een ingreep [brengt] geen aantasting van de natuurlijke kenmerken van een gebied [mee], te weten een natuurlijke habitat, in de zin van artikel 6, lid 3, tweede volzin, van de habitatrichtlijn, indien dat gebied wordt behouden in een gunstige staat van instandhouding, hetgeen neerkomt op het duurzame behoud van de in deze richtlijn bedoelde bepalende kenmerken van het betrokken gebied die verband houden met de aanwezigheid van een type natuurlijke habitat waarvan het doel van instandhouding ervan ertoe heeft geleid dat dit gebied in de lijst van GCB's [Gebieden van Communautair Belang] is opgenomen”.

Het Hof van Justitie heeft daarnaast geoordeeld dat een passende beoordeling geen leemtes mag vertonen en volledige, precieze en definitieve constatering en conclusies moet bevatten die elke redelijke wetenschappelijke twijfel over de gevolgen van de geplande werkzaamheden voor het betrokken beschermde gebied kunnen wegnemen.¹¹

Bijzonder relevant is ook het oordeel van het Hof van Justitie met betrekking tot bestaande projecten. Het Hof bepaalde dat de beoordeling van de gevolgen moet worden uitgevoerd wanneer op grond van de beste wetenschappelijke kennis ter zake niet kan worden uitgesloten dat het project de instandhoudingsdoelstellingen van het betrokken gebied in gevaar brengt. Een eerdere beoordeling van het project, die vóór de afgifte van de oorspronkelijke vergunning voor dat project werd gemaakt, kan dit risico alleen uitsluiten indien zij volledige, precieze en definitieve conclusies bevat die elke redelijke wetenschappelijke twijfel over de gevolgen van de werkzaamheden wegnemen, en als de relevante milieu- en wetenschappelijke gegevens niet zijn veranderd, het project niet is gewijzigd en er geen andere plannen of projecten zijn.

Ook dient er breder te worden gekeken dan enkel naar de beschermde habitattypes en soorten, zoals de Europese Commissie toelichtte:

“Whilst the focus should be on the species and habitats of Community interest [...] that have justified the site designation, it should not be forgotten that these target features also interact with other species and habitats, as well as the physical environment in complex ways.

¹¹ HvJEU 14 januari 2016, C-399/14, ECLI:EU:C:2016:10, alinea 50.

It is therefore important to consider all the elements that are essential to the functions and the structure of the site and to the habitat types and species present.

Furthermore, other species can also be relevant in determining the potential effects on protected habitats if they constitute typical species of the habitat in question or play a role in the food chain on which the site's target features depend."

Het is dan ook vaste rechtspraak van het Europese Hof van Justitie¹² en de Afdeling Bestuursrecht van de Raad van State (hierna: "Afdeling")¹³ dat in een passende beoordeling de gevolgen van een plan of project moeten worden geïnventariseerd en onderzocht zowel voor de soorten in dat gebied waarvoor het niet is opgenomen als voor de habitattypen en soorten buiten dat gebied, op voorwaarde dat deze effecten de instandhoudingsdoelstellingen van het gebied kunnen aantasten.

De tweede volzin van artikel 6 lid 3 van de Habitatrichtlijn behelst vervolgens de eis dat bevoegde nationale instanties slechts toestemming voor een plan of project geven nadat zij de zekerheid hebben verkregen dat het de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied niet zal aantasten. Volgens vaste rechtspraak van het Europees Hof van Justitie ligt in dat toestemmingscriterium het voorzorgsbeginsel besloten.¹⁴ Het beginsel vloeit ook voort uit artikel 191 lid 2 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Dat betekent dat in geval van twijfel over de milieugevolgen, plannen en projecten geen toestemming dienen te krijgen.

In de concept-NRD wordt in een tabel (5.1) weergegeven hoe mogelijke milieuaspecten worden onderzocht. Dat onderzoek zal volgens de tabel voornamelijk op basis van bestaande studies en gegevens worden uitgevoerd. Dat is evenwel onvoldoende, zoals blijkt uit bovenstaande samenvatting van het juridische beoordelingskader. Om de milieueffecten van het Project te beoordelen, dienen wetenschappelijke gegevens verzameld te worden die uitsluitend geven over de huidige staat van vervuiling en verstoring, zoals gegevens op basis van geluidsmetingen, scheepsbewegingen, verontreinigingen, voorkomen van zeezoogdieren en vogels, etc. Immers, er dient een gedegen analyse te worden gemaakt van de effecten van het Project, samen of in combinatie met andere projecten. Een cumulatieve toets dus. De effecten van het Project komen namelijk bovenop de al bestaande verstoringen. Die moeten daarom goed in beeld worden gebracht, niet alleen in abstracto.

Wat het bureauonderzoek betreft, zullen in ieder geval de volgende studies moeten worden betrokken:

- Appleby, T., Condon, J., Rammelt T., Reuchlin-Hugenholtz, E.L., & Solandt, J.-L., (2020) Report to inform appropriate assessment of fishing operations on the Dogger Bank SACs, Blue Marine Foundation, WWF, Client Earth & Marine Conservation Society, via: <https://www.clientearth.org/latest/documents/report-to-inform-appropriate-assessment-of-fishing-operations-on-the-dogger-bank-sacs/>.
- Daewel, U., Akhtar, N., Christiansen, N. et al. Offshore wind farms are projected to impact primary production and bottom water deoxygenation in the North Sea. Commun Earth Environ 3, 292 (2022), via: <https://doi.org/10.1038/s43247-022-00625-0>.
- Geelhoed, S., 'Bouwsteen ten behoeve van het Strategisch Plan Natura 2000', oktober 2022, via: <https://www.synbiosys.alterra.nl/bouwstenen/docs/Bouwsteen%20HS1351%20Bruinvis%20v3b.pdf>.

¹² Zie bijv. HvJEU 7 november 2018, C-461/17, ECLI:EU:C:2018:883.

¹³ RvS 20 februari 2019, r.o. 22.3, ECLI:NL:RVS:2019:547.

¹⁴ Zie HvJEG 5 mei 1998, C-157/96, ECLI:EU:C:1998:191.

- Gilles, A., e.a., 'Seasonal habitat-based density models for a marine top predator, the harbor porpoise, in a dynamic environment.', 2016, *Ecosphere* 7(6):e01367, via: <https://doi.org/10.1002/ecs2.1367>.
- Gulland, F.M.D., Hall, A.J. 'Is Marine Mammal Health Deteriorating? Trends in the Global Reporting of Marine Mammal Disease.' *EcoHealth* 4, 135–150 (2007), p. 135, via: <https://doi.org/10.1007/s10393-007-0097-1>.
- Hahn, S.J. et al., 'Climate change and fisheries affect benthic composition and diversity in the North Sea - Investigations at the Dogger Bank during three decades (1991-2021)', 27 July 2023, PREPRINT (Version 1) beschikbaar bij Research Square, p.1, via: <https://doi.org/10.21203/rs.3.rs-3086664/v1>.
- ICES (2025). The Netherlands request on Cumulative Impact Assessment, on behalf of the Greater North Sea Basin Initiative (GNSBI). ICES Advice: Special Requests. Report, via: <https://doi.org/10.17895/ices.advice.30530813.v1>.
- ICES (2026). EU request to advise on seafloor integrity thresholds (MSFD D6C5): operational methods and application to the Nature Restoration Regulation. ICES Advice: Special Requests. Report. via: <https://doi.org/10.17895/ices.advice.32244633>.
- IJsseldijk, L., e.a., 'Pathological findings in stranded harbor porpoises (*Phocoena phocoena*) with special focus on anthropogenic causes', *Front. Mar. Sci.* 9:997388, 2022.
- IUCN-MMPATF (2024) Dogger Bank IMMA Factsheet. IUCN Joint SSC/WCPA Marine Mammal Protected Areas Task Force, 2024, beschikbaar via: <https://www.marinemammalhabitat.org/factsheets/dogger-bank-imma/>.
- Kho, F., e.a., (2022), 'Current understanding of the ecological risk of mercury from subsea oil and gas infrastructure to marine ecosystems', *Journal of Hazardous Materials*, 438, 129348, p.1; via: <https://doi.org/10.1016/j.jhazmat.2022.129348>.
- Kirchgeorg, T., Weinberg, I., Hörnig, M., Baier, R., Schmid, M.J., Brockmeyer, B. (2018) Emissions from corrosion protection systems of offshore wind farms: Evaluation of the potential impact on the marine environment, *Marine Pollution Bulletin*, Volume 136, 2018.
- Larsen, M. & Hjermann, D., 'Status and Trend for Heavy Metals (Mercury, Cadmium and Lead) in Fish, Shellfish and Sediment' in: OSPAR, 2023: The 2023 Quality Status Report for the Northeast Atlantic. OSPAR Commission, London, zie <https://oap.ospar.org/en/ospar-assessments/quality-status-reports/qsr-2023/indicatorassessments/heavy-metals-biota-sediment>.
- Łukawska-Matuszewska, K., Graca, B., Sokotowski, A., Burska, D., Pryputniewicz-Flis, D., Nordtug, T., Øverjordet, I.B., The impact of potential leakage from the sub-seabed CO2 storage site on the phosphorus transformation in marine sediments – An experimental study, *Science of The Total Environment*, Volume 886, 2023, 163879, ISSN 0048-9697, <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2023.163879>.
- MacLeod, C., e.a. (2007b), 'Linking sandeel consumption and the likelihood of starvation in harbour porpoises in the Scottish North Sea: could climate change mean more starving porpoises?', *Biology Letters*, 3(2), via <https://doi.org/10.1098/rsbl.2006.0588>.
- Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur, 'Hoe gaat het met de uitvoering van de Habitatrichtlijn (HR) in Nederland?', via: <https://www.natura2000.nl/rapportage-vogel-en-habitatrichtlijn>.
- Natura 2000 Doelendocument 2026, Vernieuwde landelijke doelen voor Natura 2000-habitattypen en -soorten, p. 172; beschikbaar via: <https://www.natura2000.nl/sites/default/files/2026-02/Natura%202000%20Doelendocument%202026.pdf>.

- Piet, G.J., Tamis, J.E., van der Wal, J.T., & Jongbloed, R.H. (2021), Cumulative impacts of wind farms on the North Sea ecosystem, Wageningen Marine Research report: No. C081/21), Wageningen Marine Research, via: <https://doi.org/10.18174/556024>.
- Plummeridge, A.A., Roberts, C.M., 'Conservation targets in marine protected area management suffer from shifting baseline syndrome: a case study on the Dogger Bank', in: Marine Pollution Bulletin, 116 (2017), p. 395-404, via: <https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2017.01.012>.
- Rapport Monitoring en Onderzoek Natuurversterking en Soortenbescherming, Noordzeeoverleg, oktober 2021, p. 90, via: <https://noordzeeloket.nl/publish/pages/196778/mons-rapport-noordzeeoverleg-2021.pdf>.
- Roberts, Callum & O'Leary, Bethan & Mccauley, Douglas & Cury, Philippe & Duarte, Carlos & Lubchenco, Jane & Pauly, Daniel & Sáenz-Arroyo, Andrea & Sumaila, Rashid & Wilson, Rod & Worm, Boris & Castilla, Juan. (2017). Marine reserves can mitigate and promote adaptation to climate change. Proceedings of the National Academy of Sciences, via: <https://doi.org/10.1073/pnas.1701262114>.
- Sanderson C.E., Alexander K.A., 'Uncharted waters: Climate change likely to intensify infectious disease outbreaks causing mass mortality events in marine mammals' Global Change Biology, 2020;26, via: <https://doi.org/10.1111/gcb.15163>.
- Southern North Sea And Eastern Channel Seasonal Aggregation IMMA, via: <https://www.marinemammalhabitat.org/wp-content/uploads/imma-factsheets/NorthEastAtlanticOcean/Southern-North-Sea-and-Eastern-Channel-Seasonal-Aggregation-NorthEastAtlanticOcean.pdf>.
- The OSPAR 2023 Quality Status Report, including thematic and indicator assessments, contains important indicators of ecosystem health, thresholds, current status of North Sea ecosystems and ecosystem pressures/state/response. Relevant is onder meer de guidance for Cumulative effects assessment for benthic habitats, via: https://oap-cloudfront.ospar.org/media/filer_public/af/52/af520cef-0590-4f5a-9a97-604d43a13be3/impacts_on_ecosystems_services_report.pdf
- Thurid, O., Opitz, S., Froese, R. (2019), 'How does sandeel fishery impact the marine ecosystem in the southern North Sea and the achievement of the conservation objectives of the marine protected areas in the German EEZ of the North Sea?' januari 2019, pagina 10, via: https://www.researchgate.net/publication/337029657_How_does_sandeel_fishery_impact_the_marine_ecosystem_in_the_southern_North_Sea_and_the_achievement_of_the_conservation_objectives_of_the_marine_protected_areas_in_the_German_EEZ_of_the_North_Sea.
- Vogel- en Habitatrichtlijnrapportage 2019, beschikbaar via: <https://edepot.wur.nl/520728>.
- Witbaard, R., 'De noordkromp', De Levende Natuur, september 2009, p. 265, via: <https://natuurtijdschriften.nl/pub/580184/DLN2009110006006.pdf>.

Daarnaast zal naar andere soortgelijke projecten gekeken moeten worden, zoals ECO₂ en CO₂MARINE, geleid door de Universiteit van Gdansk.¹⁵ Wat waren daarin de *worst case scenarios*, welke lessen zijn er geleerd en welke andere bevindingen zijn er te trekken?

¹⁵ Zie <https://www.eco2-project.eu>, waar ook een best practice guidance te vinden is. Zie voorts wetenschappelijk onderzoek daarover: K. Łukawska-Matuszewska, B. Graca, A. Sokotowski, D. Burska, D. Pryputniewicz-Fiis, T. Nordtug, I.B. Øverjordet, The impact of potential leakage from the sub-seabed CO₂ storage site on the phosphorus transformation in marine sediments – An experimental study. Science of

Uiteraard is bovenstaande lijst niet compleet. Het is immers de verantwoordelijkheid en de verplichting van de vergunningaanvrager om met de best beschikbare wetenschap aan te tonen dat er geen twijfel over bestaat dat het Project geen significante effecten voor de betrokken Natura 2000-gebieden kan hebben, en het is aan de toestemming verlenende instantie – uw ministerie – om te toetsen of de vergunningaanvrager daarin is geslaagd en of het Project in lijn is met wet- en regelgeving.

Bodem en water

De aanleg en het onderhoud van de pijpleiding veroorzaken onomkeerbare vernietiging en langdurige verstoring van kwetsbare natuurgebieden, in het bijzonder, afhankelijk van het uiteindelijke tracé, de Natura 2000-gebieden Bruine Bank, Doggersbank en Klaverbank en KRM-gebied Centrale Oostergonden. 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.

Er dient daarom een analyse te worden gedaan naar effecten van het Project op langlevende soorten, inclusief typische soorten als noordkromp (*Arctica islandica*), dodemansduimkoraal (*Alconium digitatum*), kabeljauw (*Gadus morhua*), stekelrog (*Raja clavata*), gedoornde hartschelp (*Acanthocardia echinata*) en noordhoren (*Neptunea antiqua*).¹⁶

Daarnaast wordt er vertroebeling van de waterkolom veroorzaakt, zoals door het lozen van gruis dat bij het opengraven, ploegen of jetten van de bodem vrijkomt. Dat heeft negatieve gevolgen voor alle dieren die zich in de nabijheid van de lozingen bevinden. Gevolgen ervan zijn onder andere verstikking, veranderingen in de korrelgrootte, zuurstofloosheid en toxiciteit, die op hun beurt kunnen leiden tot plaatselijke veranderingen in het plankton, dieren op de zeebodem en andere organismen. De hoge productiviteit van de Natura 2000-gebieden hangt samen met de grote helderheid van het water, de aanwezigheid van fronten, de relatieve ondiepte ten opzichte van het omliggende gebied, en de bijzondere bodem. Zo volgt bijvoorbeeld uit de Doeluitwerking Doggersbank dat de biodiversiteit en biomassa van de bodemdierengemeenschappen hoger zijn dan die in het omliggende gebied. De in en op de bodem, in hoge dichtheden en biomassa voorkomende organismen zijn een voedselbron voor verschillende soorten vissen, vogels en zeezoogdieren. Door de lozing van gruis wordt de waterkolom vertroebeld en daarmee een van de kenmerkende eigenschappen van Natura 2000-gebieden, zoals de Doggersbank, negatief beïnvloed. Uit onderzoek blijkt bovendien dat eitjes en larven van vissen sterven door sedimenten en vertroebeling.¹⁷ Het onderzoek voor het MER zal derhalve de gevolgen van vertroebeling en het neerdalen van gruis op de bodem langs het hele traject en in het bijzonder in de Natura 2000-gebieden in kaart moeten brengen en beoordelen. Zo zal moeten worden onderzocht hoe groot de te verwachten effecten zijn van bodemverstoring door trenching of steenstort, van sedimentpluimen, en van de verstoring en

The Total Environment, Volume 886, 2023, 163879, ISSN 0048-9697,
<https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2023.163879>.

¹⁶ Profieldocument Doggersbank, beschikbaar via:

https://www.natura2000.nl/sites/default/files/profielen/Habitattypen_profielen/Profiel_habitattype_1110_2014.pdf.

¹⁷ En ook andere (sub)letale effecten worden genoemd op p. 30-34 in: J.M. Baveco (1988), 'Vissen in troebel water. De effecten op visuele predatoren van verhoogde troebelheid en zwevend- stofgehalten als gevolg van baggerwerkzaamheden', Literatuuronderzoek in opdracht van Rijkswaterstaat/DGW. RDD aquatic ecosystems. Groningen.

mogelijke vernieling van paaigebieden. Hoe beïnvloedt het Project de kraamkamerfunctie van de betrokken gebieden?

Er dient rekening mee te worden gehouden dat vogels en zeezoogdieren niet zomaar naar andere gebieden kunnen uitwijken als gevolg van de verstoringen en vervuilingen door het Project. Het doel van beschermde zeegebieden is nu juist om de kraamkamers, de foerageergebieden en hotspots van biodiversiteit te beschermen, niet de dieren te laten sterven, verstoren of doen uitwijken naar andere, niet beschermde delen van de Noordzee. Dat er elders op de Noordzee ruimte voor de dieren zou kunnen zijn, is geen vrijbrief voor verstoringen in de Natura 2000-gebieden. Het is hoe dan ook onvoldoende om significante effecten uit te sluiten, aldus de rechtbank Overijssel in een uitspraak over een natuurvergunning voor het verjagen van kolganzen, grauwe ganzen en brandganzen met ondersteunend afschot in en rond een aantal Overijsselse Natura 2000-gebieden. Volgens het college van Gedeputeerde Staten van Overijssel waren in de provincie Overijssel voldoende alternatieve gebieden waarheen de ganzen konden uitwijken om te foerageren. De rechtbank oordeelde dat in de passende beoordeling en door verweerder gegeven toelichting onvoldoende was onderbouwd dat een deel van de door verweerder genoemde 200.000 hectare grasland in de provincie Overijssel kan dienen als alternatief foerageergebied voor de beschermde soorten waarvoor de Natura 2000-gebieden zijn aangewezen.¹⁸ Hiermee dient bij het opstellen van het MER rekening te worden gehouden.

Voor het MER zal voorts moeten worden onderzocht wat de negatieve effecten van het Project zijn op soorten die een belangrijke voedselbron zijn voor zeezoogdieren. Zo eten jonge bruinvissen vooral vissen zoals zandspiering en kabeljauw. De aanwezigheid van zandspiering op de Doggersbank zorgt voor een verhoogde activiteit van bruinvissen. De Doggersbank is verder een belangrijk paaigebied voor onder andere schol, wijting en kabeljauw. Gelet op het grote belang van vissen zoals zandspiering en kabeljauw voor de voedselketen op de Noordzee, moeten de negatieve effecten van het Project op vissoorten beoordeeld worden. In dat verband is van belang dat zandspiering als belangrijke trofische schakel fungeert tussen zoöplankton en toppredatoren (vissen, zoogdieren, zeevogels). Omdat ze in het zand begraven leven, kan zandspiering direct worden beïnvloed door het Project. Goed begrip van effecten ervan op zandspiering in verschillende levensfasen is daarom noodzakelijk. De mogelijke tracés van de pijpleiding overlappen met habitat van de zandspiering.

Effecten op het voedselweb, habitatfragmentatie, ecosysteefuncties, bioturbatie, herstel van soortengemeenschappen, rekening houdend met verschillen tussen kort en langlevende soorten, dienen eveneens onderzocht te worden. Effecten komen immers niet alleen door verlies van habitat, verstoring van het voedselweb en door effecten van aanleg van structuren op de bodem op het bodemleven, maar ook de verstoring van geluidsgevoelige soorten zoals zeezoogdieren maar ook vissen zoals kabeljauw en haring en andere soorten. Dat zal tijdens de aanleg en het onderhoud van de pijpleiding het geval zijn. Deze effecten zullen zowel kwalitatief als kwantitatief goed beschreven en gewogen moeten worden.

Ook zal onderzoek moeten worden gedaan naar de gevolgen van een lekkage. Gezien de grote lengte van de pijpleiding, is het goed mogelijk dat de leiding ergens langs het traject beschadigd raakt of wordt. De pijpleiding kan 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. Een vijandige aanslag er op de infrastructuur kan niet worden uitgesloten. Bij een lekkage zullen er in een keer grote

¹⁸ Rb. Overijssel 29 november 2022, ECLI:NL:REOVE:2022:3573, r.o. 4.3.5.

hoeveelheden CO₂ in zee terecht komen, met voorspelbare drastische gevolgen voor de flora en fauna in de nabijheid van de lekkage.

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.

Effecten van het Project op het klimaat

Het Project heeft gevolgen voor het klimaat. In de concept-NRD worden als effecten genoemd: uitstoot broeikasgassen (CO₂) tijdens productie, aanleg- gebruik- en decommissioningsfase (p. 37). Gedegen wetenschappelijk onderzoek daarnaar is zeker noodzakelijk. Tegelijkertijd dient te worden erkend dat het Project gevolgen heeft voor de transitie naar een duurzame energievoorziening, nu het ertoe leidt dat vervuilende industrieën langer door blijven gaan. Voor de energietransitie en vermindering van CO₂-uitstoot is nodig dat die industrieën worden afgebouwd of verduurzaamd. Het Project zorgt voor uitstel van dat proces, waardoor de uitstoot van CO₂ blijft doorgaan. Anders dan in de concept-NRD aangegeven (p. 39), draagt het Project helemaal niet bij aan het beperken van klimaatverandering en zeespiegelstijging. In tegendeel. Het houdt de uitstoot van miljoenen kubieke meters CO₂ in stand, terwijl het doel juist van de overheid juist zou moeten zijn om de uitstoot van CO₂ te reduceren. In plaats van reductie van CO₂ betekent het Project een lange termijn investering in vervuilende industrieën. Door de nieuwe infrastructuur ontstaat een lock-in effect waardoor Europa niet afkomt van die vervuilende industrieën.

Zoals onlangs in een juridische procedure bij het Europese Hof voor de Rechten van de Mens is bevestigd,¹⁹ dienen alle klimaateffecten van nieuwe gasprojecten te worden beoordeeld voordat zij goedgekeurd mogen worden.

Dat betekent dat voor het Project de cumulatieve emissies van de installaties die de pijpleiding met CO₂ voeden, moeten worden onderzocht. Ook dient getoetst te worden of met het Project de temperatuurstijging onder 1,5 graden gehouden kan worden. Ten slotte moeten ook de indirecte gevolgen van de uitstoot van broeikasgassen worden onderzocht, zoals op het leven, de gezondheid, de bodem, het land, het water, de lucht en het klimaat.

Het Project staat haaks op de klimaatdoelen en noodzakelijke afbouw van fossiele brandstoffen, die Nederland nu al niet haalt. Dat blijkt onder andere uit een recent rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving.²⁰

Sterker nog, het Project is in strijd met klimaatverplichtingen van Nederland. In de zaak *Verein KlimaSeniorinnen Schweiz e.a. tegen Zwitserland*²¹ kwam het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM) tot het oordeel dat artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM) – het recht op bescherming van het privéleven – overheden verplicht om concrete maatregelen te treffen om klimaatdoelstellingen te behalen. Bovendien moeten overheden schadelijke gevolgen van klimaatverandering tegengaan, aldus het EHRM. Daaruit

¹⁹ Greenpeace Nordic and others v. Norway, EHRM, 28 oktober 2025, via: <https://hudoc.echr.coe.int/?i=001-245561>.

²⁰ <https://www.pbl.nl/actueel/nieuws/kans-op-halen-klimaatdoel-2030-heel-erg-klein-stevig-structureel-extra-beleid-nodig>.

²¹ *Verein KlimaSeniorinnen Schweiz e.a. tegen Zwitserland* (applicatienummer 53600/20), via: <https://hudoc.echr.coe.int/?i=001-233206>.

volgt dat Nederland maatregelen moet nemen om uiterlijk in 2050 een emissie-neutrale economie te bereiken. Om een onevenredige belasting van toekomstige generaties te voorkomen, moet Nederland bovendien geschikte tussentijdse reductiedoelstellingen vaststellen. Onder de concrete maatregelen valt onder andere het vaststellen van een nationaal CO₂-emissieplafond, hetgeen Nederland niet heeft gedaan.

De uitspraak van het EHRM past in de lijn die het internationaal Gerechtshof in een Advisory Opinion in 2025 heeft aangenomen, namelijk dat staten verplicht zijn om grensoverschrijdende schade en mensenrechtenschendingen door klimaatverandering te voorkomen.²² Onlangs heeft de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties op voordracht van onder meer Nederland die Advisory Opinion met een resolutie bekrachtigd.²³ Nederland stemde voor die resolutie.

Daarmee staat vast dat het beschermen van het mondiale klimaatstelsel een wettelijke verplichting is – geen politieke keuze. Het nalaten daarvan vormt een bedreiging voor de mensenrechten en het welzijn van huidige en toekomstige generaties. Ook volgens de International Energy Agency (IEA) en het intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) mogen er, om de opwarming van de atmosfeer beperkt te houden, geen nieuwe fossiele projecten worden gestart.²⁴ Bestaande fossiele winning leidt al tot te veel opwarming, aldus het IPCC-rapport dat ook Nederland heeft ondertekend. Met andere woorden: exploitatie van nieuwe gasbronnen in strijd is met de Nederlandse en Europese klimaatdoelen en -verplichtingen. Nederland heeft feitelijk nu al geen koolstofbudget meer beschikbaar voor nieuwe gasextractie, en dus voor het Project.

In het Programma Noordzee 2022-2027 (PNZ) wordt de decarbonisatie, het beperken van de CO₂-uitstoot als nationaal belang genoemd. Het is ook opgenomen in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) (zie pag. 27 PNZ). Daarnaast wordt de nadruk gelegd op de uitfasering van de uitstoot van broeikasgassen:

“De Europese Green Deal verlangt dat we onze economie omvormen tot een moderne, hulpbronnefficiënte en concurrerende economie waar de netto-uitstoot van broeikasgassen wordt uitgefaseerd en het natuurlijke kapitaal van de EU wordt beschermd.” (pag. 26 PNZ)

Voor het MER dient daarom onderzocht te worden in hoeverre de klimaatdoelen door het Project buiten zicht halen, nu het ertoe leidt dat vervuilende praktijken langer blijven doorgaan.

Cumulatie

Zoals eerder aangegeven, dient het MER een cumulatietoets te bevatten. Alleen projectspecifieke effecten beoordelen is volgens de huidige ecologische inzichten en wetgeving onvoldoende. De duur en cumulatie van andere plannen en projecten, zoals de olie- en gasindustrie, scheepvaart, zandwinning, kabels en leidingen, visserij en windparken in Nederland en aangrenzende Noordzeelanden, dienen te worden getoetst. Seismiek in cumulatie met impulsgekluid veroorzaakt door de constructie van windparken dient te worden berekend. Op de Doggersbank is bijna dagelijks een overstemming van natuurlijk geluid door

²² Obligations of States in respect of Climate Change, International Court of Justice, Advisory Opinion, 23 juli 2025; te raadplegen via: <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/187/187-20250723-adv-01-00-en.pdf>.

²³ VN Resolutie A/80/L.65 van 13 mei 2026, via: <https://digitallibrary.un.org/record/4113865?ln=en&v=pdf>.

²⁴ Zie het AR6 Synthesis Report: Climate Change 2023, via: <https://www.ipcc.ch/report/sixth-assessment-report-cycle/>.

seismiek in Denemarken en Noorwegen. Ook de bodemvervuiling veroorzaakt door de olie- en gasindustrie in combinatie met sleepnetvisserij moet worden betrokken bij de natuurtoets. Hetzelfde geldt voor scheepvaart. In de cumulatietoets moet worden berekend welke andere bronnen van vervuiling aanwezig zijn in en rondom het gebied, hoe groot deze zijn, wat de gerapporteerde hoeveelheden van vervuiling zijn en of er grote overtredingen zijn geweest.

Hoe klimaatverandering de zaken nog verergert door opwarming van de zee, verzuring en zuurstofafname moet ook in cumulatie meegewogen worden. En ook de voor de bruinvis van belang zijnde degradatie van leefgebieden, verandering in hoeveelheid en kwaliteit voedsel, toename van infectieziektenuitbraken dienen te worden meegenomen in de onderzoeken, nu dit een factor van belang is: zo is bijvoorbeeld de temperatuur van water op de Doggersbank dieper dan 30 meter is 4°C gestegen in de periode 1991-2021.²⁵

Klimaatprojecties en bijbehorende effecten op beschermde zeegebieden in combinatie met aanvullende negatieve effecten door het Project moeten daarom onderdeel zijn van het MER.

Conclusie

Het Project zal gevolgen hebben voor de Noordzee, inclusief de bodem, het zeeleven en zeevogels. Daarnaast heeft het gevolgen voor het klimaat. Dit alles, terwijl de natuur in de Noordzee en het klimaat al sterk en continue onder druk staan. Een gedegen MER dient met alle bestaande en toekomstige drukfactoren rekening te houden. Op basis van wetenschappelijk onderzoek dient te worden uitgesloten dat het Project significante gevolgen kan hebben op Natura 2000-gebieden en de beschermde en typische soorten. Het MER kan daar alleen aan voldoen indien met bovenstaande factoren rekening wordt gehouden. Ik verzoek u daarom met klem een deugdelijk onderzoek uit te laten voeren.

Hoogachtend,



Stichting Doggerland

²⁵ Sarah Joy Hahn et al., 'Climate change and fisheries affect benthic composition and diversity in the North Sea - Investigations at the Dogger Bank during three decades (1991-2021)', 27 July 2023, PREPRINT (Version 1) beschikbaar bij Research Square, p.1, via: <https://doi.org/10.21203/rs.3.rs-3086664/v1>.

Verzonden: 7/1/2026 3:32:24 PM

Onderwerp:

Project: CO2 Highway Europe (CO2HE) - concept-NRD

Achternaam: [REDACTED]

Tussenvoegsel(s): [REDACTED]

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: [REDACTED] (Stichting De Noordzee)

[REDACTED] (Natuur & Milieu)

[REDACTED] (Vogelbescherming Nederland)

[REDACTED] (Wereld Natuur Fonds)

Organisatie: Stichting De Noordzee

Uw zienswijze/reactie:

Beste,

Met dit bericht dienen Stichting De Noordzee, Natuur & Milieu, Wereld Natuur Fonds en Vogelbescherming Nederland een zienswijze in inzake de CO2 Highway Europe (CO2HE) - concept-NRD. De volledige motivering en onderbouwing zijn opgenomen in de bijgevoegde zienswijze.

Met vriendelijke groet,

Stichting De Noordzee, Natuur & Milieu, Wereld Natuur Fonds en Vogelbescherming Nederland

109712123_11633600_20260701_Zienswijze_concept_Notitie_Reikwijdte_en_Detailniveau_CO2_Highway_Europe_SDN_VBN_WNF_NM.pdf

Input op de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het Nederlandse deel van het CO2 Highway Europe project (RE-PM938-00023) door initiatiefnemer Equinor ASA

1 juli 2026

Graag reageren Stichting De Noordzee, Natuur & Milieu, Wereld Natuur Fonds en Vogelbescherming Nederland via deze weg op het gepubliceerde concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het Nederlandse deel van het CO2 Highway Europe project 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.

Wij erkennen het belang van CO₂-reductie en de rol die Carbon Capture and Storage (CCS) daarin kan spelen. Tegelijkertijd benadrukken wij dat de energietransitie niet ten koste mag gaan van kwetsbare en reeds onder druk staande natuur in de Noordzee. In de huidige opzet van de onderzoeksalternatieven van de cNRD ontbreekt vooralsnog een adequate balans tussen klimaatdoelstellingen en natuurbehoud. Met name de (mogelijke) tracés door beschermde natuurgebieden achten wij zeer onwenselijk.

Het project heeft de status van Project of Common Interest (PCI). Hoewel wij het belang van dit project op Europees niveau inzien, is er op Nederlands niveau weinig direct toegevoegde waarde van dit project op de korte termijn. Dat het tracé door Nederlandse wateren gaat is een begrijpelijke keuze, maar dat hierbij wordt overdacht om het tracé door Nederlandse Natura 2000-gebieden te laten lopen is problematisch. Wij benadrukken dat natuurbehoud en herstel van Natura 2000-gebieden eveneens een zwaarwegend en gezamenlijk Europees belang vormen.

Het huidige concept-NRD bevat namelijk meerdere routes voor de CO2-pijpleiding die beschermde gebieden doorkuizen. Afhankelijk van de gekozen routes gaat dit om maar liefst drie beschermde gebieden: de Doggersbank, de Bruine Bank en de Centrale Oestergronden. **Wij verzoeken nadrukkelijk om als uitgangspunt te hanteren dat Natura 2000-gebieden en andere beschermde mariene gebieden actief worden vermeden bij de tracékeuze.** Dit betreft in het bijzonder de Doggersbank, waar maar één route het gebied niet doorkruist. Alternatieven die deze gebieden vermijden dienen volwaardig te worden onderzocht en in het vervolgproces als voorkeursalternatief in beeld te worden gebracht.

Hieronder gaan wij in op de natuurgebieden die mogelijk doorkruist worden.

Doggersbank

In de concept-NRD ligt de nadruk nog te veel op het optimaliseren van routes door de Doggersbank, bijvoorbeeld via bundeling met bestaande leidingen. Dit uitgangspunt dient te worden verlaten. De primaire vraag moet zijn: welke route heeft de minste impact op de natuur? Het alternatief waarbij de Doggersbank wordt vermeden (de blauwe variant) verdient daarom serieuze prioriteit. Hoewel deze route mogelijk langer is en internationale afstemming vereist, voldoet deze optie aan de verplichting om verslechtering van Natura 2000-gebieden te voorkomen vanuit de Europese Habitatrichtlijn verankerd in de Wet Natuurbescherming. In het beheerplan voor de Doggersbank is vastgesteld dat de aanleg van kabels en leidingen een Wnb-vergunningsplichtige activiteit is. Door de werkzaamheden kan onder andere sprake zijn van verstoring van bruinvissen en zeehonden en van vertroebeling, wat een effect kan hebben op de

voedselbeschikbaarheid. Daarnaast kan deze activiteit leiden tot aantasting van het unieke habitattype (H1110C, permanent overstroomde zandbanken).

Centrale Oestergronden

Wij constateren dat het blauwe alternatief deels door de Centrale Oestergronden loopt, een gebied waar bodemberoerende visserij bewust is beperkt ter bescherming van het bodemecosysteem onder de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM). Dit vraagt om een zorgvuldige afweging waar alle mogelijke effecten worden bekeken en meegenomen. Echter, een dergelijke afweging kan alleen plaatsvinden wanneer alle alternatieven – inclusief volledige omlegging rondom beschermde gebieden – gelijkwaardig worden onderzocht en transparant worden vergeleken.

Bruine Bank

Voor het gebied rond de Bruine Bank zijn meerdere route varianten beschreven. Wij onderschrijven dat het paarse alternatief, dat het Natura 2000-gebied vermijdt, als uitgangspunt moet worden genomen, ondanks de grotere lengte. Dit alternatief sluit het beste aan bij de verplichting om significante effecten op beschermde gebieden te voorkomen. De varianten die de Bruine Bank doorkruisen (zoals het roze en oranje alternatief) zijn onwenselijk. Het argument dat bundeling met bestaande infrastructuur verdere versnippering voorkomt, moet op zijn minst worden onderzocht.

Tussen de Bruine Bank en de windparken Nederwiek en IJmuiden Ver bevindt zich een evident knelpunt. Dit deel van het projectgebied is reeds zwaar belast door geplande infrastructuur ten behoeve van de ontwikkeling van deze offshore windparken, in combinatie met bestaande scheepvaartroutes en de ecologische waarde van de Bruine Bank. Dit knelpunt is bovendien niet nieuw: vergelijkbare ruimtelijke conflicten zijn eerder geïdentificeerd in andere trajecten, waaronder het pVAWOZ.

Juist daarom is het essentieel dat in alle projecten consequent wordt vastgehouden aan alternatieven die de Bruine Bank ontzien. Het is niet uitlegbaar dat binnen het ene project dit ecologisch waardevolle gebied wordt gemeden, terwijl het in een parallel traject alsnog wordt doorkruist. Een dergelijke inconsistentie ondermijnt zowel de geloofwaardigheid van de besluitvorming als de effectiviteit van beschermingsmaatregelen. Dit mag geen structureel terugkerend probleem worden in de verdere uitrol van infrastructuur op de Noordzee.

Verder heeft de Raad van State op 16 juli 2025 [geoordeeld](#) dat vogelsoorten van bijlage I van de Vogelrichtlijn en geregeld voorkomende trekvogelsoorten die 'in meer dan verwaarloosbare mate' in de Bruine Bank voorkomen, moeten worden beschermd. In een [recente brief](#) aan de Tweede Kamer heeft de minister van LNV aangekondigd zeven soorten met een instandhoudingsdoelstelling toe te zullen voegen aan het aanwijzingsbesluit. Wij verzoeken om in de NRD op te nemen dat rekening gehouden zal worden met deze aanstaande wijziging van het aanwijzingsbesluit bij het beoordelen van de impact van de voorgenomen activiteit, ook door externe werking.

Gevolgen voor de natuur

De aanleg, exploitatie en eventuele verwijdering van de pijpleiding leiden tot substantiële en deels onomkeerbare verstoring van de zeebodem. Hierbij gaat het onder meer om:

- fysieke verstoring door ingraven van de leiding;
- verlies en degradatie van habitat;
- langdurige effecten op bodemdieren en voedselketens.

Juist de specifieke geomorfologische en ecologische kenmerken van gebieden zoals de Doggersbank en Klaverbank zijn reden geweest voor hun beschermde status. Ingrijpen in deze bodems tast deze kernkwaliteiten direct aan.

De aanleg van een pijpleiding door Natura 2000-gebieden is slechts toegestaan indien met zekerheid kan worden vastgesteld dat geen aantasting plaatsvindt van de natuurlijke kenmerken van het gebied, zoals bevestigd in drie uitspraken van de Rechtbank Gelderland van 5 december 2025 betreffende de Doggersbank¹, Klaverbank² en het Friese Front³. Zekerheid dat de natuurlijke kenmerken van de natuurgebieden niet zullen worden aangetast moet worden verkregen voordat er vergunningen kunnen worden verstrekt die significante gevolgen hebben voor de Natura 2000-gebieden. Gezien de aard en omvang van de ingrepen voor de CO₂-pijpleiding moet er in het licht van deze juridische uitspraken grondig onderzoek plaatsvinden naar de mogelijke effecten van een tracé door natuurgebieden en zekerheid worden verkregen over de aantasting van de natuurlijke kenmerken. Aan de hand van de uitkomsten moet vervolgens een zorgvuldige afweging worden gemaakt van de verschillende opties voor de kabeltracés.

Daarnaast heeft Nederland een duidelijke verplichting onder de Habitatrichtlijn en de Europese Natuurherstelverordening (NHV) om de staat van instandhouding van deze gebieden te verbeteren. Veel van de betrokken gebieden verkeren momenteel al in een ongunstige staat. Nieuwe versturende activiteiten zijn daarmee moeilijk verenigbaar. De reikwijdte van de NHV strekt zich expliciet uit tot zowel binnen als buiten Natura 2000-gebieden. Dit betekent dat ook buiten deze beschermde gebieden maatregelen noodzakelijk zijn die mogelijk interfereren met de voorgestelde voorkeursalternatieven. Omgekeerd geldt dat de beoogde tracés geen verslechtering mogen veroorzaken en in lijn moeten zijn met de hersteldoelstellingen. Dit vereist een integrale en vooruitziende benadering in de verdere projectprocedures. In dat kader dient tevens expliciet te worden beoordeeld hoe de voorgestelde routes zich verhouden tot het te verwachten Nationaal Herstelplan (NHP), om te voorkomen dat toekomstige verplichtingen alsnog tot herziening of vertraging van besluitvorming leiden.

Conclusie

Wij verzoeken u om:

1. Beschermde gebieden als uitsluitingszones te hanteren bij de tracékeuze;

¹ ECLI:NL:RBGEL:2025:10489 Rechtbank Gelderland, 05-12-2025, ARN 23/7840.

² ECLI:NL:RBGEL:2025:10498 Rechtbank Gelderland, 05-12-2025, ARN 23/7843.

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

2. Alternatieven die Natura 2000-gebieden vermijden volledig en gelijkwaardig te onderzoeken en als voorkeursalternatief op te nemen;
3. De milieueffecten van alle varianten transparant en integraal te vergelijken, met expliciete aandacht voor cumulatieve effecten;
4. De besluitvorming in lijn te brengen met de verplichtingen uit de Habitatrichtlijn, Kaderrichtlijn Mariene Strategie en de Natuurherstelverordening.

Kunt u voor ons per punt bevestigen hoe u van plan bent deze punten op te nemen en te verwerken in de verdere projectprocedure?

Wij waarderen het tot op heden zorgvuldig ingerichte stakeholderproces en geboden mogelijkheden om input te geven op het concept-NRD. Wij zullen het verdere proces met interesse en betrokkenheid volgen.

Met vriendelijke groeten,

[Redacted signature]

[Redacted name]

[Redacted], *Stichting De Noordzee*

[Redacted signature]

[Redacted name]

[Redacted], *Vogelbescherming Nederland*

[Redacted signature]

[Redacted name]

[Redacted], *Wereld Natuur Fonds*

[Redacted signature]

[Redacted name]

[Redacted], *Natuur & Milieu*

Verzonden: 7/2/2026 10:15:37 AM
Onderwerp:
Project: CO2 Highway Europe (CO2HE) - concept-NRD
Achternaam: [REDACTED]
Tussenvoegsel(s):
Voorletters: [REDACTED]
Straat: Daalsesingel
Huisnummer: 1
Postcode: 3511 SV
Woonplaats: Utrecht
Land: Nederland
Telefoonnummer:
E-mailadres: [REDACTED]
Als: Maatschappelijke organisatie
(Mede) namens:
Organisatie: Aramis project

Uw zienswijze/reactie:

Hierbij de reactie namens het Aramis project.

109725491_11635128_Aramis_reactie_cNRD_CO2HE_finaal_1_juli_2026.pdf



Bureau Energieprojecten
Inspraakpunt CO2HE
Postbus 111
9200 AC Drachten

Betreft: Reactie op concept-NRD CO2HE

Ons kenmerk: ARM-AUTH-ARM1-AUTH-LET-000006

Den Haag, 1 juli 2026,

Inleiding

Van vrijdag 22 mei 2026 tot en met donderdag 2 juli 2026 is gelegenheid om te reageren op de concept-NRD van het project CO2HE. Wij danken u voor de mogelijkheid om een reactie te geven in deze fase van de projectprocedure van CO2HE. Eerder heeft het Aramis project een reactie (ons kenmerk ARM-AUTH-ARM1-ARM1-LET-000001, d.d. 15 januari 2026) ingestuurd op de Kennisgeving Voornemen en Participatieplan Project CO2HE. Deze reactie is in lijn met de voorliggende reactie op de concept-NRD. Naar aanleiding van onze reactie op de KWV is ook al contact geweest tussen de projecten CO2HE en Aramis.

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 EZK. Ook heeft Aramis de status van Project of Common Interest (PCI) van de Europese Unie.

Kern van de reactie:

Onderdeel van de concept-NRD is een beschrijving van een aantal routealternatieven. Het Aramis project vraagt om in de fase 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,

[Redacted signature]

Verzonden: 7/2/2026 2:22:43 PM

Onderwerp:

Project: CO2 Highway Europe (CO2HE) - concept-NRD

Achternaam: [REDACTED]

Tussenvoegsel(s): [REDACTED] [REDACTED]

Voorletters: [REDACTED]

Straat: Arthur van Schendelstraat

Huisnummer: 600

Postcode: 3511 MJ

Woonplaats: Utrecht

Land: Nederland

Telefoonnummer:

E-mailadres: [REDACTED]

Als: Branchevereniging

(Mede) namens:

Organisatie: NedZero

Uw zienswijze/reactie:

LS,

Graag verwijs ik u naar bijgevoegde zienswijze.

Hoogachtend,

[REDACTED]

NedZero

109729659_11636267_20260702_Zienswijze_cNRD_CO2_Highway.pdf

Bureau Energieprojecten
Inspraakpunt Programma CO₂ Highway
Europe concept-NRD
Postbus 111
9200 AC Drachten

Utrecht, 2 juli 2026

Betreft: Zienswijze cNRD CO₂ Highway Europe

Geachte heer/mevrouw,

NedZero maakt graag gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op het de concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau (cNRD) van de CO₂ Highway Europe.

NedZero dankt het ministerie en de initiatiefnemers voor de zorgvuldige totstandkoming van de cNRD voor het CO₂ Highway Europe project. Wij waarderen in het bijzonder dat in de voorgestelde tracéalternatieven rekening wordt gehouden met bestaande windenergiegebieden en dat waar mogelijk wordt aangesloten bij bestaande infrastructuurcorridors.

Tegelijkertijd willen wij aandacht vragen voor de gevolgen van de voorgestelde tracés voor zowel bestaande als toekomstige windenergiegebieden op de Noordzee. Uit de cNRD blijkt dat verschillende tracéalternatieven door of nabij windparken en zoekgebieden voor wind op zee lopen, onder meer in de gebieden rondom Borssele, Nederwiek en IJmuiden Ver. Deze gebieden zijn essentieel voor de verdere opschaling van wind op zee zoals voorzien in het Programma Noordzee en nationale klimaatdoelstellingen.

Wij constateren dat in het huidige beoordelingskader wel aandacht is voor effecten op windenergiegebieden als gebruiksfunctie, maar dat nog niet expliciet wordt gemaakt hoe cumulatieve en toekomstige effecten op de ontwikkelruimte van wind op zee worden gewogen. Dit is met name relevant voor zoekgebieden en toekomstige uitbreidingen, waarvoor nog geen vaste inrichting of vergunningen bestaan, maar die wel onderdeel zijn van de lange termijn energieplanning.

Specifiek vragen wij aandacht voor situaties waarin tracés door (toekomstige) windgebieden lopen of daar direct langs worden geleid. Zoals ook in het informele contact is aangegeven, kan tijdens de aanlegfase hinder optreden en kan in individuele gevallen niet worden uitgesloten dat er effecten zijn op de bedrijvigheid of verdere ontwikkeling van windparken. Deze onzekerheden vragen om een expliciete en systematische beoordeling in het plan-MER en de integrale effectenanalyse.

Wij verzoeken daarom om in het verdere MER-onderzoek en de integrale effectenanalyse expliciet:

- de effecten van de verschillende tracéalternatieven op zowel bestaande windparken als toekomstige windenergiegebieden (inclusief zoekgebieden) integraal in beeld te brengen;
- inzicht te geven in de mate waarin tracés de ontwikkelruimte van wind op zee beperken, zowel fysiek (ruimtebeslag, veiligheidszones) als operationeel (aanleg, onderhoud, netinfrastructuur);
- alternatieven te beoordelen waarbij windenergiegebieden zoveel mogelijk worden vermeden, of waarbij bundeling en corridorvorming zodanig wordt toegepast dat toekomstige uitbreiding van wind op zee niet wordt belemmerd;
- cumulatieve effecten met andere infrastructuurprojecten (zoals net-op-zee verbindingen en interconnectoren) expliciet mee te nemen, gezien de toenemende druk op de ruimte op de Noordzee.

Daarnaast vragen wij aandacht voor het uitgangspunt dat de Noordzee steeds intensiever wordt gebruikt en dat keuzes voor langjarige infrastructuur, zoals een CO₂-pijpleiding met een levensduur van circa 50 jaar, ruimte voor toekomstige ontwikkelingen kunnen beperken indien hier bij het ontwerp onvoldoende rekening mee wordt gehouden.

Tot slot verzoeken wij het bevoegd gezag om in de verdere uitwerking actief af te stemmen met het Programma Noordzee en de betrokken werkgroepen binnen het Noordzeeoverleg, zodat keuzes rondom tracering en infrastructuur in samenhang worden gemaakt met de ontwikkeling van wind op zee en andere energiefuncties.

NedZero dankt het ministerie voor haar zorgvuldige aanpak en ziet uit naar een verdere uitwerking waarin ruimte blijft voor een toekomstbestendige en geïntegreerde ontwikkeling van de energie-infrastructuur op de Noordzee.

Hoogachtend,

NedZero

Verzonden: 7/2/2026 3:36:58 PM

Onderwerp:

Project: CO2 Highway Europe (CO2HE) - concept-NRD

Achternaam: [REDACTED]

Tussenvoegsel(s):

Voorletters: [REDACTED]

Straat: [REDACTED]

Huisnummer: [REDACTED]

Postcode: [REDACTED]

Woonplaats: [REDACTED]

Land: Duitsland

Telefoonnummer:

E-mailadres: [REDACTED]

Als: NGO member

(Mede) namens: [REDACTED]

Organisatie: [REDACTED]

Uw zienswijze/reactie:

1. Kategori veiligheid
2. Kategorie Klimaatverandering en -adaptie

Tot 1)

Volgend de aanslagen op de Nord Stream 1- en 2-pijpleidingen in september 2022 is een grootschalig sabotage- en terror aanslag niet langer fictief. Daarom moet het geplande kwalitatieve bureauonderzoek voor de CO₂ Highway Europe de onderzoeksresultaten benutten en deze inzetten voor de planning van meer resilience van de CO₂ Highway Europe. Meer specifiek: er moet worden aangetoond hoe over de gehele lengte van de CO₂-Highway Europe een hogere weerbaarheid tegen terrorisme wordt gerealiseerd, waarbij weerbaarheid of resilience wordt gedefinieerd als a) bescherming tegen sabotage, b) bewaking en c) zo snel mogelijk herstel van de integriteit

Tot 2)

Het project CO₂ Highway Europe wordt gepresenteert als een bijdraage tot klimaatbescherming, hoewel er recente bevindingen beschikbaar zijn over het resultaat van de injectie van CO₂ van de Sleipner T-installatie in de daar gelegen Utsira-formatie, waaruit blijkt dat in 2024 slechts een twintigste gedeelte van de eerder geplande hoeveelheid kon worden geïnjecteerd. Zonder dat Equinor afstapt van de olie- en gaswinning en zonder bewijs van een opslagcapaciteit van de geplande omvang en uitzicht op operationeel succes, is het project CO₂ Highway Europe niet geschikt om de klimaatveraandering te kunnen beperken, maar well een infrastructuur voor uitbreiding van het bestaande fossiele bedrijfsmodel van Equinor als huidige exploitant van de olie- en gaswinninginstallaties.

In het belang van het milieu moet er een onderzoeksmodel worden gevonden dat de belangenverhoudingen, de kostenverdeling en de risicoblootstelling zo nauwkeurig mogelijk analyseert.

Verzonden: 7/2/2026 5:06:01 PM

Onderwerp:

Project: CO2 Highway Europe (CO2HE) - concept-NRD

Achternaam: [REDACTED]

Tussenvoegsel(s):

Voorletters: [REDACTED]

Straat: Utrechtseweg

Huisnummer: 310

Postcode: 6812 AR

Woonplaats: Arnhem

Land: Nederland

Telefoonnummer: [REDACTED]

E-mailadres: [REDACTED]

Als: Overheid

(Mede) namens:

Organisatie: TenneT TSO

Uw zienswijze/reactie:

Allereerst willen wij u vriendelijk danken voor het in de gelegenheid stellen van TenneT TSO om een reactie in te dienen op de concept NRD van CO2 Highway Europe.

- Zoals in de reactie van TenneT op het V&P reeds vermeld, heeft TenneT een sterke voorkeur tot het zoveel mogelijk westelijk passeren van de Nederlandse EEZ en daarmee dus ook ten westen van windgebieden Borssele en Nederwiek. Ten westen van windgebied Nederwiek is ruimte vrijgespeeld voor ontwikkelingen zoals deze CO2-highway. Tracéalternatieven direct ten oosten van Nederwiek, maar zeker nog verder oostelijk (direct ten westen van windgebied IJmuiden Ver) beschouwd TenneT als zeer onwenselijk vanwege interferentie met bestaande en toekomstige elektrische infrastructuur vanaf de windparken.

- Een aantal tracéalternatieven lijkt te interfereren met zoekgebieden 9, 10 en 11 uit de cNRD voor het Programma Noordzee 2028-2033 (PNZ). Aangezien de zoekgebieden uit deze cNRD PNZ nodig zijn voor Nederlandse toekomstige wind op zee ontwikkelingen alsook mogelijk als terugvaloptie moeten kunnen dienen voor windgebied 6/7 (als de ecologie ruimte in dit gebied de Kabinetsdoelstelling voor wind op zee niet kan faciliteren), zou het zeer onwenselijk zijn als dit toekomstige wind op zee / net op zee ontwikkelingen beperkt.

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

Verzonden: 7/2/2026 5:15:24 PM

Onderwerp:

Project: CO2 Highway Europe (CO2HE) - concept-NRD

Achternaam: [REDACTED]

Tussenvoegsel(s):

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.

Uw zienswijze/reactie:

Zie bijlage.

109732803_11636992_20260702_Zienswijze_Petrogas_CO2_Highway_Europe_def.pdf

Zienswijze van Petrogas E&P Netherlands B.V. op de Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau 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 Europees. Een betrouwbare CO₂-transportinfrastructuur is een noodzakelijke voorwaarde voor de verdere ontwikkeling van CCS en voor het behalen van de Nederlandse en Europese klimaatdoelstellingen.

Petrogas heeft eerder al een zienswijze ingediend op het Voornemen en Participatieplan CO₂ Highway Europe. In die zienswijze heeft Petrogas aandacht gevraagd voor open toegang, marktwerking en de mogelijkheid om Nederlandse transport- en opslaginitiatieven effectief aan te sluiten op internationale CO₂-infrastructuur. Die eerdere zienswijze moet in samenhang worden gelezen met deze zienswijze op de Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau ("**concept-NRD**"), waarvan Petrogas samen met de Reactienota inmiddels kennis van heeft genomen.

Daarnaast acht Petrogas het verstandig om in deze fase te benadrukken dat de verdere routeontwikkeling zorgvuldig moet worden afgestemd op bestaande energie-infrastructuur en op mogelijke toekomstige ontwikkelingen in het gebied waarin Petrogas actief is.

Deze zienswijze is opgesteld voor een openbaar participatietraject. Petrogas gaat daarom in dit document bewust niet in op exacte liggingen, technische configuraties, integriteitsgegevens of operationele details van haar infrastructuur. Die informatie kan, waar nodig, in een vertrouwelijk technisch overleg worden gedeeld.

2. Positie van Petrogas na Reactienota en concept-NRD

Petrogas is actief in het winnen van koolwaterstoffen en voorgenomen CO₂-opslag op de Nederlandse Noordzee en heeft belangen bij bestaande infrastructuur en bij mogelijke toekomstige activiteiten in en nabij het gebied waar delen van de onderzochte routealternatieven voor CO₂ Highway Europe zijn voorzien.

In haar eerdere zienswijze heeft Petrogas verzocht om concrete aandacht voor open access, side entry- en exitpunten en de mogelijkheid om Nederlandse transport- en opslaginitiatieven effectief op CO₂ Highway Europe aan te sluiten. In de Reactienota is daarop, kort gezegd, geantwoord dat de identificatie van mogelijke aansluitpunten zal

afhangen van toekomstige marktvraag, technische haalbaarheid en de geldende wettelijke en vergunningtechnische kaders.

Dat antwoord neemt de zorg van Petrogas niet weg. Een grensoverschrijdende CO₂-backbone met Europese PCI-status kan feitelijk bepalend worden voor toegang tot CO₂-transport en opslag. Juist omdat Europese partijen voor hun Net Zero Industry Act-verplichtingen afhankelijk zijn van tijdige en feitelijke toegang tot opslagcapaciteit, moeten concrete Nederlandse entry- en exitmogelijkheden nu in de routeontwikkeling, het MER en de Integrale Effectenanalyse worden betrokken.

Petrogas ziet in de concept-NRD nog onvoldoende terug dat concrete entrypuncten en de mogelijkheid van exitpunten op het Nederlandse continentaal plat als onderdeel van de milieueffectrapportage worden onderzocht. Het openhouden van een toekomstige aantakking is daarvoor niet voldoende. Petrogas verzoekt daarom opnieuw om deze mogelijkheden in deze fase inhoudelijk te onderzoeken en mee te wegen.

3. Routeontwikkeling en bestaande infrastructuur

Uit de concept-NRD volgt dat de routeontwikkeling zich nog in een onderzoeksfase bevindt. Petrogas begrijpt dat de daarin opgenomen tracés indicatief zijn en dat de verdere uitwerking zal plaatsvinden in het kader van het MER, de Integrale Effectenanalyse en de vervolgbesluitvorming.

Petrogas neemt daarbij ook kennis van het uitgangspunt dat ruimtelijke en milieueffecten zoveel mogelijk worden beperkt door waar mogelijk aan te sluiten bij bestaande pijpleidingtracés, waaronder bestaande leidingen zoals Zeepipe en Franpipe. Dat uitgangspunt is op zichzelf logisch. Bundeling met bestaande infrastructuur kan bijdragen aan beperking van nieuw ruimtebeslag en aan een ordelijke inrichting van de Noordzee.

Tegelijkertijd mag bundeling niet betekenen dat bestaande infrastructuur, platformen, onderhoudstoegang of mogelijke toekomstige activiteiten pas laat in het proces op detailniveau worden beoordeeld. Juist bij bundeling met bestaande tracés is vroegtijdige afstemming met de relevante infrastructuurpartijen noodzakelijk.

De huidige route-informatie in de concept-NRD is nog onvoldoende gedetailleerd om definitief te beoordelen hoe de verschillende alternatieven zich verhouden tot bestaande Petrogas-infrastructuur en tot mogelijke toekomstige activiteiten in aangrenzende gebieden. Petrogas kan daarom op dit moment niet bevestigen dat alle routealternatieven vanuit haar perspectief zonder aandachtspunten zijn.

Petrogas acht het van belang dat in de verdere routeontwikkeling uitdrukkelijk rekening wordt gehouden met bestaande platformen, pijpleidingen, bijbehorende veiligheids- en

onderhoudszones, winningsvergunningen en relevante toekomstige ontwikkelingen waarvan Petrogas het bevoegd gezag en de initiatiefnemer tijdig op de hoogte kan stellen. Dit geldt in het bijzonder voor delen van het tracé die in de nabijheid liggen van bestaande infrastructuur in het AB-gebied of die mogelijk raken aan gebieden waar Petrogas verdere activiteiten onderzoekt.

Uit de openbare kaartbeelden in de concept-NRD volgt dat met name het roze en het oranje onderzoeksalternatief in het AB-gebied relevant kunnen zijn voor bestaande Petrogas-infrastructuur en Petrogas-winningsvergunningen. Voor zover Petrogas op basis van de thans beschikbare informatie kan beoordelen, kunnen deze alternatieven raakvlakken hebben met B13-FA, B10-FA en/of bestaande pijpleidinginfrastructuur en winningsvergunningen in het AB-gebied. Dat vergt nadere technische verificatie en afstemming met Petrogas.

De nabijheid van een nieuwe CO₂-pijpleiding tot bestaande offshore infrastructuur hoeft op zichzelf geen belemmering te vormen; het vergt wel dat routes en kruisingen tijdig worden gevalideerd op basis van detailtracés, actuele GIS-data en asset-specifieke informatie. Daarbij moeten niet alleen minimale afstanden worden beschouwd, maar ook aanlegmethodiek, toegang voor inspectie en onderhoud, toekomstige werkzaamheden, mogelijke kruisingen, beschermingsmaatregelen en de praktische uitvoerbaarheid van gelijktijdige of opvolgende offshore activiteiten.

4. Participatie en vertrouwelijke technische afstemming

Petrogas is gaarne bereid om technisch overleg te voeren met het ministerie, Equinor, EBN en de betrokken adviseurs over mogelijke raakvlakken tussen de routealternatieven, waaronder het roze en het oranje onderzoeksalternatief, en Petrogas-infrastructuur en -vergunningen. Petrogas meent dat een dergelijk overleg moet plaatsvinden voordat ontwerpkeuzes feitelijk worden vastgelegd.

Voor het overleg is van belang dat detailinformatie over bestaande infrastructuur, ligging, onderhoud, operationele randvoorwaarden en mogelijke toekomstige activiteiten vertrouwelijk wordt behandeld. In openbare stukken kan worden volstaan met de constatering dat bestaande energie-infrastructuur en mogelijke toekomstige mijnbouw- en energieactiviteiten relevante raakvlakken vormen die in het MER en de Integrale Effectenanalyse moeten worden meegenomen.

5. Concrete verzoeken

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

- Petrogas wordt aangemerkt als relevante belanghebbende en infrastructuurpartij en wordt actief en rechtstreeks op de hoogte gehouden van de voortgang van het project, nieuwe documenten, consultatiemomenten en relevante route-informatie.
- De mogelijkheid van concrete CO₂ entry- en exitpunten op het Nederlandse deel van het tracé wordt in het MER en de Integrale Effectenanalyse onderzocht, inclusief de ruimtelijke, technische en operationele randvoorwaarden voor dergelijke aansluitingen.
- Het roze en het oranje onderzoeksalternatief worden in overleg met Petrogas nader beoordeeld, gelet op mogelijke raakvlakken met B13-FA, B10-FA en/of bestaande pijpleidinginfrastructuur en winningsvergunningen in het AB-gebied.
- De verdere routeontwikkeling vindt plaats op basis van voldoende gedetailleerde GIS-data, zodat Petrogas de ligging van de alternatieven ten opzichte van haar infrastructuur, vergunningen en verdere belangen zorgvuldig kan beoordelen binnen een vertrouwelijk kader.
- Waar wordt aangesloten bij bestaande pijpleidingtracés, waaronder routes in de nabijheid van Zeepipe en Franpipe, wordt afzonderlijk beoordeeld of die bundeling in het concrete gebied verenigbaar is met bestaande offshore energie-infrastructuur, platformen, pijpleidingen, winningsvergunningen, onderhoudstoegang en mogelijke toekomstige activiteiten.
- Voor relevante kruisingen of nabijheidsliggingen worden de praktische gevolgen voor aanlegmethodiek, beschermingsmaatregelen, onderhoudstoegang en operationele uitvoerbaarheid tijdig met Petrogas beoordeeld.

6. Slotopmerking

Petrogas acht het van belang dat bestaande infrastructuur, mogelijke toekomstige activiteiten en Nederlandse aansluitmogelijkheden vroeg en zorgvuldig worden meegenomen in de routeafweging.

Petrogas verzoekt het ministerie en de initiatiefnemer daarom om Petrogas actief betrokken te houden bij de verdere uitwerking van de routealternatieven en om op korte termijn technisch overleg in te plannen. Daarmee kunnen mogelijke raakvlakken, waaronder de in de concept-NRD zichtbare raakvlakken met het roze en het oranje onderzoeksalternatief, vroeg worden onderkend en kan worden voorkomen dat in beginsel beheersbare aandachtspunten later onnodig tot vertraging of ontwerpaanpassingen leiden.

Verzonden: 7/2/2026 7:47:34 PM

Onderwerp:

Project: CO2 Highway Europe (CO2HE) - concept-NRD

Achternaam: [REDACTED]

Tussenvoegsel(s):

Voorletters: [REDACTED]

Straat: Bernhard Nocht Str.

Huisnummer: 78

Postcode: 20359

Woonplaats: Hamburg

Land: Duitsland

Telefoonnummer:

E-mailadres: [REDACTED]

Als: Overheid

(Mede) namens:

Organisatie: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)

Uw zienswijze/reactie:

Zie bijlage

Van: [REDACTED]

Verzonden: donderdag 2 juli 2026 07:50

Aan: Bureau Energieprojecten [REDACTED]

CC: [REDACTED]

Onderwerp: CO₂ Highway Europe

Dear all,

Germany wishes to participate in the EIA procedure.

Please find below Germany's comments regarding the CO₂ Highway Europe project in the Netherlands' exclusive economic zone of the North Sea. These comments have already been submitted previously.

General comments

The documents provided indicate several possible variants for the planned pipeline route:

- Some variants run along the western boundary of Area N-19.
- One variant crosses Area N-17 directly.

The documents do not indicate whether any platforms will be installed along the pipeline. As no offshore wind farms have yet been constructed in the areas concerned, the planned pipeline does not currently pose a risk to the structural integrity of installations in the EEZ.

However, a crossing of Area N-17 would restrict its future use. The exact extent of this restriction cannot currently be assessed, as the documentation does not specify the minimum safety distance that structures must maintain from the pipeline.

Likewise, it is not possible to reliably assess whether, and to what extent, the use of Area N-19 will be restricted by the planned pipeline. The documentation lacks both precise information on the exact pipeline route and the required safety distances. As this missing information prevents a comprehensive assessment of the project's impacts, these gaps must be addressed in the subsequent Environmental Report by specifying the exact pipeline alignment, coordinates, and required safety distances.

Protected features: Biotopes and Habitats Directive

With regard to biotopes and the Habitats Directive, our preliminary assessment indicates that an assessment under the applicable biotope protection legislation is required for the section of the route running through the German EEZ (blue route).

The documentation does not clearly indicate how close this route comes to the German SAC (FFH) site Dogger Bank. Provided that a sufficient distance is maintained (i.e. outside the project's zone of influence), we do not expect any significant adverse effects on the Annex I habitat type "Sandbanks" within the SAC.

Furthermore, Table 5.1 of the document *CO₂ Highway Europe GmbH Concept Note: Scope and Level of Detail* (RE-PM938-00036) does not include the protected biotopes designated under Section 30 of the German Federal Nature Conservation Act (BNatSchG).

At present, we have no comments regarding the other protected groups, namely benthic communities, fish, avifauna, and marine mammals.

We kindly request to remain involved in the procedure in our capacity as technical experts and to receive the project documentation as soon as it becomes available.

Site Development Plan and Maritime Spatial Plan

Notes on the entry point and route within the German EEZ:

The review of the route alternatives presented is based on the maps in the accompanying documents and supported by older geodata (as of 2024). For a final review and statement, the BSH requests that updated geodata for the German EEZ be submitted during the further course of the procedure.

When planning route alignments through the German EEZ, the provisions of the Spatial Development Plan (ROP) for the EEZ must be taken into account, in particular the priority and reserved areas for wind energy, as well as the reserved areas for power lines and border corridors.

For all variants within the German EEZ, attention is drawn to the distance requirements of the Land Use Development Plan (FEP), particularly those in Chapter 7.10.2 of the FEP 2025.

The "Groen," "Orange," "Paars," and "Rose" variants lie within the reserved area for pipelines LN15 of the ROP 2021. From the BSH's perspective, a route west of the existing pipelines would be preferable due to the aforementioned FEP distance requirements. It is suggested that a western route be examined.

The dashed route variant "Blauw" crosses the German EEZ in an area designated for offshore wind energy generation (reserved area EN17 of the ROP 2021 and Area N-17 of the FEP 2025). Other uses also take place in this area. Conflicts are therefore likely to arise, for example due to insufficient distances from planned wind farms. For this reason, the BSH does not consider this route to be preferable.

Kind regards,



|

Referat O31 | Windparkverfahren - nicht zentral voruntersuchte Flächen |

Telefon:

Bernhard Nocht Str. 78 | 20359 Hamburg

www.bsh.de

Zusatzinfo mit [Hyperlink](#)

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie ist eine Bundesoberbehörde
im Geschäftsbereich des [Bundesministeriums für Verkehr](#) | [Impressum](#) |
[Datenschutz](#)

Das BSH. Schifffahrt. Klima. Daten. Und viel Meer.

Verzonden: 7 februari 2026 19:47:34

Onderwerp:

Project: CO2 Highway Europe (CO2HE) - concept-NRD

Achternaam:

Voorvoegsel(s):

Voorletters:

Straat: Bernhard Nocht Str.

Huisnummer: 78

Postcode: 20359

Woonplaats: Hamburg

Land: Duitsland

Telefoonnummer:

E-mailadres: [REDACTED]

Als: Overheid

(Mede) namens:

Organisatie: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)

Uw standpunt/reactie:

Zie bijlage

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 2 juli 2026 07:50 **Aan:**
Bureau Energieprojecten [REDACTED]

Onderwerp: CO2Highway Europe

Beste allemaal,

Duitsland wenst deel te nemen aan de MER-procedure.

Hieronder vindt u de opmerkingen van Duitsland met betrekking tot het CO2Highway Europe-project in de exclusieve economische zone van Nederland in de Noordzee. Deze opmerkingen zijn al eerder ingediend.

Algemene opmerkingen

Uit de verstrekte documenten blijken verschillende mogelijke varianten voor het geplande tracé van de pijpleiding:

- Sommige varianten lopen langs de westelijke grens van gebied N-19.
- Eén variant doorkruist gebied N-17 rechtstreeks.

Uit de documenten blijkt niet of er langs de pijpleiding platforms zullen worden geïnstalleerd. Aangezien er in de betreffende gebieden nog geen offshore-windparken zijn aangelegd, vormt de geplande pijpleiding momenteel geen risico voor de structurele integriteit van installaties in de EEZ.

Het doorkruisen van gebied N-17 zou het toekomstige gebruik ervan echter beperken. De precieze omvang van deze beperking kan op dit moment niet worden ingeschat, aangezien in de documentatie niet wordt vermeld welke minimale veiligheidsafstand bouwwerken ten opzichte van de pijpleiding moeten aanhouden.

Evenzo is het niet mogelijk om op betrouwbare wijze te beoordelen of, en in hoeverre, het gebruik van gebied N-19 door de geplande pijpleiding zal worden beperkt. In de documentatie ontbreken zowel nauwkeurige gegevens over het exacte tracé van de pijpleiding als de vereiste veiligheidsafstanden. Aangezien deze ontbrekende informatie een uitgebreide beoordeling van de effecten van het project in de weg staat, moeten deze lacunes in het daaropvolgende milieuraapport worden aangevuld door het exacte tracé van de pijpleiding, de coördinaten en de vereiste veiligheidsafstanden te specificeren.

Beschermde elementen: Biotopen- en Habitatrichtlijn

Wat betreft biotopen en de Habitatrichtlijn blijkt uit onze voorlopige beoordeling dat voor het traject dat door de Duitse EEZ loopt (blauwe route) een beoordeling op grond van de geldende wetgeving inzake biotopenbescherming vereist is.

Uit de documentatie blijkt niet duidelijk hoe dicht deze route bij het Duitse SAC (FFH)-gebied Dogger Bank komt. Mits er voldoende afstand wordt aangehouden (d.w.z. buiten de invloedszone van het project), verwachten wij geen significante negatieve effecten op het bijlage I-habitatype „Zandbanken” binnen het SAC.

Bovendien zijn in tabel 5.1 van het document „CO2Highway Europe GmbH Concept Note: Scope and Level of Detail” (RE-PM938-00036) de beschermde biotopen die zijn aangewezen op grond van artikel 30 van de Duitse federale natuurbeschermingswet (BNatSchG) niet opgenomen.

Op dit moment hebben wij geen opmerkingen met betrekking tot de overige beschermde groepen, namelijk bentische gemeenschappen, vissen, vogels en zeezoogdieren.

Wij verzoeken u vriendelijk om ons in onze hoedanigheid van technische deskundigen bij de procedure te blijven betrekken en ons de projectdocumentatie toe te sturen zodra deze beschikbaar is.

Bouwplan en maritiem ruimtelijk plan

Opmerkingen over het startpunt en de route binnen de Duitse EEZ:

De beoordeling van de gepresenteerde routealternatieven is gebaseerd op de kaarten in de bijgevoegde documenten en ondersteund door oudere geodata (vanaf 2024). Voor een definitieve beoordeling en verklaring verzoekt het BSH om in de verdere loop van de procedure bijgewerkte geodata voor de Duitse EEZ in te dienen.

Bij het plannen van tracévoeringen door de Duitse EEZ moet rekening worden gehouden met de bepalingen van het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan (ROP) voor de EEZ, met name de prioritair en gereserveerde gebieden voor windenergie, evenals de gereserveerde gebieden voor hoogspanningsleidingen en grenscorridors.

Voor alle varianten binnen de Duitse EEZ wordt gewezen op de afstandsvoorschriften van het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan (FEP), met name die in hoofdstuk 7.10.2 van het FEP 2025.

De varianten „Groen”, „Orange”, „Paars” en „Rose” vallen binnen het gereserveerde gebied voor pijpleidingen LN15 van het ROP 2021. Vanuit het oogpunt van de BSH zou een tracé ten westen van de bestaande pijpleidingen de voorkeur genieten vanwege de eerder genoemde FEP-afstandseisen. Er wordt voorgesteld om een westelijk tracé te onderzoeken.

De gestreepte routvariant „Blauw” doorkruist de Duitse EEZ in een gebied dat is aangewezen voor de opwekking van offshore-windenergie (gereserveerd gebied EN17 van het ROP 2021 en gebied N-17 van het FEP 2025). In dit gebied vinden ook andere activiteiten plaats. Er zullen daarom waarschijnlijk conflicten ontstaan, bijvoorbeeld vanwege onvoldoende afstand tot geplande windparken. Om deze reden acht het BSH deze route niet de voorkeur.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Verslag 031 | Windparkprocedures – gebieden die niet centraal zijn
onderzocht [REDACTED]

Bernhard Nocht Str. 78 1 20359 Hamburg

[REDACTED]
www.bsh.de

Aanvullende informatie met [hyperlink](#)

Het Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie is een hogere federale autoriteit die valt onder het
[ministerie van Verkeer](#) | [Colofon](#)
[Privacybeleid](#)

Das BSH. Schiff fährt. Klima. Daten. Und viel Mee

Verzonden: 7/3/2026 2:07:18 PM

Onderwerp:

Project: CO2 Highway Europe (CO2HE) - concept-NRD

Achternaam: [REDACTED]

Tussenvoegsel(s):

Voorletters:

Straat: Schloßplatz

Huisnummer: 9

Postcode: 26603

Woonplaats: Aurich

Land: Duitsland

Telefoonnummer:

E-mailadres: [REDACTED]

Als: Overheid

(Mede) namens:

Organisatie: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

Uw zienswijze/reactie:

Zie bijlage

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Schloßplatz 9 · 26603 Aurich

Per E-Mail:

Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
Bureau Energieprojecten

• [REDACTED]

Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie
Dienststz Clausthal-Zellerfeld

• [REDACTED]

**Grenzüberüberschreitende Behördenbeteiligung bei ausländischen
Vorhaben nach § 58 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeits-
prüfung (UVPG)**

**hier: ESPOO-Konsultation in Bezug auf das Projekt CO₂ Highway
Europe der Vorhabenträgerin "Equinor ASA"**

• **Schreiben des LBEG vom 12.06.2026 (dortiges Az.:
L1.4/L67007/03-08_06/2026-0002)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) ist durch das Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) als die national koordinierende Behörde mit im Bezug genanntem Schreiben im Rahmen der ESPOO-Konvention zur Stellungnahme des durch die Trägerin des Vorhabens (TdV) „Equinor ASA“ betriebenen Projektes für die Verlegung einer Rohrleitung (Pipeline) zum Transport von CO₂ aufgefordert.

Das niederländische Vorhaben betrifft den Offshore-Transport von CO₂ via der geplanten Rohrleitung (CO₂ Highway Europe) durch die ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) der Niederlande, ohne Anlandeterminale oder Speicherstätten auf dem Festland der Niederlande. Das Vorhaben umfasst weiter zwei separate Rohrleitungen aus Belgien und Frankreich, die in den niederländischen Gewässern zu einer gemeinsamen Leitung zusammenlaufen, welche ab dort nach Norwegen weiterführt. In den niederländischen Gewässern besteht die Option eines zukünftigen Anschlusses an die Rohrleitung. Die Rohrleitungen verlaufen durch die benachbarte AWZ der Niederlande, als eine Rohrleitung weiter durch den westlichen Bereich der deutschen AWZ sowie weiter in die benachbarte AWZ von Dänemark.

Dazu beziehe ich wie folgt Stellung:

Datenschutzhinweis:

Ihre personenbezogenen Daten werden zur weiteren Bearbeitung und Korrespondenz entsprechend der Datenschutzerklärung der GDWS verarbeitet. Diese können Sie über folgenden Link auf dem Internetauftritt der GDWS abrufen: <https://www.gdws.wsv.bund.de/Datenschutz>. Sollte Ihnen ein Abruf der Datenschutzerklärung nicht möglich sein, kann diese Ihnen auf Wunsch auch in Textform übermittelt werden.

**Generaldirektion
Wasserstraßen und
Schifffahrt**
Schloßplatz 9
26603 Aurich

Ihr Zeichen

Mein Zeichen
3800S21-332.16/0004/PIPE/109

Datum
2. Juli 2026

Telefon [REDACTED]
Telefax [REDACTED]

Zentrale +49 228 70-909002
Telefax +49 228 70-909012
gdws@wsv.bund.de
www.wsv.de

Bankverbindung
Bundeskasse
Dienstort Kiel
IBAN: DE18 2000 0000 0020
0010 66
BIC: MARKDEF 1200

Seite 1 von 2

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) prüft im Rahmen ihrer gesetzlichen Aufgaben, in welchem Umfang die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs beeinträchtigt sein könnte. Unmittelbare Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit in der deutschen AWZ werden bei der Verlegung und den Betrieb der Rohrleitung innerhalb der AWZ der Niederlande nicht erwartet.

Ungeachtet dessen ist eine Nutzung internationaler Gewässer geplant, von der mögliche Risiken für die Verssicherheit ausgehen können

Ich schlage daher vor, im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren (UVP-Verfahren mit der entsprechenden Betrachtungstiefe darzustellen, zu prüfen und zu bewerten, in welchem Ausmaß die Sicherheit des Schiffsverkehrs bei Verlegung und Betrieb der Rohrleitung bzw. Rohrleitungen beeinträchtigt werden können und welche diesbezüglichen Schutzmaßnahmen umgesetzt werden sollen.

Der grundlegende Prüfungsumfang ergibt sich wie nachstehend:

- Ausgangslage: Darstellung aller für das Vorhaben und für die Schifffahrt maßgeblichen Rahmenbedingungen im Seegebiet (meteorologisch, hydrologisch, geologisch und verkehrlich)
- Risikobewertung: Beschreibung und Bewertung der sich aus dem Vorhaben möglicherweise ergebenden Nutzungskonflikte und Risiken für die Sicherheit des Schiffsverkehrs unter besonderer Berücksichtigung der möglichen Gefährdungsszenarien
- Risikomanagement: Ableitung der zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit notwendigen Schutzmaßnahmen als Ausfluss der bewerteten Gefährdungsszenarien, differenziert nach Bau- und Betriebsphase des Seekabelsystems

Trassenführung:

Die TdV hat sicherzustellen, dass die Trassenführung der Rohrleitung von der niederländischen AWZ in die deutsche AWZ über den im Raumordnungsplan von 2021 des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) bestimmten Grenzkorridor GN14 sowie weiter durch das Vorbehaltsgebiet Leitungen im westlichen Bereich der deutschen AWZ verläuft. Die Trassenführung soll dabei möglichst parallel und so nah wie möglich an bestehenden Leitungen verlaufen, sodass der Leitungskorridor möglichst effizient, d.h. auch durch evtl. später folgende Leitungen, genutzt werden kann.

Im Auftrag





Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie
Postfach 11 53, 38669 Clausthal-Zellerfeld

Per E-Mail:
gemäß Verteiler (s. Anlage)

Bearbeitet von [REDACTED]

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen (Bei Antwort angeben)

Telefonnummer

L1.4/L67007/03-08_06/2026-
0002

12.06.2026

E-Mail

Grenzüberschreitende Behördenbeteiligung bei ausländischen Vorhaben nach §§ 62 und 58 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

Vorhaben: Projekt CO₂-Highway-Europe (Equinor) – niederländischer Teil

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Bundesrepublik Deutschland wurde seitens des niederländischen Ministeriums für Wirtschaft und Klima im Rahmen der Espoo-Konvention über das Beteiligungsverfahren für den niederländischen Teil des Projekts «CO₂ Highway Europe» von Equinor informiert, da das Vorhaben möglicherweise grenzüberschreitende Auswirkungen haben kann. Es handelt sich um die Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) für eine projektbezogene maritime Trassenplanung.

Das Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie, Dienstsitz Clausthal-Zellerfeld, An der Marktkirche 9, 38678 Clausthal-Zellerfeld, führt das Beteiligungsverfahren für dieses Vorhaben gemäß §§ 62 und 58 UVPG in Deutschland durch.

Es handelt sich bei diesem Verfahrensschritt um die Beteiligung zum Entwurf des Berichts über die Reichweite und Detailtiefe der Umweltprüfung für das Vorhaben »CO₂-Highway Europe« (niederländischer Teil). Darin wird der Untersuchungsrahmen für die für dieses Projekt durchzuführende Strategische Umweltprüfung beschrieben.

Detailliertere Informationen zum Vorhaben und zum Ablauf des niederländischen Verfahrens sind dem anliegenden Bekanntmachungstext und der Projektseite des Vorhabens www.rvo.nl/co2-he zu entnehmen.

Stellungnahmen zum Entwurf des Berichts über die Reichweite und Detailtiefe der Umweltprüfung können bis zum

02 Juli 2026

über das Kontaktformular auf der Projektseite www.rvo.nl/co2-he,

per Post an
Bureau Energieprojecten
Inspraakpunt CO2 HE
Postbus 111
9200 AC Drachten
Niederlande

oder per Telefon unter der Nummer [REDACTED]

angegeben werden.

Zusätzlich möchten wir Sie bitten, Ihre Stellungnahme ebenfalls an [REDACTED] zu übersenden.

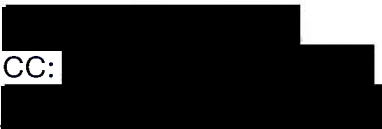
Der Verteiler der Behördenbeteiligung ist als Anlage beigefügt. Falls Ihnen noch weitere zu beteiligende Stellen bekannt sind, wären wir für Ihre Rückmeldung dankbar.

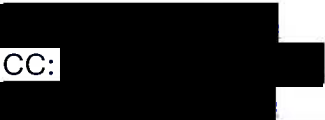
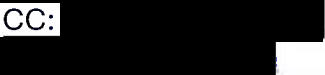
Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

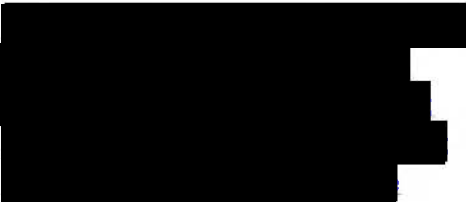
[REDACTED]

Verteiler Behörden Deutschland (§ 62,58 UVPG, Projekt „CO₂-Highway Europe“)

Bundesamt für Naturschutz (BfN)	Bundesamt für Naturschutz Alte Messe 6 04103 Leipzig 
Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) Bernhard-Nocht-Straße 78 20359 Hamburg 
Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUKN)	Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit Stresemannstraße 128 10117 Berlin  
Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE)	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie Scharnhorststraße 34-37 10115 Berlin 

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB)	Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen Rudi-Dutschke-Straße 4 10969 Berlin, Deutschland 
Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat (BMLEH)	Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat (BMLEH) Wilhelmstraße 54 10117 Berlin 
Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR)	Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe Stilleweg 2 30655 Hannover 
Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GWDS)	Generaldirektion Wasserstraßen und Abteilung Schifffahrt Dezernat Verkehrsmanagement See / Schifffahrtspolizei Schifffahrt Schloßplatz 9 26603 Aurich  CC: 
Umweltbundesamt (UBA)	Umweltbundesamt Wörlitzer Platz 1 06844 Dessau-Roßlau  CC: 
Bundespolizei	Bundespolizeidirektion Bad Bramstedt Raaberg 6 24576 Bad Bramstedt 
Bundeswehr	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Referat Infra I 3 Fontainengraben 200 53123 Bonn 

Marinekommando	Marinekommando Hanse-Kaserne Kopernikusstraße 1 18057 Rostock 
Maritimes Sicherheitszentrum	Maritimes Sicherheitszentrum Am Alten Hafen 2 27472 Cuxhaven 
Havariekommando	Havariekommando Am Alten Hafen 2 27472 Cuxhaven 
Bundesnetzagentur (BNetzA)	Bundesnetzagentur Tulpenfeld 4 53113 Bonn 
Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz (NMU)	Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz Archivstraße 2 30169 Hannover 
Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege (NLD)	Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege Scharnhorststraße 1 30175 Hannover 
Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG)	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie Stilleweg 2 30655 Hannover 

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung (MW NI)	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung Friedrichswall 1 30159 Hannover 
Staatliches Fischereiamt Bremerhaven	Staatliches Fischereiamt Bremerhaven Fischkai 35 27572 Bremerhaven 
Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg (GAA)	Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg Theodor-Tantzen-Platz 8 26122 Oldenburg 
Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig- Holstein (MEKUN)	Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig- Holstein Mercatorstraße 3 24106 Kiel 
Amt für Planfeststellung SH	
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein Düsternbrooker Weg 64 24105 Kiel 
Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein	Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig- Holstein Abt. Landesplanung Düsternbrooker Weg 92 24105 Kiel 

Ministerium für Landwirtschaft, ländliche Räume, Europa und Verbraucherschutz (MLLEV)	Ministerium für Landwirtschaft, ländliche Räume, Europa und Verbraucherschutz Fischereiabteilung Fleethörn 29-31 24103 Kiel 
Archäologisches Landesamt Schleswig- Holstein	Archäologisches Landesamt Schleswig- Holstein - Obere Denkmalschutzbehörde - Abt. 3 – Planungskontrolle Brockdorff-Rantzau-Str. 70 24837 Schleswig 

Bekanntmachung des Entwurfs des Berichts über die Reichweite und Detailtiefe der Umweltprüfung für das Vorhaben »CO₂-Highway Europe«, Ministerium für Wirtschaft und Klima

Von Freitag, den 22. Mai, bis Donnerstag, den 2. Juli 2026, liegt der Entwurf des Berichts über die Reichweite und Detailtiefe der Umweltprüfung für das Vorhaben »CO₂-Highway Europe« zur Einsicht aus. Darin wird der Untersuchungsrahmen für die für dieses Projekt durchzuführende Strategische Umweltprüfung beschrieben. Während der vorgenannten Frist hat die Öffentlichkeit Gelegenheit, zu dem Berichtsentwurf Stellung zu nehmen.



Abbildung 1: Trasse der CO₂-Rohrleitung von Frankreich und Belgien nach Norwegen

Das Vorhaben

Das Ministerium für Wirtschaft und Klima und Equinor ASA (im Folgenden: Equinor) beabsichtigen den Bau eines Offshore-Rohrleitungssystems für den Transport von abgeschiedenem CO₂. Ziel des Projekts »CO₂-Highway Europe« ist es, abgeschiedenes CO₂ von den Industrieclustern in Dünkirchen (Frankreich) und Seebrügge (Belgien) durch die Nordsee zu permanenten Speicherstätten auf dem norwegischen Kontinentalschelf zu transportieren. Der niederländische Teil des Projekts umfasst den CO₂-Transport durch niederländische Gewässer ohne direkten Anschluss an das niederländische Festland und ohne Speicherung in niederländischen Gewässern, wobei allerdings die Möglichkeit für einen zukünftigen Anschluss an die Niederlande vorgesehen wird.

In den niederländischen Gewässern laufen die französische und die belgische Rohrleitung zusammen; ab diesem Punkt wird eine gemeinsame Leitung nach Norwegen geführt. Die Rohrleitung, die über eine anfängliche Transportkapazität von ca. 18 Mio. Tonnen CO₂ pro Jahr verfügt und eine maximale Kapazität von rund 27 Mio. Tonnen pro Jahr hat, ist Bestandteil des größeren europäischen CO₂-Transportnetzes »EU2NSEA«, das zur Verringerung des industriellen CO₂-Ausstoßes und zur Erreichung der europäischen Klimaziele beitragen soll.

Notwendigkeit des Projekts

Das Projekt »CO₂-Highway Europe« ist zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes von Industrieclustern erforderlich, in denen Nachhaltigkeitsmaßnahmen nur schwer umsetzbar sind, und trägt damit zur Erreichung nationaler und europäischer Klimaziele bei. In Branchen wie Stahl, Zement, Raffination und Abfallbehandlung gibt es in der näheren Zukunft nur begrenzte Möglichkeiten zur vollständigen Elektrifizierung oder zur Nutzung erneuerbarer Energien. Die Abscheidung und Speicherung von CO₂ (CCS) bietet diesen Branchen eine effektive Lösung. Indem CO₂ abgeschieden und permanent gespeichert wird, lassen sich die Emissionen wesentlich verringern, ohne dass industrielle Tätigkeiten zurückgefahren werden müssen.

Europäische und internationale Studien, u. a. des Weltklimarats IPCC, belegen die Notwendigkeit der CO₂-Abscheidung und -Speicherung für die Erreichung der im Übereinkommen von Paris niedergelegten Klimaziele. Vor diesem Hintergrund ist die Förderung des groß angelegten CO₂-Transports über eine internationale Rohrleitungsinfrastruktur wie den CO₂-Highway Europe von entscheidender Bedeutung, um CCS in hinreichend großem Stil zu ermöglichen und die angestrebten Emissionsreduktionen innerhalb Europas zu realisieren.

Das Verfahren

Auf die Beschlussfassung über dieses Projekt ist das sog. Projektverfahren anwendbar. Das bedeutet, dass die Trasse in einem Projektbeschluss niedergelegt werden muss, der vom Minister für Klima und grünes Wachstum und der Ministerin für Wohnungswesen und Raumordnung festgestellt wird. Alle für das Projekt notwendigen Beschlüsse werden im Rahmen eines koordinierten Verfahrens vorbereitet, dessen Koordinierung dem Minister für Klima und grünes Wachstum obliegt.

Umweltverträglichkeitsprüfung

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) dient dazu, die von einer Aktivität oder einem Projekt zu erwartenden Umweltauswirkungen zu ermitteln. Das ermöglicht es, die Umweltauswirkungen in vollem Umfang in die Beschlussfassung, in diesem Fall in den Projektbeschluss, einzubeziehen. Die Auswirkungen werden in einem Umweltverträglichkeitsbericht beschrieben. Der erste Schritt des UVP-Verfahrens ist die Erstellung eines vorläufigen Berichts über die Reichweite und Detailtiefe der Umweltprüfung. Ein Umweltbericht kann in verschiedenen Phasen der Beschlussfassung erstellt werden, etwa im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) oder, auf Projektebene, im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Für dieses Projekt

wird sowohl eine Strategische Umweltprüfung als auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchlaufen. Die Kommission für Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP-Kommission) wird um ein Gutachten zum vorläufigen Bericht über die Reichweite und Detailtiefe der Umweltprüfung gebeten.

Ihre Stellungnahme

Sie können Ihre Stellungnahme zum Entwurf des Berichts über die Reichweite und Detailtiefe der Umweltprüfung von Freitag, den 22. Mai, bis Donnerstag, den 2. Juli 2026, abgeben. In diesem Zeitraum stehen die Dokumente auf der Website www.rvo.nl/co2-he zur Einsicht bereit.

Für die Abgabe von Stellungnahmen gibt es drei Möglichkeiten:

- Vorzugsweise nehmen wir Ihre Stellungnahme online entgegen; besuchen Sie hierzu die Website www.rvo.nl/co2-he.
- Sie können Ihre Stellungnahme auch per Post an das Büro für Energieprojekte senden; die Anschrift lautet:
Bureau Energieprojecten
Inspraakpunt CO₂ HE
Postbus 111
9200 AC Drachten
Niederlande

Bitte unterschreiben Sie Ihren Brief und geben Sie Ihre Adresse an, damit wir Ihnen eine Empfangsbestätigung zusenden können.

- Sie können Ihre Stellungnahme auch telefonisch abgeben; das Büro für Energieprojekte ist werktags von 9.00 bis 17.00 Uhr unter der Nummer [REDACTED] erreichbar.

Das weitere Verfahren

Der Entwurf des Berichts über die Reichweite und Detailtiefe der Umweltprüfung wird außerdem verschiedenen Stakeholdern und anderen Interessenträgern vorgelegt. Außerdem gibt die Kommission für Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP-Kommission) ein Gutachten ab. Alle Stellungnahmen und Gutachten werden gesammelt und fließen in den endgültigen Bericht über die Reichweite und Detailtiefe der Umweltprüfung ein. Dieser Bericht dient dann als Grundlage für die im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) und der späteren Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu erstellenden Berichte, die ihrerseits als Grundlage für den Projektbeschluss dienen. Die Berichte zur SUP und UVP werden zusammen mit dem Entwurf des Projektbeschlusses und den damit zusammenhängenden Beschlüssen ebenfalls zur Einsicht ausgelegt, sodass Sie in diesem späteren Stadium auch dazu Stellung nehmen können.

Benötigen Sie Hilfe?

Die Regierung legt Wert darauf, dass jeder Bürger an einem Beteiligungsverfahren teilnehmen kann. Da aber nicht jeder Zugang zu einem Computer hat oder damit umgehen kann, wurden die Informationsstellen Digitaler Staat eingerichtet, die in den öffentlichen Bibliotheken untergebracht sind. Dort beantwortet man Ihnen gern Ihre Fragen zu Behördenwebsites. Auch können Sie dort an einem Computer die zu diesem Projekt gehörenden Dokumente einsehen. Erkundigen Sie sich in einer Bibliothek in Ihrer Nähe. Weitere Informationen hierzu finden Sie auf der Website www.informatiepuntdigitaleoverheid.nl.

Weitere Informationen

Ausführlichere Informationen über das Projekt »CO₂-Highway Europe« sowie alle relevanten Dokumente finden Sie auf den Websites www.rvo.nl/co2-he und <https://www.equinor.com/energy/co2highwayeurope>. Mit Fragen zum Verfahren können Sie sich unter der Rufnummer [REDACTED] an uns wenden.

Zusammenfassung des Berichts über die Reichweite und Detailtiefe der Umweltprüfung

Einführung

Das Projekt »CO₂-Highway Europe« umfasst eine gut 1000 Kilometer lange grenzüberschreitende Infrastrukturverbindung, die von Exportdrehkreuzen in Frankreich und Belgien zu Speicherstätten vor der Küste Norwegens verläuft.

Initiator des Projekts ist Equinor ASA.

Projektbeschreibung

Das niederländische Vorhaben betrifft lediglich den Offshore-Transport von CO₂ durch die ausschließliche Wirtschaftszone der Niederlande, ohne Anlandeterminals oder Speicherstätten auf dem Festland. Das Projekt umfasst zwei separate Rohrleitungen aus Belgien und Frankreich, die in den niederländischen Gewässern zu einer gemeinsamen Leitung zusammenlaufen, die ab dort nach Norwegen weiterführt. In den niederländischen Gewässern besteht die Option eines zukünftigen Anschlusses an die Rohrleitung. Das Projekt findet in enger Zusammenarbeit und intensivem Kontakt mit allen Ländern statt, durch deren Hoheitsgebiet die Rohrleitung verläuft.



Umweltprüfung

Für den niederländischen Teil des Projekts muss das Projektverfahren für staatliche Energieprojekte nach dem Raumordnungs- und Umweltgesetz (Omgevingswet) und dem

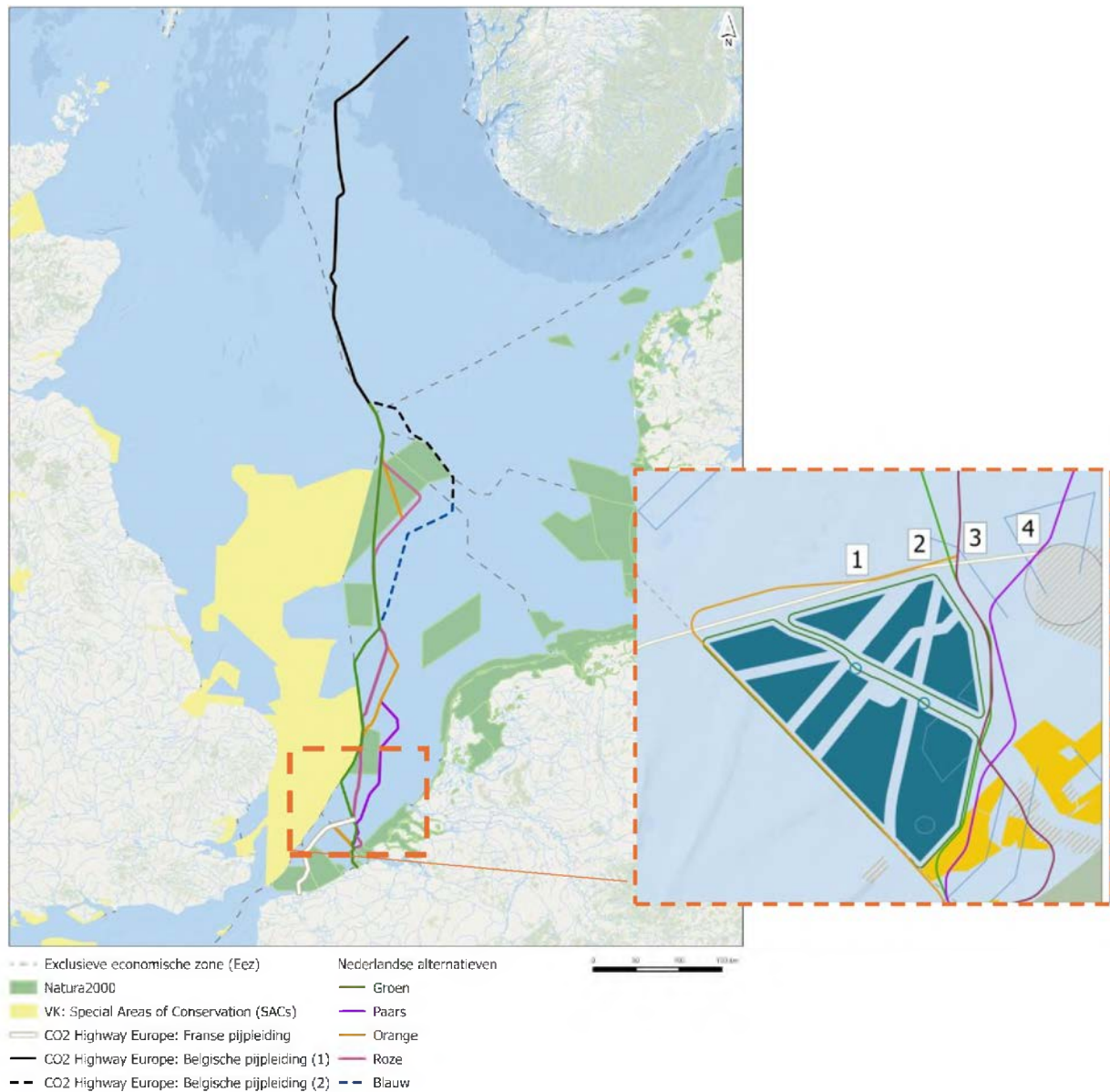
Bergbaugesetz (Mijnbouwwet) durchlaufen werden. Die Veröffentlichung des Entwurfs des Berichts über die Reichweite und Detailtiefe der Umweltprüfung markiert den Beginn des Umweltprüfungsverfahrens.

CO₂-Sequestrierung (CCS)

Die Abscheidung, der Transport und die Speicherung von CO₂ (CCS) ist für die Erreichung der europäischen und niederländischen Klimaziele von entscheidender Bedeutung. 2019 haben die Niederlande in ihrem Klimagesetz niedergelegt, dass die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2050 um 95 Prozent gesenkt werden müssen. Im März 2025 wurde in einem Schreiben an das Abgeordnetenhaus CCS als wichtiges Element der Klimapolitik beschrieben. Das Projekt »CO₂-Highway Europe« trägt zur Erreichung der Klimaziele bei.

Entwicklung und Auswahl von Alternativen

In der aktuellen Projektphase wurden alternative Trassen und Anschlussstellen präsentiert.



Erläuterung der untersuchten Alternativen

Die Alternativen wurden auf der Grundlage der wichtigsten Problembereiche in Segmente unterteilt.

Borssele: Schwerpunkt auf Distanz zum Windpark, zu Sandgewinnungsanlagen und zu Schifffahrtsrouten



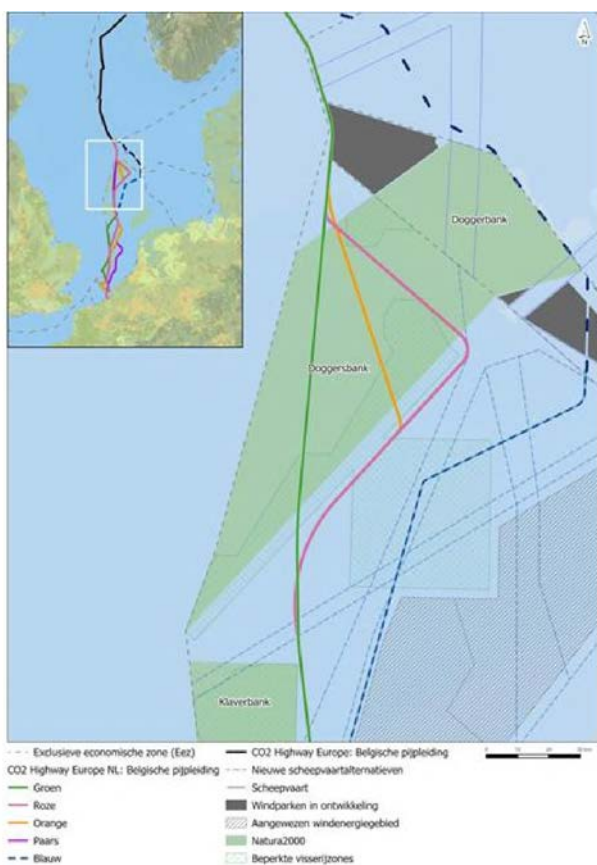
Bruine Bank: Schwerpunkt auf Querung oder Umgehung der Sandbank Bruine Bank



Nederwiek : Schwerpunkt auf die Umgehung von Windparks und Schifffahrtskorridoren



Doggersbank: Schwerpunkt auf Querung oder Umgehung der Sandbank Doggersbank



Beurteilungsrahmen

Im Beurteilungsrahmen wird auf die zu untersuchenden Auswirkungen (Umweltthemen), die Art und Weise der Beurteilung dieser Auswirkungen und die Untersuchungsmethode (qualitativ/quantitativ) eingegangen. Bei den Themen handelt es sich um: Boden und Wasser, Lebensumfeld, Natur, Sicherheit, Schifffahrt, Nutzungsfunktionen und Nachhaltigkeit.

Die Umweltauswirkungen der Trassenalternativen werden mit der derzeitigen Situation verglichen. Jedes Thema wird auf seine Auswirkungen hin bewertet.

Bewertung	Beurteilung gegenüber der Referenzsituation
■ ■	Sehr positive Auswirkungen gegenüber der Referenzsituation
+	Positive Auswirkungen gegenüber der Referenzsituation
0/+	Begrenzt positive Auswirkungen gegenüber der Referenzsituation
0	Keine wesentlichen Auswirkungen gegenüber der Referenzsituation
0/-	Begrenzt negative Auswirkungen gegenüber der Referenzsituation
-	Negative Auswirkungen gegenüber der Referenzsituation
---	Sehr negative Auswirkungen gegenüber der Referenzsituation

Minderungsmaßnahmen und Monitoring

Im Umweltbericht werden für jeden Umweltaspekt Maßnahmen zur Vermeidung oder Begrenzung negativer Auswirkungen vorgeschlagen, etwa eine Trassenoptimierung. Wissenslücken werden explizit benannt. Wenn Wissenslücken die Beschlussfassung beeinträchtigen, werden Monitoring-Programme oder ergänzende Feldstudien empfohlen.

Gesamtfolgenabschätzung

Neben den Umweltauswirkungen werden im Rahmen einer Gesamtfolgenabschätzung auch die Auswirkungen alternativer Trassen auf das Lebensumfeld, die Kosten, technische Aspekte und die Zukunftsbeständigkeit untersucht.

**WSV.de**Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung
des BundesDirectoraat-generaal Waterwegen en Scheepvaart
Schloßplatz 9 26603 Aurich

Per e-mail:

Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
Bureau Energieprojecten

• [REDACTED]

Staatsbureau voor Mijnbouw, Energie en
Geologie Vestiging Clausthal-Zellerfeld

[REDACTED]

Grensoverschrijdende betrokkenheid van overheidsinstanties bij buitenlandse projecten overeenkomstig § 58 van de wet inzake milieueffectbeoordeling (UVPG)
in dit geval: ESPOO-raadpleging met betrekking tot het project „CO2 Highway Europe“ van de projectontwikkelaar „Equinor ASA“

• **Brief van het LBEG van 12 juni 2026**
(referentienummer aldaar: L1.4/L67007/03-08,,06/2026-0002)

Geachte dames en heren,

de Duitse Federale Dienst voor Waterwegen en Scheepvaart (WSV) is door het Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG), als de nationale coördinerende autoriteit, in het bovengenoemde schrijven in het kader van het ESPOO-verdrag verzocht om een standpunt in te nemen over het project dat door de projectontwikkelaar (TdV) „Equinor ASA“ wordt uitgevoerd, voor de aanleg van een pijpleiding (Pipeline) voor het transport van CO₂.

Het Nederlandse project betreft het offshore-transport van CO₂ via de geplande pijpleiding (CO₂ Highway Europe) door de exclusieve economische zone (EEZ) van Nederland, zonder aanlandingsterminals of opslaglocaties op het vasteland van Nederland. Het project omvat verder twee afzonderlijke pijpleidingen vanuit België en Frankrijk, die in de Nederlandse wateren samenkomen tot één gezamenlijke leiding, die van daaruit verder loopt naar Noorwegen. In de Nederlandse wateren bestaat de mogelijkheid van een toekomstige aansluiting op de pijpleiding. De pijpleidingen lopen door de aangrenzende EEZ van Nederland, vervolgens als één pijpleiding door het westelijke deel van de Duitse EEZ en verder naar de aangrenzende EEZ van Denemarken.

Hierover neem ik als volgt stelling:

Privacyverklaring:

Uw persoonsgegevens worden verwerkt voor verdere afhandeling en correspondentie in overeenstemming met de privacyverklaring van de GDWS. U kunt deze via de volgende link op de website van de GDWS raadplegen: <https://www.gdws.wsv.bund.de/Datenschutz>. Mocht u de privacyverklaring niet kunnen raadplegen, dan kan deze u op verzoek ook in tekstvorm worden toegezonden.

Directoraat-generaal
Waterwegen en
Scheepvaart
Schloßplatz 9
26603 Aurich

Uw referentienummer

Mijn referentienummer
3800S21-332.16/0004/PIPE/109Datum
2 juli 2026Telefoon [REDACTED]
en Fax [REDACTED]Hoofdkantoor +49 228 70-909002
Fax +49 228 70-909012
gdws@wsv.bund.de
www.wsv.de**Bankgegevens**
Bundeskasse,
vestiging Kiel
IBAN: DE18 2000 0000 0020
0010 66
BIC: MARKDEF 1200

De Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) onderzoekt in het kader van haar wettelijke taken in hoeverre de veiligheid en de doorstroming van het scheepvaartverkeer zouden kunnen worden belemmerd. Er worden geen directe gevolgen voor de verkeersveiligheid in de Duitse EEZ verwacht bij de aanleg en de exploitatie van de pijpleiding binnen de EEZ van Nederland.

Desondanks is er sprake van gebruik van internationale wateren, wat mogelijke risico's voor de verkeersveiligheid met zich mee kan brengen

Ik stel daarom voor om in de milieueffectbeoordelingsprocedure (MEB-procedure) met de nodige diepgang in kaart te brengen, te onderzoeken en te beoordelen in hoeverre de veiligheid van het scheepsverkeer bij de aanleg en exploitatie van de pijpleiding(en) kan worden aangetast en welke beschermende maatregelen in dit verband moeten worden genomen.

De fundamentele reikwijdte van het onderzoek is als volgt:

- **Uitgangssituatie:** beschrijving van alle voor het project en voor de scheepvaart relevante randvoorwaarden in het zeegebied (meteorologisch, hydrologisch, geologisch en verkeerskundig)
- **Risicobeoordeling:** beschrijving en beoordeling van de gebruikskonflikten en risico's voor de veiligheid van het scheepvaartverkeer die mogelijk uit het project voortvloeien, met bijzondere aandacht voor de mogelijke gevarensценario's
- **Risicobeheer:** afleiding van de beschermingsmaatregelen die nodig zijn om de verkeersveiligheid te waarborgen, op basis van de beoordeelde risicoscenario's, gedifferentieerd naar de bouw- en exploitatiefase van het zeekabelsysteem

Tracékeuze:

De projectontwikkelaar moet ervoor zorgen dat het tracé van de pijpleiding van de Nederlandse EEZ naar de Duitse EEZ verloopt via de grenscorridor GN14, zoals vastgelegd in het ruimtelijke ordeningsplan van 2021 van het Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), en verder door het voorbehoudsgebied voor leidingen in het westelijke deel van de Duitse EEZ. Het tracé moet daarbij zoveel mogelijk parallel en zo dicht mogelijk bij bestaande leidingen lopen, zodat de leidingcorridor zo efficiënt mogelijk kan worden benut, d.w.z. ook door eventueel later aan te leggen leidingen.

In opdracht van

■■■■■■■■■■



Landesamt für Bergbau,
Energie und Geologie

Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie
Postbus 11 53, 38669 Clausthal-Zellerfeld

Per e-mail:

volgens de distributielijst (zie bijlage)

Behandeld door [redacted]

Uw referentienummer, uw bericht van

Mijn referentienummer (vermelden bij antwoord) Telefoonnummer

L1.4/L67007/03-08_06/2026-
0002

12 juni 2026

E-mail

Grensoverschrijdende betrokkenheid van overheidsinstanties bij buitenlandse projecten overeenkomstig §§ 62 en 58 van de wet inzake de milieueffectbeoordeling (UVPG)

Project: CO₂ -Highway-Europe (Equinor) – Nederlands deel

Geachte dames en heren,

de Bondsrepubliek Duitsland is door het Nederlandse Ministerie van Economische Zaken en Klimaat in het kader van het Verdrag van Espoo geïnformeerd over de inspraakprocedure voor het Nederlandse deel van het project „CO₂ -Highway-Europe” van Equinor, aangezien het project mogelijk grensoverschrijdende gevolgen kan hebben. Het betreft de uitvoering van een strategische milieubeoordeling (Strategische Umweltprüfung) (SUP)) voor een projectgerichte maritieme tracéplanning.

Het Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie, gevestigd te Clausthal-Zellerfeld, An der Marktkirche 9, 38678 Clausthal-Zellerfeld, voert de inspraakprocedure voor dit project uit overeenkomstig §§ 62 en 58 UVPG in Duitsland.

Deze stap in de procedure betreft de inspraak op het ontwerp van het rapport over de reikwijdte en de gedetailleerdheid van de milieubeoordeling voor het project „CO₂-Highway Europe” (Nederlands deel). Daarin wordt het onderzoeksraamwerk beschreven voor de strategische milieubeoordeling die voor dit project moet worden uitgevoerd.

Meer gedetailleerde informatie over het project en het verloop van de Nederlandse procedure is te vinden in de bijgevoegde aankondigingstekst en op de projectpagina www.rvo.nl/co2-he.

Opmerkingen over het ontwerpverslag inzake de reikwijdte en de gedetailleerdheid van de milieubeoordeling kunnen tot

2 juli 2026

via het contactformulier op de projectpagina www.rvo.nl/co2-he,

per post naar
Bureau Energieprojecten
Inspraakpunt CO2 HE
Postbus 111
9200 AC Drachten,
Nederland

of telefonisch via



Daarnaast verzoeken wij u uw reactie ook te sturen naar



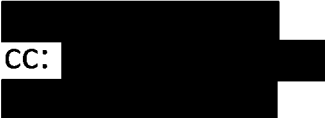
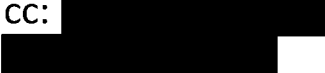
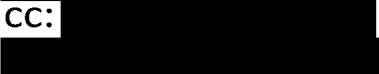
De lijst met betrokken overheidsinstanties is als bijlage bijgevoegd. Mocht u nog andere instanties kennen die hierbij betrokken moeten worden, dan zouden wij het op prijs stellen als u ons dit laat weten.

Met vriendelijke groet
Namens



Verzendlijst overheidsinstanties Duitsland (9 62,58 UVPG, project „CO2-Highway Europe“)

Federaal Bureau voor Natuurbewoud (BfN)	Bundesamt für Naturschutz Alte Messe 6 041 03 Leipzig CC: [REDACTED]
Federaal Bureau voor Zeevaart en Hydrografie (BSH)	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) Bernhard-Nocht-Straße 78 20359 Hamburg CC: [REDACTED]
Federaal Ministerie van Milieu, Klimaatbescherming, Natuurbewoud en Nucleaire Veiligheid (BMUKN)	Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit Stresemannstraße 128 10117 Berlin CC: [REDACTED]
Federaal Ministerie van Economische Zaken en Energie (BMWE)	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie Scharnhorststraße 34-37 10115 Berlin [REDACTED]

Federaal Ministerie van Huisvesting, Stedelijke Ontwikkeling en Bouw (BMWSB)	Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen Rudi-Dutschke-Straße 4 1 0969 Berlijn, Duitsland 
Federaal Ministerie van Landbouw, Voeding en Regionale Identiteit (BMLEH)	Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat (BMLEH) Wilhelmstraße 54 1 01 17 Berlijn 
Federaal Instituut voor Geowetenschappen en Grondstoffen (BGR)	Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe Stilleweg 2 30655 Hannover 
Directoraat-generaal Waterwegen en Scheepvaart (GWDS)	Generaldirektion Wasserstraßen und Abteilung Schifffahrt Dezerant Verkehrsmanagement See / Schifffahrtspolizei Schifffahrt Schloßplatz 9 26603 Aurich  CC: 
Federaal Milieuagentschap (UBA)	Umweltbundesamt Wörlitzer Platz 1 06844 Dessau-Roßlau  CC: 
Federale politie	Bundespolizeidirektion Bad Bramstedt Raaberg 6 24576 Bad Bramstedt 
Bundeswehr	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Referat Infra 13 Fontainengraben 200 53123 Bonn 

Marinecommando	Marinekommando Hanse-Kaserne Kopernikusstraße 1 18057 Rostock 
Maritiem veiligheidscentrum	Maritimes Sicherheitszentrum Am Alten Hafen 2 27472 Cuxhaven 
Noodhulpcommando	Havariekommando Am Alten Hafen 2 27472 Cuxhaven 
Federaal Netwerkagentschap (BNetzA)	Bundesnetzagentur Tulpenfeld 4 53113 Bonn 
Ministerie van Milieu, Energie en Klimaatbescherming van Nedersaksen (NMU)	Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz Archivstraße 2 30169 Hannover 
Dienst voor Monumentenzorg van Nedersaksen (NLD)	Niedersächsische Landsamt für Denkmalpflege Scharnhorststraße 1 30175 Hannover 
Staatsbureau voor Mijnbouw, Energie en Geologie (LBEG)	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie Stilleweg 2 30655 Hannover 

Ministerie van Economie, Verkeer, Bouw en Digitalisering van Nedersaksen (MW NI)	Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung Friedrichswall 1 30159 Hannover 
Staatsdienst voor Visserij Bremerhaven	Staatliches Fischereiamt Bremerhaven Fischkai 35 27572 Bremerhaven 
Staatsdienst voor Arbeidsinspectie Oldenburg (GAA)	Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg Theodor-Tantzen-Platz 8 26122 Oldenburg 
Ministerie van Energietransitie, Landbouw, Milieu, Natuur en Digitalisering van de deelstaat Sleeswijk-Holstein (MEKUN)	Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein Holstein Fiercatorstraße 3 24106 Kiel 
Dienst voor ruimtelijke ordening SH	
Ministerie van Economie, Verkeer, Arbeid, Technologie en Toerisme van de deelstaat Sleeswijk-Holstein	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein Düsternbrooker Weg 64 241 05 Kiel 
Ministerie van Binnenlandse Zaken, Gemeentelijke Zaken, Huisvesting en Sport van de deelstaat Sleeswijk-Holstein	Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein Abt. Landesplanung Düsternbrooker Weg 92 24105 Kiel 

Ministerie van Landbouw, Plattelandsgebieden, Europa en Consumentenbescherming (MLLEV)	Ministerium für Landwirtschaft, ländliche Räume, Europa und Verbraucherschutz Fischereiabteilung Fleethörn 29-31 241 03 Kiel [REDACTED]
Archeologisch Bureau van de deelstaat Sleeswijk-Holstein	Archäologisches Landesamt Schleswig- Holstein - Obere Denkmalschutzbehörde - Abt. 3 - Planungskontrolle Brockdorff-Rantzau-Str. 70 24837 Schleswig

Bekendmaking van het ontwerpverslag over de reikwijdte en de gedetailleerdheid van de milieubeoordeling voor het project CO₂-Highway Europe», Ministerie van Economie en Klimaat

Van vrijdag 22 mei tot en met donderdag 2 juli 2026 ligt het ontwerpverslag over de reikwijdte en gedetailleerdheid van de milieubeoordeling voor het project »CO₂-Highway Europe« ter inzage. Daarin wordt het onderzoeksraamwerk beschreven voor de strategische milieubeoordeling die voor dit project moet worden uitgevoerd. Gedurende de bovengenoemde termijn heeft het publiek de gelegenheid om opmerkingen te maken over het ontwerpverslag.



Afbeelding 1: Tracé van de CO₂-pijpleiding van Frankrijk en België naar Noorwegen

Het project

Het ministerie van Economie en Klimaat en Equinor ASA (hierna: Equinor) zijn van plan een offshore-pijpleidingsysteem aan te leggen voor het transport van afgevangen CO₂. Het doel van het project „CO₂-Highway Europe“ is om afgevangen CO₂ vanuit de industriële clusters in Duinkerken (Frankrijk) en Zeebrugge (België) via de Noordzee naar permanente opslaglocaties op het Noorse continentaal plat te transporteren. Het Nederlandse deel van het project omvat het CO₂-transport door Nederlandse wateren zonder directe aansluiting op het Nederlandse vasteland en zonder opslag in Nederlandse wateren, waarbij echter wel de mogelijkheid voor een toekomstige aansluiting op Nederland wordt voorzien.

In de Nederlandse wateren komen de Franse en de Belgische pijpleiding samen; vanaf dit punt loopt een gezamenlijke pijpleiding naar Noorwegen. De pijpleiding, die een initiële transportcapaciteit heeft van circa 18 miljoen ton CO₂ per jaar en een maximale capaciteit van ongeveer 27 miljoen ton per jaar, maakt deel uit van het grotere Europese CO₂-transportnetwerk „EU2NSEA“, dat zal bijdragen aan de vermindering van de industriële CO₂-uitstoot en het behalen van de Europese klimaatdoelstellingen.

Noodzaak van het project

Het project „CO₂-Highway Europe“ is noodzakelijk om de CO₂-uitstoot te verminderen van industriële clusters waar duurzaamheidsmaatregelen moeilijk te realiseren zijn, en draagt daarmee bij aan het behalen van nationale en Europese klimaatdoelstellingen. In sectoren zoals staal, cement, raffinage en afvalverwerking zijn er in de nabije toekomst slechts beperkte mogelijkheden voor volledige elektrificatie of het gebruik van hernieuwbare energie. Het afvangen en opslaan van CO₂ (CCS) biedt deze sectoren een effectieve oplossing. Door CO₂ af te vangen en permanent op te slaan, kunnen de emissies aanzienlijk worden verminderd zonder dat industriële activiteiten hoeven te worden teruggeschroefd.

Europese en internationale studies, onder meer van het Intergouvernementeel Panel inzake Klimaatverandering (IPCC), tonen aan dat CO₂-afvang en -opslag noodzakelijk zijn om de in het Akkoord van Parijs vastgelegde klimaatdoelstellingen te halen. Tegen deze achtergrond is het stimuleren van grootschalig CO₂-transport via een internationale pijpleidinginfrastructuur, zoals de CO₂-Highway Europe, van cruciaal belang om CCS op voldoende grote schaal mogelijk te maken en de beoogde emissiereducties binnen Europa te realiseren.

De procedure

Op de besluitvorming over dit project is de zogenaamde projectprocedure van toepassing. Dit betekent dat het tracé moet worden vastgelegd in een projectbesluit, dat wordt vastgesteld door de minister van Klimaat en Groene Groei en de minister van Huisvesting en Ruimtelijke Ordening. Alle voor het project noodzakelijke besluiten worden voorbereid in het kader van een gecoördineerde procedure, waarvan de coördinatie onder de verantwoordelijkheid valt van de minister van Klimaat en Groene Groei.

Milieueffectrapportage

Een milieueffectrapportage (MER) dient om de te verwachten milieueffecten van een activiteit of een project in kaart te brengen. Dit maakt het mogelijk om de milieueffecten volledig mee te nemen in de besluitvorming, in dit geval in het projectbesluit. De effecten worden beschreven in een milieueffectrapport. De eerste stap in de MER-procedure is het opstellen van een voorlopig rapport over de reikwijdte en de gedetailleerdheid van de milieubeoordeling. Een milieurapport kan in verschillende fasen van de besluitvorming worden opgesteld, bijvoorbeeld in het kader van een strategische milieubeoordeling (SMB) of, op projectniveau, in het kader van een milieueffectrapportage (MER). Voor dit project

worden zowel een strategische milieubeoordeling als een milieueffectrapportage uitgevoerd. De Commissie voor milieueffectbeoordelingen (MEB-commissie) wordt verzocht een advies uit te brengen over het voorlopige rapport betreffende de reikwijdte en de gedetailleerdheid van de milieubeoordeling.

Uw standpunt

U kunt uw standpunt over het ontwerpverslag inzake de reikwijdte en gedetailleerdheid van de milieubeoordeling indienen van vrijdag 22 mei tot en met donderdag 2 juli 2026. Gedurende deze periode zijn de documenten ter inzage beschikbaar op de website www.rvo.nl/co2-he.

Er zijn drie manieren om uw standpunt in te dienen:

- Bij voorkeur ontvangen wij uw reactie online; ga hiervoor naar de website www.rvo.nl/co2-he.
- U kunt uw reactie ook per post sturen naar het Bureau voor Energieprojecten; het adres is:
Bureau Energieprojecten
Inspraakpunt COP HE Postbus
111
9200 AC Drachten
Nederland

Zorg ervoor dat u uw brief ondertekent en uw adres vermeldt, zodat wij u een ontvangstbevestiging kunnen sturen.

- U kunt uw reactie ook telefonisch indienen; het Bureau voor Energieprojecten is op werkdagen van 9.00 tot 17.00 uur bereikbaar op het nummer XXXXXXXXXX.

De verdere procedure

Het ontwerpverslag over de reikwijdte en de gedetailleerdheid van de milieubeoordeling wordt tevens aan verschillende belanghebbenden en andere betrokken partijen voorgelegd. Daarnaast brengt de Commissie voor Milieueffectbeoordelingen (MEB-commissie) een advies uit. Alle opmerkingen en adviezen worden verzameld en verwerkt in het definitieve rapport over de reikwijdte en diepgang van de milieubeoordeling.

Dit rapport dient vervolgens als basis voor de rapporten die in het kader van de strategische milieubeoordeling (SUP) en de latere milieueffectrapportage (MER) moeten worden opgesteld, die op hun beurt als basis dienen voor het projectbesluit. De rapporten over de SUP en de MER worden samen met het ontwerp van het projectbesluit en de daarmee samenhangende besluiten eveneens ter inzage gelegd, zodat u ook in dit latere stadium hierover uw mening kunt geven.

Heeft u hulp nodig?

De overheid hecht er veel waarde aan dat elke burger kan deelnemen aan een inspraakprocedure. Aangezien echter niet iedereen toegang heeft tot een computer of ermee overweg kan, zijn er de informatiecentra 'Digitale Staat' opgezet, die zijn ondergebracht in de openbare bibliotheken. Daar beantwoorden ze graag uw vragen over websites van overheidsinstanties. Ook kunt u daar op een computer de documenten met betrekking tot dit project inzien. Informeer hiernaar bij een bibliotheek bij u in de buurt. Meer informatie hierover vindt u op de website www.informatiepuntdigitaleoverheid.nl.

Meer informatie

Meer gedetailleerde informatie over het project »CO₂-Highway Europe« en alle relevante documenten vindt u op de websites www.rvo.nl/co2-he en <https://www.equinor.com/energy/co2highwayeurope>. Voor vragen over de procedure kunt u contact met ons opnemen via telefoonnummer XXXXXXXXXX.

Samenvatting van het rapport over de reikwijdte en de gedetailleerdheid van de milieubeoordeling

Inleiding

Het project „CO₂-Highway Europe“ omvat een grensoverschrijdende infrastructuurverbinding van ruim 1 000 kilometer, die loopt van exportknooppunten in Frankrijk en België naar opslaglocaties voor de kust van Noorwegen.

Initiatiefnemer van het project is Equinor ASA.

Projectbeschrijving

Het Nederlandse project betreft uitsluitend het offshore-transport van CO₂ door de exclusieve economische zone van Nederland, zonder aanlandingsterminals of opslaglocaties op het vasteland. Het project omvat twee afzonderlijke pijpleidingen vanuit België en Frankrijk, die in de Nederlandse wateren samenkomen in één gezamenlijke leiding, die van daaruit verder loopt naar Noorwegen. In de Nederlandse wateren bestaat de mogelijkheid van een toekomstige aansluiting op de pijpleiding. Het project vindt plaats in nauwe samenwerking en intensief overleg met alle landen waar de pijpleiding doorheen loopt.



Milieubeoordeling

Voor het Nederlandse deel van het project geldt de projectprocedure voor rijksenergieprojecten op grond van de Omgevingswet en de

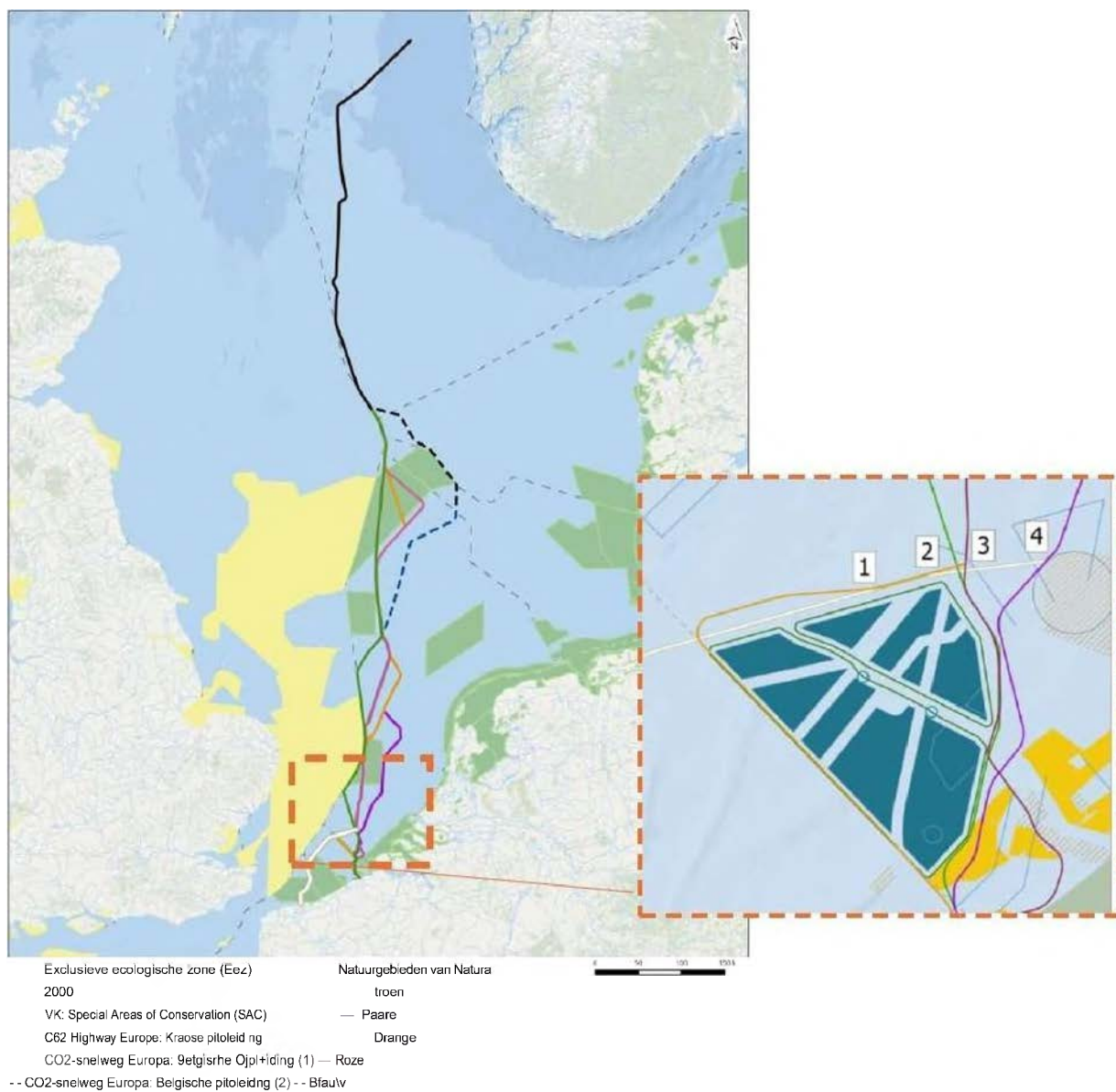
Mijnbouwwet worden doorlopen. De publicatie van het ontwerpverslag over de reikwijdte en de diepgang van de milieubeoordeling markeert het begin van de milieubeoordelingsprocedure.

CO₂-afvang en -opslag (CCS)

Het afvangen, transporteren en opslaan van CO₂ (CCS) is van cruciaal belang voor het behalen van de Europese en Nederlandse klimaatdoelstellingen. In 2019 hebben de Nederlanden in hun Klimaatwet vastgelegd dat de uitstoot van broeikasgassen tegen 2050 met 95 procent moet worden teruggebracht. In maart 2025 werd in een brief aan de Tweede Kamer CCS beschreven als een belangrijk onderdeel van het klimaatbeleid. Het project „CO₂-HighwayEurope“ draagt bij aan het behalen van de klimaatdoelstellingen.

Ontwikkeling en selectie van alternatieven

In de huidige projectfase zijn alternatieve tracés en aansluitpunten gepresenteerd.



Toelichting op de onderzochte alternatieven

De alternatieven zijn op basis van de belangrijkste probleemgebieden in segmenten onderverdeeld.

Borssele: nadruk op afstand tot het windpark, tot zandwinningsinstallaties en tot scheepvaartroutes



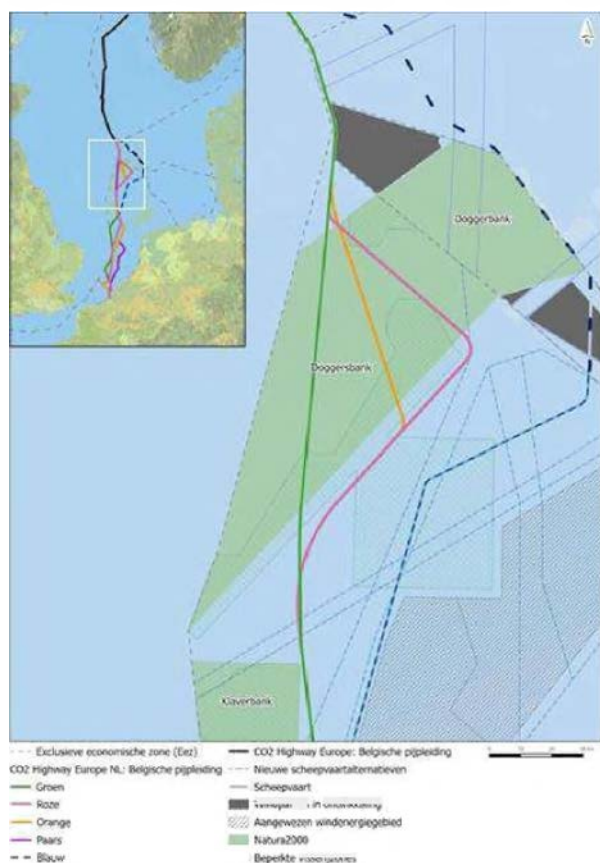
Bruine Bank: nadruk op het doorkruisen of omzeilen van de zandbank Bruine Bank



Nederwiek: nadruk op het omzeilen van windparken en scheepvaartcorridors



Doggersbank: Schwerpunkt auf Querung oder Umgehung der Sandbank Doggersbank



Beoordelingskader

In het beoordelingskader wordt ingegaan op de te onderzoeken effecten (milieuthema's), de wijze waarop deze effecten worden beoordeeld en de onderzoeksmethode (kwalitatief/kwantitatief). De thema's zijn: bodem en water, leefomgeving, natuur, veiligheid, scheepvaart, gebruiksfuncties en duurzaamheid.

De milieueffecten van de tracévarianten worden vergeleken met de huidige situatie. Elk thema wordt beoordeeld op zijn effecten.

Beoordeling	Beoordeling ten opzichte van de referentiesituatie
	Zeer positieve effecten ten opzichte van de referentiesituatie
	Positieve effecten ten opzichte van de referentiesituatie
0/+	Beperkt positieve effecten ten opzichte van de referentiesituatie
	Geen wezenlijke effecten ten opzichte van de referentiesituatie
0	Beperkt negatieve effecten ten opzichte van de referentiesituatie
	Negatieve effecten ten opzichte van de referentiesituatie
0/-	Zeer negatieve effecten ten opzichte van de referentiesituatie

Mitigatiemaatregelen en monitoring

In het milieurapport worden voor elk milieuaspect maatregelen voorgesteld om negatieve effecten te voorkomen of te beperken, zoals een optimalisatie van het tracé.

Kennislacunes worden expliciet genoemd. Wanneer kennislacunes de besluitvorming belemmeren, worden monitoringprogramma's of aanvullende veldstudies aanbevolen.

Totale effectbeoordeling

Naast de milieueffecten worden in het kader van een totale effectbeoordeling ook de effecten van alternatieve tracés op de leefomgeving, de kosten, technische aspecten en de toekomstbestendigheid onderzocht.

Verzonden: 7/15/2026 7:49:33 PM

Onderwerp:

Project: CO2 Highway Europe (CO2HE) - concept-NRD

Achternaam: [REDACTED]

Tussenvoegsel(s):

Voorletters: [REDACTED]

Straat: Fontainengraben

Huisnummer: 200

Postcode: 53123

Woonplaats: Bonn

Land: Duitsland

Telefoonnummer:

E-mailadres: [REDACTED]

Als: Bedrijf

(Mede) namens:

Organisatie: Bundeswehr

Uw zienswijze/reactie:

Zie bijlage

Van: [REDACTED] **Namens** GP Bw BAIUDBw Infra I 3 TOeB

Verzonden: dinsdag 14 juli 2026 15:29

Aan: Bureau Energieprojecten [REDACTED]

CC: [REDACTED]

Onderwerp: Beteiligung gem. § 62, 58 UVPG: CO₂ Highway Europe / Equinor (niederländischer Teil) - Az.: II-1818-26-OFF

Sie erhalten nicht häufig E-Mails von [REDACTED]. [Erfahren Sie, warum dies wichtig ist](#)

OFFEN \ PersDat Schutzbereich 1

Bundesamt für Infrastruktur Umweltschutz

und Dienstleistungen der Bundeswehr

Referat Infra I 3

Sehr geehrte Damen und Herren,

es bestehen seitens der Bundeswehr keine Einwände gegen den Antragsgegenstand. Vorsorglich wird aber angemerkt, dass:

- a.) hier von ausgegangen wird, dass militärische Betroffenheiten, insbesondere im Zusammenhang mit der NATO, durch zuständige NDL Stellen geprüft und eingebacht werden.
- b.) auf der eher schematischen und recht ungenauen Karte auf Seite 1 der gelb-orange Punkt mit der Bezeichnung „Toekomstige aansluiting“ hier räumlich so interpretiert wird, dass dieser in NDL-AWZ belegen sei. Falls dieser Punkt als Anschlußknotenpunkt in DEU Gewässern zu interpretieren sei, so wäre eine begründete genauere Prüfung erforderlich. Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass dieser Punkt sowie zuleitende Infrastruktur nicht innerhalb von Vorbehaltsgebieten für die Verteidigung liegen soll und auch ansonsten abgesprochen werden müsste.
- c.) auch die Alternativroute „blauw“ auf Seite 3 in der Süd-Ost-Umgehung des NSG Doggerbank einer separaten Detailprüfung bedürfe. Die auch hier zu schematisch dargestellte Trassenführung läßt zwar vermuten, dass eine bestehende Ölleitung umfunktioniert werden soll, was grundsätzlich verträglich wäre. Jedoch wäre auch des voraussichtlich mit weiteren militärischen Betroffenheiten verbunden, insbesondere dann, wenn dort ein Anschluß erfolgte.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED], stellv. Teamleiter Team I (SH, MV, HH, Ostsee)



BAIUDBw Abt Infra

Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen (IUD)

Telefon: [REDACTED]

Bw-Netz: [REDACTED]

Adresse: Fontainengraben 200 | 53123 Bonn | DE

Internet: <https://www.bundeswehr.de>

Verzonden: 15-7-2026 19:49:33

Onderwerp:

Project: CO2 Highway Europe (CO2HE) - concept-NRD Achternaam:

Voorvoegsel(s): Initialen:

Straat: Fontainengraben

Huisnummer: 200

Postcode: 53123

Woonplaats: Bonn

Land: Duitsland

Telefoonnummer:

E-mailadres:

Als: Bedrijf

(Mede) namens:

Organisatie: Bundeswehr

Uw standpunt/reactie:

Zie bijlage

Van [REDACTED] Namens GP Bw BAIUDBw Infra 13 TOeB

Verzonden: dinsdag 14 juli 2026 15:29

Aan: Bureau Energieprojecten [REDACTED] |>

CC: [REDACTED]

Onderwerp: Deelname overeenkomstig artikel 9, lid 62, en artikel 58 van de UVPG: CO₂ Highway Europe / Equinor (Nederlands deel) - Az.: II-1818-26-OFF

U ontvangt niet vaak e-mails van [REDACTED]. [Ontdek waarom dit belangrijk is](#)

OPEN \ PersDat-beschermingsgebied 1

Federaal Bureau voor Infrastructuur,
Milieubescherming en Dienstverlening van de
Bundeswehr Afdeling Infra 13

Geachte dames en heren,

er zijn geen bezwaren van de kant van de Bundeswehr tegen het onderwerp van de aanvraag. Uit voorzorg wordt echter opgemerkt dat:

- a.) hiervan wordt uitgegaan dat militaire aspecten, met name in verband met de NAVO, door de bevoegde NDL-instanties worden onderzocht en meegenomen.
- b.) op de nogal schematische en vrij onnauwkeurige kaart op pagina 1 de geel-oranje stip met de aanduiding „Toekomstige aansluiting“ ruimtelijk zo wordt geïnterpreteerd dat deze zich in de NDL-AWZ bevindt. Indien dit punt zou moeten worden geïnterpreteerd als een aansluitknooppunt in Duitse wateren, zou een gemotiveerd en nauwkeuriger onderzoek vereist zijn. Voor de zekerheid wordt erop gewezen dat dit punt, evenals de bijbehorende infrastructuur, niet binnen voorbehoudsgebieden voor defensie mag liggen en ook in andere opzichten zou moeten worden afgestemd.
- c.) ook de alternatieve route „blauw“ op pagina 3 in de zuidoostelijke omleiding van het natuurgebied Doggerbank zou een afzonderlijke gedetailleerde beoordeling vereisen. Het tracé, dat ook hier te schematisch is weergegeven, doet weliswaar vermoeden dat een bestaande oliepijpleiding moet worden herbestemd, wat in principe verenigbaar zou zijn. Dit zou echter waarschijnlijk ook gepaard gaan met verdere militaire gevolgen, met name als daar een aansluiting zou plaatsvinden.

Met vriendelijke groeten

Namens

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED], plaatsvervangend teamleider Team I (SH, MV, HH, Oostzee)



BAIUDBw Afd. Infra

Infrastructuur, milieubescherming en dienstverlening (IUD)

Telefoon: [REDACTED]

Bw-netwer [REDACTED]

Adres: [REDACTED]

Internet: <https://www.bundeswehr.de>