

Themabijeenkomst 2	
Vraag	Antwoord
Kan de bestaande NGT-leiding worden benut voor het transport van waterstof?	Het is nog de vraag of dit kan. Momenteel transporteert deze leiding aardgas. EZK doet een onderzoek naar welke aardgasleidingen op zee in de toekomst gebruikt kunnen worden voor transport van waterstof. Hierbij kijken ze o.a. naar beschikbaarheid van leiding in toekomst en de staat van het staal. EZK voert dit onderzoek uit omdat leidingen geen eigendom zijn van Gasunie maar van private partijen. Dit onderzoek loopt parallel aan PAWOZ- Eemshaven. In PAWOZ kijken we welke nieuwe routes voor leidingen in toekomst benut zouden kunnen worden.
Wat betreft de route over de Zoutkamperlaag, wordt de leiding door de geul aangelegd of via de platen? Komt de leiding op of onder de bodem te liggen?	De route gaat voornamelijk door de geulen. Het is van belang dat de leiding stabiel op bodem blijven liggen. Dat ligt aan lokale situatie. Omdat er nog geen technische normen zijn voor waterstofleidingen op zee, wordt er nu vanuit gegaan dat de leiding moet worden begraven. Er is nog sprake van een kennisleemte voor waterstofleidingen op dit moment. Als je leiding op de bodem ligt kunnen er bijvoorbeeld trillingen optreden. Voor aardgasleidingen is dit geen probleem. Maar omdat waterstofleidingen onder een hogere druk staan en daardoor gevoeliger zijn voor trillingen is het extra belangrijk dat leiding stabiel ligt. We kijken wel naar innovatie van deze leidingen. Ook wordt er gekeken naar andere staalsoorten en ook naar composietleidingen. Maar het is de vraag of deze technieken ook toepasbaar zijn voor de grotere diameters die we hier nodig hebben.
Wat betekent de aanlanding bij Lauwersoog voor het landgedeelte?	Voor de aansluiting kijken we naar Eemshaven. Indien er uit de onderzoeken blijkt dat er toch sprake is van een aanlanding bij Lauwersoog, dan wordt er in de vervolgfase gekeken naar hoe deze route er precies uit komt te zien. Dat is nu nog niet te zeggen.
Gaat het tracé over het land over het oefenterrein van Defensie?	Op dit moment zijn de routes nog niet in detail uitgewerkt. Bij verder uitwerking van de routes zal met alle stakeholders (waaronder defensie) afstemming worden gezocht.
Over het beoordelingskader kunnen we afspreken wat we erin stoppen. Maar kunnen we ook wat zeggen over het afwegingskader? Wat is het moment dat er duidelijkheid komt hoe de verschillende criteria gewogen worden?	Dit is een heel terecht onderscheid tussen beoordeling en besluitvorming. Bij besluitvorming vindt de weging tussen aspecten plaats. Dat is uiteindelijk aan de politiek. Er is niet zoiets als een afwegingskader. Wel is het zo dat we moeten afspreken welke grenzen we acceptabel vinden. Dus tussen welke grenzen de uitkomsten mogen liggen. De besluitvorming is niet te vatten in een formule. We beschrijven wel hoe we omgaan met de beslisinformatie en hoe het besluit genomen wordt en door wie.
In het beoordelingskader staat een kopje algemene informatie (b.v. criteria tracélengte). Is het mogelijk dit uit het beoordelingskader te halen? Want dit is geen beoordelingscriterium.	Bedankt voor uw suggestie, dit is in de concept-NRD uit het beoordelingskader verwijderd.
Wordt in het geval van een tunnel uitgegaan van bewezen technieken, haalbaarheid en realisme? Zo niet, dan gaat het invloed hebben op de zekerheid van de besluitvorming over de tunnel.	In de concept-NRD is opgenomen dat een tunnel-optie onderzocht gaat worden. Voordat het Ministerie van EZK hiertoe besloot is een globaal onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheid van dit soort tunnel. Hieruit blijkt dat technisch vergelijkbare tunnels (op andere plekken in de wereld) eerder zijn uitgevoerd, maar dat hiermee wel de grenzen van techniek opgezocht worden. Er blijven nog diverse uitzoekpunten over voordat geconcludeerd kan worden of de voorziene tunnel op de voorziene locatie daadwerkelijk mogelijk is. Dit wordt in de plan-m.e.r fase onderzocht.

Vraag	Antwoord
Scheepvaart komt zowel in beide beoordelingskaders voor (MER en IEA). Kan dit op één plek opgenomen worden? De afspraak is dat RHDHV /W+B bilateraal contact opnemen met de kustwacht om deze criteria nader vorm te geven. Let daarbij op dat er qua scheepvaartveiligheid verschil is tussen een kabel en een leiding	Scheepvaart komt met name in het milieu beoordelingskader (MER) terug. Momenteel zijn we ook nog in gesprek met verschillende Duitse overheden over hun visie op de kaders. Wanneer ook die input compleet is zal definitief worden besloten hoe om te gaan met dit thema in de beoordelingskaders.
<p>Afstand tot kabels en leidingen is en blijft een belangrijk punt. In de concept-NRD zal dit nader worden toegelicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wat zijn de uitgangspunten voor afstanden? - Op welke wijze kunnen deze eventueel verkleind worden en wat zijn de overwegingen daarbij? - Kan er onderscheid gemaakt worden tussen kabels met dezelfde eigenaar of parallel ligging met kabels van andere eigenaren? 	<p>Afstanden tussen kabels zijn zeer relevant, enerzijds vanwege het benodigde ruimtebeslag anderzijds ook vanwege de leveringszekerheid (kans dat kabels kapot gaan verkleinen). Er is geen generiek antwoord te geven op onderlinge afstanden van kabels (en leidingen), dit is afhankelijk van het gebied. Er wordt daarom in het planMER onderscheid gemaakt tussen Noordzee, Waddenzee en land. De stabiliteit van de bodem is een belangrijk aspect ten aanzien de benodigde aanlegdiepte en daarmee ook de afstand tussen kabels.</p> <p>In het algemeen is het zo dat indien de kabels van TenneT zelf zijn het (tot een bepaalde mate) eenvoudiger is om de afstand tussen kabels te verkleinen. Voor afstanden tot kabels en/of leidingen van derden zijn onderlinge (deels internationale) afspraken, dit geldt op zee en op land, om veilige ligging en gebruik te garanderen.</p>
Kunnen de thema's 'Omgeving' en 'Landbouw' naar boven te gehaald worden in het beoordelingskader van de IEA, gevolgd door techniek en als laatste de kosten?	Dank voor uw suggestie. Dit is verwerkt.
Er wordt onderscheid gemaakt tussen techniek op zee en techniek op land. Kan hier ook techniek op de Waddenzee aan toegevoegd worden?	Dank voor uw suggestie. Dit is verwerkt.
Wordt als het gaat om techniek stationslocatie zowel de stations op zee als op land meegenomen? Dit wordt als wenselijk gezien.	Ja, we beschouwen ook conversie op zee.
Wordt er bij techniek ook onderzocht of er sprake is van kans op falen?	Ja, dit wordt meegenomen in de onderzoeken.
Wordt morfologische dynamica ook voor de gebruiksfase onderzocht?	Ja, dit integraal onderdeel van het beoordelingskader.
Bij techniek wordt het meenemen van beheer en onderhoud gemist. Neem expliciet mee wat verwachtte impact is tijdens beheer- en onderhoudsfase. Bijvoorbeeld als de kans dat er onderhoud nodig is.	Ja, dit integraal onderdeel van het beoordelingskader.
Wordt bij het thema kosten ook gekeken naar de terugverdientijd? Kortom de tijd waarin de investering is terugverdiend. Tijdens een korte discussie vroeg men zich af of dit mogelijk is en of dit relevant is gezien de wijze waarop financiering plaats zal vinden.	Bij het thema kosten zal er niet worden gekeken naar de terugverdientijd. Dit is tweeledig. Een omdat er niet echt sprake is van een terugverdientijd omdat het gaat om een nutsvoorziening die gebruikt gaat worden door de toekomstige ontwikkelaars van de windparken. Twee omdat dit niet onderscheidend gaat zijn tussen de routes uiteindelijk zal er in de windparken ongezien welke route er gekozen wordt evenveel energie opgewekt kunnen worden. Dus omdat het verdienvermogen voor elke route hetzelfde is zal er alleen naar de kostenkant worden gekeken.
Bij het thema omgeving staat dat hier wordt gekeken naar risico's en kansen voor de omgeving. Dit vindt men een goede beoordelingswijze. Hier graag ook risico m.b.t. schade aan milieu en scheepvaart meenemen. Kijk naar risico's en kansen ook naar opbrengsten voor omgeving (bv. voor lokale economie).	Dank voor uw suggestie. Dit wordt meegenomen.
Bij thema toekomstvastheid wordt het criterium 'aantal keer terugkomen' gemist. Oftewel, hoe vaak zullen er op een route aanlegwerkzaamheden plaatsvinden?	Dit wordt meegenomen. We beoordelen dit op basis van bestaande criteria. Kortom, wat betekent het voor het effect van dit criterium als je nog extra kabel aanlegt op de route.

Vraag	Antwoord
Bij verschillende thema's wordt aangegeven dat de impact seizoen afhankelijk zal zijn. Bijvoorbeeld voor verzilting denkt men dat impact afhankelijk zal zijn van periode waarin aanlegwerkzaamheden plaatsvinden.	Dit worden meegenomen in het planMER.
Het thema tijd (planning) wordt gemist. Hiervoor worden twee criteria genoemd. - Wat is de aanlegssnelheid? Wanneer kan je een route in gebruik nemen? - Welke planningsrisico's zijn er voor de route?	Is expliciet toegevoegd als los thema in het beoordelingskader van de IEA (zie hoofdstuk 5, paragraaf 5.3 'de integrale effectenanalyse' van de concept NRD).
Het thema landbouw zit nu in het beoordelingskader van de IEA, terwijl andere economische en/of gebruiksfuncties in het beoordelingskader van het planMER zitten. Voorstel is om te kijken of dit niet gebundeld in één van de twee beoordelingskader kan komen.	Landbouw in nu uitsluitend opgenomen in het beoordelingskader van de Integrale Effectenanalyse (IEA).
Voor de uiteindelijke weging op basis van de IEA en het planMER uitkomsten wordt aandacht gevraagd om ook met toekomstige plannen en onzekerheden rekening te houden. In dat licht wordt bijvoorbeeld de mogelijke komst van een kerncentrale naar de Eemshaven genoemd.	Autonome, vergunde en redelijkerwijs te verwachten projecten worden meegenomen. We kijken bij het criterium toekomstvastheid, ook naar ruimtelijke ontwikkelingen en wat deze betekenen voor toekomstige aansluitingen.
Er wordt meer aandacht gevraagd voor de effecten in de exploitatie/beheerfase gevraagd, omdat beheer en onderhoud ook lokaal nog tot effecten kunnen leiden.	Ja, dit is integraal onderdeel van het beoordelingskader.
Wordt in het planMER rekening gehouden met de ontwikkeling van gaswinning boven Schiermonnikoog (One Dyas)?	Autonome, vergunde en redelijkerwijs te verwachten projecten worden meegenomen. Als hiervan sprake is voor de gaswinning boven Schiermonnikoog dan zal dit meegenomen worden in het planMER.
<p>1) Kunnen nadrukkelijk in het beoordelingskader de kernwaarden van de Waddenzee vanuit Unesco betrokken worden?</p> <p>2) Kan er rekening gehouden worden met cumulatie in de tijd: op verschillende momenten in de tijd worden verschillende kabels en/of leidingen aangelegd.</p> <p>3) Wordt het aanpassingsvermogen van soorten meegenomen in je overwegingen? Als voorbeeld werd genoemd dat zeehonden zich qua temperatuursontwikkeling makkelijker kunnen aanpassen dan vogels</p> <p>4) Wordt er in de analyse uitgegaan van een getrapte aanpak? Bijvoorbeeld per tracé kijken of je eerst de bestaande belangrijke waarden in het gebied zoveel mogelijk kan ontzien. Lukt dat niet, dan valt een route af. Daarna pas inzoomen per overgebleven route op soorten en habitats</p>	<p>1) De kernwaarden zullen worden meegenomen. Unesco stelt zelf een notitie en beoordelingskader op welke wordt meegenomen in de vervolgfase.</p> <p>2) Dit nemen we mee, maar beoordelen wel op basis van bestaande criteria. Wat betekent het als je nog extra kabel aanlegt, nog keer terugkomt? Maar wel binnen wat redelijkerwijs maximaal op de route kan worden aangelegd.</p> <p>3) Dit zal worden meegenomen.</p> <p>4) Elk trace heeft doorkruisingen met belangrijke waarden vanuit diverse milieuthema's, doelstelling is om deze doorkruisingen te minimaliseren waar mogelijk. Vervolgens worden deze traces beoordeeld op de effecten in de MER en IEA.</p>
Kan er in het beoordelingskader onderscheid gemaakt worden tussen een technisch kader, een juridische kader en overig?	Daarvoor is niet gekozen. Er is voor een thematische indeling gekozen, zoals gebruikelijk in MER en voorgaande trajecten.
Bij verschillende thema's wordt aangegeven dat de impact seizoen afhankelijk zal zijn. Zo ook voor impact op milieuthema's. Wordt hierbij ook gekeken naar de impact op trekvogels en hun voedselketen?	Ja, dit wordt meegenomen in het planMER.
Wordt voor het thema natuur ook de hersteltijd beoordeeld?	Ja, dit wordt meegenomen in het planMER.
Kan voor thema natuur de KRW-maatlat gebruikt worden voor de beoordeling?	Hier moet inderdaad aan getoetst worden. Dit is opgenomen als methode in beoordelingskader.
Het is interessant om beoordeling op huidige situatie als ook op situatie die uitgaat van autonome ontwikkeling inzichtelijk te hebben.	Dit wordt inzichtelijk gemaakt. De referentiesituatie is de huidige situatie + autonome ontwikkeling.
Wordt voor natuur ook onderzocht wat het mogelijke effect is van elektromagnetische velden op vissen?	De beoordeling zal plaatsvinden met de kennis die aanwezig is. Hier is wel sprake van een kennisleemte.

Vraag	Antwoord
Welke beleid voor stikstof wordt als referentie gebruikt? Beleid van Ministerie of provinciaal beleid?	Dit wordt nog nader bepalen. Regelgeving wijzigt frequent momenteel. Bij de start van het planMER wordt opnieuw bekeken wat het dan vigerende beleid is, zowel op rijksniveau als op provinciaal en lokaal niveau.
Is het bij criterium KRW ook mogelijk inzichtelijk te maken welke effecten het programma heeft op de te behalen KRW-doelen (positief en negatief)?	Ja, de positieve effecten worden ook in beeld gebracht.
Voor natuur wordt aangegeven dat het voor soorten niet alleen belangrijk is om naar direct effect van de soort te kijken maar ook naar effecten op de voor de soort relevante voedselketen. Dus naar de niet beschermde soort die wel cruciaal zijn voor de instandhouding van beschermde soorten. Wordt dit ook meegenomen in de onderzoeken?	Ja, dit wordt meegenomen in het planMER.
Voor het criterium cumulatie zijn een aantal opmerkingen gemaakt: 1) Het is belangrijk om goed te beschouwen welk gebied je moet meenemen in de analyse. Voor cumulatieve effecten op vogels kan dit bijvoorbeeld een groter gebied zijn dan voor bodemleven. 2) Van welk wettelijk kader gaan we uit? Wordt alleen naar vergunde projecten gekeken of worden ook reeds uitgevoerde projecten (historische effecten) meegenomen?	1) Dit klopt, per thema/criterium stellen we studiegebied vast in het planMER. 2) De referentiesituatie is de huidige situatie + autonome ontwikkeling. Autonoom wil zeggen dat het alle projecten zijn die bekend zijn, vergund of vigerend beleid zijn. Het wettelijk kader is gevoelig voor wijzingen. Daarom wordt het wettelijk kader opgesteld zodra met het planMER wordt gestart. Het dan vigerende en relevante rijks-, provinciaal en lokaal beleid zal hierin een plek krijgen.
Bij natuur is de vraag gesteld of er reeds onderzoek beschikbaar is naar elektromagnetische velden. Hier is met de aanwezigen een gesprek over gevoerd. Vanuit TenneT is aangegeven dat er momenteel onderzoek wordt gedaan naar effecten van elektromagnetische velden m.b.t. kabels. Dit wordt uitgevoerd in samenwerking met de universiteit Wageningen. Het is niet bekend of dit tijdig beschikbaar zal zijn voor het PlanMER van dit programma. Is hier inmiddels meer over bekend?	Het door TenneT genoemde onderzoek is meerjarig. Steeds indien er relevante informatie beschikbaar is zal deze toegevoegd worden aan het plan-m.e.r.-proces van PAWOZ. Daarnaast is het van belang om te weten dat een planMER een bepaalde diepgang kent (beperkt detailniveau) ten opzichte van de daaropvolgende projectMER (groter detailniveau).
Wordt voor het criterium Archeologie ook gekeken naar de 'verdrongen dorpen' in het Waddengebied?	Ja, dit wordt in het planMER onderzocht.
Wordt er bij het onderzoek naar de routes ook gekeken naar Duitsland op het gebied van veiligheid? Duitsland voert 'slib-werkzaamheden' uit in/rond het EDV-gebied.	Voor het EDV gebied zijn in nauw contact met de Duitse autoriteiten om gezamenlijk te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn.
Bij het thema leefomgeving worden de volgende criteria gemist, kunnen deze toegevoegd worden?: - Licht – Zowel in de aanlegfase als gebruik (platform op zee met licht). Het gebied is ook Dark Sky Park. - Geur	Het criterium 'licht' is opgenomen als onderdeel van natuur en landschap. Het criterium 'geur' is overwogen, maar wordt niet gezien als relevant criterium omdat op dit criterium geen milieueffecten te verwachten zijn.
Wordt voor visserij ook gekeken naar de effecten op vissers vanuit Urk?	In het beoordelingskader van het planMER staat dat er binnen het aspect 'visserij en aquacultuur' gekeken wordt naar het criterium 'invloed op gebruik van visgronden'. Indien de vissers vanuit Urk vissen op de visgronden binnen het studiegebied worden deze dus meegenomen in de beoordeling op effecten in het planMER. Zie voor het beoordelingskader hoofdstuk 5 in de concept-NRD (paragraaf 5.2 'het beoordelingskader')
Wordt er voor zowel kabels als leidingen specifiek rekening gehouden met de nog aan te leggen datakabels? En worden zowel kabels als leidingen op land als op zee beschouwd?	In het planMER en de IEA wordt rekening gehouden met autonome, vergunde en redelijkerwijs te verwachten projecten worden meegenomen. Als er al beslist is over een nog aan te leggen datakabel of als deze al vergund is of bekend dan wordt deze dus meegenomen. Indien dit niet het geval is dan wordt hij niet meegenomen. Dit geldt voor zowel voor kabels als leidingen, zowel op zee als op land.

Vraag	Antwoord
Bij verschillende thema's wordt aangegeven dat de impact seizoen afhankelijk zal zijn. Wordt dit ook onderzoek voor recreatie en toerisme?	Ja, dit wordt onderzocht.
Wordt bij het criterium wegen naast de analyse van kruisingen ook gekeken naar de verkeershinder voor bewoners en overig verkeer in de aanlegperiode? Bijvoorbeeld de extra drukte door omleidingen?	Ja, dit wordt in het IEA onderzocht voor de aanlegfase.
<p>Worden de volgende criteria ook onderzocht voor de gebruiksfuncties?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bestaande windparken en zonneweides - Wonen - Industrie 	Deze punten worden meegenomen bij de routeontwikkeling en worden zo veel als mogelijk vermeden.
Wordt in de beoordeling ook gekeken naar de wisselwerking tussen de verschillende criteria? Bijvoorbeeld de wisselwerking tussen techniekeuze en vertroebeling. Ga je dingen dubbel negatief of positief beoordelen?	De beoordeling van milieueffecten bekijk je elk criterium apart. In de Integrale Effectenanalyse (IEA) wordt dit bij elkaar gebracht. Daarin wordt over thema's heen inzichtelijk wat effect is van de route i.c.m. een aanlegtechniek.
Sluiten de concept-NRD en de beoordelingskaders aan bij de Duitse kaders? Voor routes in EDV-gebied zullen zij ook vergunning verlenen. Zij zullen de voor hen benodigde beslisinformatie dan tot hun beschikking moeten hebben. Kan dit gedaan worden?	Vanuit Rijkswaterstaat Noord-Nederland is input geleverd om het beoordelingskader hierop aan te laten sluiten. Verder worden op verschillende niveau's gesprekken gevoerd om te inventariseren wat vanuit Duits bevoegd gezag nodig is om mogelijk besluit te nemen.
Wordt de beoordeling gemaakt voor de hele route of wordt er onderscheid gemaakt tussen de tracédelen (land, Waddenzee, zee)? Inzicht in effecten op verschillende delen van de routes zou wenselijk zijn.	Dit is afhankelijk van het thema/aspect. Het beoordelingskader is gebiedsspecifiek ingericht waar gewenst en waar dit mogelijk is. Bijvoorbeeld bij natuur en techniek.
Wordt bij de uitvoering van dit project ook continue gekeken naar hoe mogelijke meerwaarde voor de omgeving gerealiseerd kan worden of dat het project in samenhang met andere projecten gerealiseerd kan worden?	Ja, er wordt in het planMER ook gekeken naar de meekoppelkansen met de omgeving.
Wordt de kennis die opgedaan is bij de Gemini kabels ook benut in dit project? Bijvoorbeeld ook de ervaringen m.b.t. blootspoelen van kabels.	Bij het routeontwerp en de effectenstudies worden ervaringen met andere kabels meegenomen. Dit geldt zowel voor milieueffecten als bijvoorbeeld de aspecten techniek en kosten in de Integrale Effectenanalyse
Is het mogelijk om de landtracés van routes direct over te dimensioneren om zo de impact voor grondeigenaren te verkleinen? Maar één keer aanleggen.	Theoretisch zou dat kunnen, maar het is niet praktisch. Op dit moment is het niet bekend of er nog meer windparken komen en waar deze liggen. Als er besloten wordt tot nog een windpark moet er gekeken worden welke route dan vanuit PAWOZ-Eemshaven de beste route is.
<p>Onze agenda's lopen over. Zou u ons kunnen helpen door de stukken heen te helpen door goede (bondige) samenvattingen te maken en ons niet te overvragen? We zouden liever op een goede manier geïnformeerd worden. Het is fijn dat alles zo transparant gedeeld wordt maar dat neemt niet weg dat er goede samenvattingen moeten zijn.</p> <p>Daarnaast zijn integrale sessies goed. Tijdens deze sessies hoor je van elkaar. En je hebt hierdoor gelijk informatieniveau. Je leert elkaar ook begrijpen en leert van elkaar. En begrijpt ook van elkaar welke effecten het heeft. En dat bereik je vooral als je het met zijn allen doet. We kunnen niet allemaal onze zin krijgen, maar het helpt dan wel dat je elkaar begrijpt en met elkaar discussie hebt gehad.</p>	<p>Vanuit het ministerie van EZK wordt er ingezet op een uitgebreid participatieproces. Onderdeel hiervan zijn publieksvriendelijke samenvattingen van de documenten die opgeleverd worden. Deze zijn los te lezen, maar worden ook bijgevoegd bij de documenten zelf.</p> <p>Dank voor uw compliment!</p>
Momenteel is er een discussie met Unesco over gaswinning. Dit traject laat zien dat het van belang is Unesco tijdig aan te haken. Wordt Unesco hier ook betrokken?	De routes worden in ieder geval beoordeeld op het aspect Unesco, specifiek op het criterium de aantasting van de outstanding universal values van het werelderfgoed. Ook is er direct contact met Unesco over de voortgang en worden ze actief op de hoogte gehouden.

Vraag	Antwoord
<p>In het onderzoek TNW is er een VKA aangewezen. Er is verbazing over het feit dat het VKA van TNW nog bij de opties zit. Waarom zit Schiermonnikoog nog steeds in de opties? Verbaasd dat voorkeurstracé van TNW nog bij opties zit als er breder wordt gekeken dan in TNW?</p>	<p>Het VKA 'Route Schiermonnikoog Eilanderbalg' uit TNW is één van de routes die meegenomen wordt uit eerdere onderzoeken. Daarnaast wordt er op dit moment juist breder gekeken. Daarom is er voor gekozen om het VKA uit TNW toch mee te nemen en opnieuw te beoordelen. In de afgelopen periode heeft er een optimalisatie van dit VKA plaatsgevonden. Ook is er kritisch gekeken naar de routes en zijn er op basis van trechteringscriteria routes afgevalen, waaronder het oude VKA. Het geoptimaliseerde VKA 'Route Schiermonnikoog Wantij' wordt wel als route onderzocht in de volgende fase. Meer informatie hierover is te vinden in hoofdstuk 4 (paragraaf 4.3 'de te onderzoeken routes') van de concept-NRD of bijlage I.</p>
<p>Nu worden de aspecten meegenomen die wettelijk verplicht zijn. Maar ook belangrijk dat we snappen dat we met mensen te maken hebben. Worden we ook in gelegenheid gesteld om structuur te bouwen om achterban mee te nemen? Prettig als er momenten zijn ingebouwd om achterban goed mee te kunnen nemen.</p>	<p>Ja, het Ministerie van EZK zet actief in op het betrekken van de omgeving. Dat betekent dat er alleen al voor het opstellen van de concept-NRD meerdere inspraakmomenten zijn geweest, zoals bewonersavonden en themabijeenkomsten. Het voornemen is om dit ook in de volgende fasen van het programma voort te zetten. Hoe dat precies zal gaan, wordt op een later moment bekend gemaakt.</p>