



Verslag Omgevingsbijeenkomst PAWOZ-Eemshaven

In opdracht van het ministerie van Economische Zaken

Ministerie van Economische Zaken en Klimaat

Verlag

Omgevingsbijeenkoms

PAWOZ-Eemshaven

14 januari 2025 – Oranjehotel te Leeuwarden

Inhoudsopgave

Opening.....	3
Update review deelrapporten	3
Presentatie PAWOZ-Eemshaven.....	5
Presentatie - Routeontwerpen voor het gebruik van Offshore Aardgasleidingen voor Waterstof (H2) en effecten-onderzoek.....	7
Interactieve gespreksronde.....	7
Afsluiting	9
Bijlage I: Presentatie.....	11

Opening

De eerste omgevingsbijeenkomst van 2025 van het Programma Aansluiting Wind Op Zee (PAWOZ) – Eemshaven vindt plaats op 14 januari in het Oranje Hotel te Leeuwarden. Deze bijeenkomst staat in het teken van zowel de reviews op de deelrapporten als de contouren van het Ontwerp Programma. De tweede helft van de bijeenkomst bestaat uit een dialoogsessie aan verschillende gesprekstafels, onder begeleiding van een gespreksleider. Presentaties die zijn gehouden tijdens deze bijeenkomst worden als bijlage toegevoegd aan dit verslag.

Update review deelrapporten

De bureaus geven een update over de reviewresultaten op de deelrapporten. Er hebben 21 organisaties gereageerd, samen goed voor zo'n 1000 reacties. Op het deelrapport Natuur zijn de meeste reacties ontvangen. Dat is niet verrassend, want dat rapport is het meest omvangrijk. Vanwege de hoeveelheid reacties zijn de bureaus nog druk bezig met verwerken van de reacties. We zijn geen reacties tegengekomen die aanleiding hebben gegeven tot aanpassing van conclusies. Wel is het mogelijk dat we nog contact opnemen met enkele organisaties/personen voor extra toelichting.

In februari komt er een terugkoppeling per indiener over de verwerking van de reacties. Kortgezegd: waarom hebben we iets wel of niet aangepast? Dit gebeurt voor de terinzagelegging. Zodat partijen die van mening zijn dat hun commentaar niet is verwerkt en dat dit van invloed is op de keuzes die gemaakt worden, alsnog een formele zienswijze kunnen indienen.

Het vervolgproces hierop: de deelrapporten worden zo mogelijk aangepast op basis van de (verwerkte) reacties en vervolgens klaargemaakt voor de terinzagelegging die start op 28 februari. Ook worden de Hoofdrapporten MER & IEA afgerond.

Voor het eindbeeld voor de mogelijke routes voor zowel kabels als leidingen, zie de presentatie.

Opmerking namens 125 grondeigenaren: Het ministerie maakt een verkeerde keuze door zo'n lange landroute te nemen. Er bestaat een mogelijkheid om over zee te gaan, wij ondervinden hierbij veel (eeuwigdurende) schade aan onze gronden. Dat vinden we zorgwekkend. Landbouw geniet geen wettelijke bescherming, maar de MER geeft wel aan dat de landroute schade oplevert voor grondeigenaren. We hopen dat de minister zal kiezen voor de tunnelroute, met minder schade voor landbouwgronden.

Vraag: De tunnelroute heeft nog geen aanlandlocatie. Valt het onderzoek daarnaar in de gepresenteerde planning?

Antwoord: Ja.

Vraag: Zien de bureaus het veiligheidsaspect niet als een significant aspect voor de omgeving bij de (lange) landroutes?

A: Als bureaus kunnen we dit in het onderzoek niet letterlijk als significant kwalificeren, maar we vinden wel dat dit een belangrijk aspect is. We kijken in de projectMER hoe we de effecten op veiligheid kunnen mitigeren.

Vraag: Tussen de verschillende tracés zit ca. 3 jaar tijdsverschil voor ingebruikname kan starten. Het tracé dat 3 jaar eerder gerealiseerd kan worden dan de andere tracés levert ook de meeste weerstand op. Is die weerstand geen risico voor vertraging op de planning?

Antwoord: In de planning is rekening gehouden met vertraging op de planning. Of op basis daarvan een andere keuze gemaakt moet worden voor de route is niet aan de bureaus, maar aan de minister. Er is overigens voor iedere route aangenomen dat er t/m de RVS geprocedeerd gaat worden (omdat er voor iedere route partijen zullen zijn die die bepaalde route niet wenselijk vinden). Dus denken dat er geen extra risico is dat we niet voorzien hebben.

Vraag: In hoeverre zijn de gepresenteerde plannings te versnellen?

Antwoord: Op basis van de doelstellingen moeten we in feite eerder klaar zijn dan de plannings nu laten zien. Maar we zien op basis van de reguliere doorlooptijden dat dit de meest realistische inschattingen zijn. Het kost tijd om onderzoek en voorbereiding te doen. Versnellen kan alleen als er keuzes worden gemaakt die ertoe leiden dat we bepaalde processtappen overslaan en daarmee voldoen we niet aan alle voorgeschreven procedures.

Vraag: In hoeverre is veiligheid meegenomen in een van de rapporten (bijv. opdressen van kabels en leidingen)?

Antwoord: Dat is niet meegenomen in de deelrapporten., want dit zal in de projectfase aan de orde komen.

Vraag: Verschilt het veiligheidsrisico niet per route?

Antwoord: Die vraag is niet op die manier bij de onderzoeksbureaus neergelegd. Maar er is wel contact geweest met de veiligheidsdiensten over dit soort aspecten en mogelijke risico's. Het ministerie heeft geen set van toe te passen maatregelen per route gekregen van de veiligheidsdiensten. Natuurlijk is veiligheid in brede zin wel een overkoepelend thema dat ambtelijk en voor de minister belangrijk is en wordt meegewogen.

Opmerking: Het gevoel ontstaat nu dat dit aspect onder het tapijt wordt geschoven, terwijl het wel een belangrijk aspect is. Ik zie toch graag een vergelijk tussen de verschillende routes in de onderzoeksrapporten. Door het eruit te laten legt het Ministerie dit onderwerp niet ter inzage.

Reactie: Het klopt dat dit niet ter inzage wordt gelegd. Maar er wordt bijvoorbeeld vanuit TenneT wel gekeken naar hoe diep de kabels moeten begraven om een bepaalde mate van veiligheid te garanderen. Overigens is het huidige inzicht dat de routes op het thema van veiligheid niet onderscheidend zijn.

Vraag: De tijdsplanning van de routes varieert van 2033 tot 2036. Vanuit 2025 gezien is dat praktisch hetzelfde, die 3 jaar maakt niet zo heel veel verschil. Hoe objectief is dit vastgesteld? Is dit een autonoom proces of wordt hiermee vanuit het ministerie gestuurd op de voorkeur voor een bepaalde route?

Antwoord: De manier waarop de onderzoeksbureaus de routes hebben beoordeeld op Planning doen we zo objectief mogelijk. Iets dat in de toekomst ligt doe je per definitie niet objectief, maar er wordt een risico-inschatting gemaakt op basis van de expertise vanuit verschillende disciplines. Als daar fouten in zitten of het blijkt niet te kloppen met de werkelijkheid, dan komt dat door onzekerheidsmarge in de systematiek. Het risicoprofiel verschilt per route. Daar is door ons niet in gestuurd.

Vraag: Zijn de berekeningen die daarmee gepaard gaan openbaar/in te zien?

Antwoord: Dat is niet openbaar, maar wat we wel openbaar hebben kunnen maken rondom de risico-inschattingen vindt u in de bijlage van het rapport.

Vraag: Hoe zijn de risicoprofielen tot stand gekomen?

Antwoord: De methodiek rondom het samenstellen van de risicoprofielen wordt niet openbaar gemaakt, omdat het gaat om gevoelige projectinformatie. Het 'totaalplaatje' is wel openbaar.

Opmerking Waddenvereniging: Mijn pleidooi richting het ministerie is: stop net zoveel energie in het contact met Duitsland, als nu in het omgevingsmanagement gestoken wordt. Ik waak ervoor dat ik

als NGO het hindermannetje wordt, terwijl ik liever de 'mogelijk-maker' ben. Waak ervoor dat we het zo snel mogelijk moeten doen vanwege klimaatverandering, want dat is een non-argument.

Reactie: Dik Paul geeft hierna een toelichting op de afwegingen die gemaakt worden in het Programma.

Presentatie PAWOZ-Eemshaven

Vraag: Wat is de waarde van al die onderzoeken als er nu al getwijfeld wordt aan de 3 jaar verschil tussen de verschillende route-opties in de planning?

Antwoord: Alle plannings gaan ervan uit dat na de beslissing van de minister op 1 september een club mensen klaar staat om de projectprocedure te starten. Voor het aanleggen van kabelsystemen staat TenneT klaar. Voor Gasunie speelt dat minder onder meer vanwege Hergebruik, maar zal ook bereid zijn om dat startpunt te nemen. Voor Route X - Tunnel is er geen initiatiefnemer. Er bestaat (nog) geen uitvoeringsorganisatie die dergelijke tunnels realiseert in Nederland. Er staat dus geen partij in de startblokken die per 1 september 2025 aan de slag kan met de Tunnelroute. Dit hebben we ook op deze manier meegegeven aan de minister.

Opmerking: Ik wil het programma graag een compliment geven. Namens een heleboel partijen zijn onze standpunten helder voor de Bühne gebracht en dat is mede mogelijk door de manier waarop het omgevingsproces is vormgegeven. Onze standpunten worden netjes in beeld gebracht. Natuurlijk heb ik nog wel wat vragen, onder meer over planning, kosten en het risico-dossier. Maar er is een goede basis om een gesprek met elkaar aan te gaan.

Opmerking: Het ministerie geeft aan dat er nu geen partij klaarstaat om per 1 september met de tunnelroute aan de slag te gaan. Wat gebeurt er als er morgen een particuliere partij opstaat die dit wel wil oppakken?

Antwoord: Dit is een project van een omvang die nog niet eerder in Nederland is gerealiseerd, het is civieltechnisch geen 'appeltje-eitje'. Maar uiteraard staan we open voor partijen die realisatie zien zitten.

Vraag: Is er een ADC-toets nodig voor een of meerdere routes?

Antwoord: Op programmaniveau is er voor de overgebleven routes geen aanleiding om een ADC-toets toe te passen.

Vraag: Vanuit OBW is er opgeroepen om naar de lange termijn te kijken. In hoeverre wordt in de beoordeling meegenomen dat je met een tunnel maar 1 keer aan het werk hoeft?

Antwoord: Dat wordt meegenomen. Een van de deelrapporten heet Toekomstvastheid, daarin komt de tunnel het beste uit de verf. Maar uiteindelijk is toekomstvastheid natuurlijk niet de enige bepalende factor.

Vraag: Wordt Route X – Tunnel niet minder waarschijnlijk als je in het programma kiest voor Route VII – Schiermonnikoog Wantijroute?

Antwoord: Er is dusdanig veel capaciteit nodig voor toekomstige aanlanding, dat het ministerie verwacht dat de minister wel aan de slag gaat met de Tunnelroute, maar niet voor de aanlanding van DDW/TNW die op korte termijn noodzakelijk is.

Opmerking: Ik vind het buitengewoon merkwaardig dat rapporten aan de kant worden geschoven omwille van het argument dat tunnel nog geen partij kent die deze kan realiseren. Andere partijen voor realisaties van waterstoffabriek of voor windturbines zijn immers ook nog niet bekend.

Reactie: Ons collega-ministerie van Infrastructuur & Waterstaat heeft mandaat om tunnels te bouwen, maar niet voor energie-infrastructureur. Dat betekent dat er nu nog geen publieke initiatiefnemer aangewezen kan worden.

Vraag: Waarom kan er wel gekozen worden voor innovatieve technologie voor de Oosterschelde-dam, maar niet voor de Tunnelroute?

Antwoord: Een dergelijk tunnelconcept voor energietransitie-doeleinden met meerdere toepassingen is nergens ter wereld op deze schaal uitgevoerd. Uit de onderzoeken komt dat een tunnelconcept voor elektriciteit en waterstof op zijn vroegst realiseerbaar is in 2036, uitgaande van een start van de projectprocedure in Q3 2025. Hierbij geldt dat er significante technische en projectmanagementrisico's aan de orde zijn (zoals een succesvolle aanbesteding). De minister gaat een afweging maken op basis van onder andere planning.

Opmerking: ik verwacht een serieuze afweging van de verschillende opties. De afweging zoals die nu gemaakt wordt voelt niet objectief.

Vraag: Kan ministerie een aanwijzing geven aan TenneT om een tunnel te bouwen?

Antwoord: Dat kan alleen als we de tunnel alleen voor kabels gebruiken en vervolgens TenneT aanwijzen voor de aanleg ervan. Maar vanuit het programma moeten we ook waterstofleidingen en wellicht CO2 in acht nemen. Dat maakt het complex qua verantwoordelijke partijen.

Vraag: Kan het ministerie aangeven wat de impact op visserij is en waarom er wel een mogelijk effect bij waterstofleidingen voorzien wordt en niet bij kabelsystemen? En verder moet me van het hart dat me het gevoel bekruipt dat de minister een sterke voorkeur heeft, wat doen we dan hier (als omgeving)? Waar is bijv. de regiobrief in de afweging van de minister? Het informele standpunt van de minister valt slecht in de omgeving.

Antwoord: De minister heeft de brief gezien, gelezen en begrepen. In ons omgevingsrapport en deze presentatie nemen we de zorgen van de omgeving duidelijk mee. De minister heeft nog geen formeel standpunt ingenomen over de inhoud van de regiobrief. Qua visserij en de effecten van leidingen versus kabels heeft het te maken met de toegang tot Lauwersoog, dus het uitvaren van de vissersschepen. Die belemmering bestaat niet of minder met de aanleg van de kabels. Dit onderwerp is ingediend als een van de issues in het omgevingsrapport en daarom is het onderzocht voor leidingen.

Vraag: Waarom is route 2 uit beeld? Tijdens de vorige omgevingsbijeenkomst werd er gezegd dat er gesproken wordt met Duitsland, zijn die gesprekken gestaakt?

Antwoord: Nee, de gesprekken zijn zeker niet gestaakt. Het proces om hierover tot overeenstemming te komen staat nog steeds hoog op de agenda maar is een complex proces. De minister van Klimaat en Groene Groei gaat nog in januari in gesprek met de verantwoordelijke minister aan Duitse zijde om te kijken of er mogelijkheden zijn deze route te realiseren

Ook al mocht er een ja komen vanuit de Duitse instanties, is tijdige aanlanding niet haalbaar. Dat komt doordat er voor Duitse vergunningen nader detailniveau vereist is en daar meerdere afstemrondes voor nodig zijn. Gebaseerd op andere projecten van TenneT in het Eems-Dollard Verdragsgebied is hier drie jaar extra voor geschat, waardoor 2036 uit de onderzoeken komt als realisatiedatum.

Presentatie - Routeontwerpen voor het gebruik van Offshore Aardgasleidingen voor Waterstof (H₂) en effecten-onderzoek

Thomas Kokshoorn, Eisse van den Oever

Vraag: Waarom start de overheid een onderzoek naar een leiding die in beheer is van private partijen? Ik weet dat er ook gesproken wordt over CO₂-export via NGT. In welke mate heeft het ministerie commitment van NGT en NOGAT?

Antwoord: Het ministerie laat onderzoek doen naar de haalbaarheid van het hergebruik van bestaande leidingen. We hebben als overheid Gasunie aangewezen als beheerder van het waterstofnetwerk. Marktordening is daar een van de belangrijkste redenen voor. NGT en NOGAT zitten aan de onderhandelingstafel met Gasunie.

Vraag: Wat gebeurt er als een private partij straks een van de windparken ontwikkelt en vervolgens met NGT belt om daar een aansluiting mee te realiseren? Het ministerie kan toch niet tegen NGT zeggen dat ze dat niet mogen doen, omdat u Gasunie als beheerder heeft aangewezen?

Antwoord: Private partijen ontwikkelen de leidingen, maar Gasunie is beheerder van de hoofdinfrastructuur. Ook vanwege de grote onzekerheid rondom de realisatie van waterstof op zee, houden we als overheid de regie daarop. Er vinden bovendien onderhandelingen plaats tussen Gasunie en NGT. Beide partijen hebben zelf aangegeven te willen onderhandelen en zitten daarom ook aan de onderhandelingstafel.

Opmerking: tussen NGT en NOGAT zijn goede gesprekken gaande om de netwerken op elkaar aan te sluiten.

Vraag: Hergebruik van bestaande gasleidingen is fantastisch. Ik was aanwezig bij een bijeenkomst van gasbedrijven, waar werd aangegeven dat gaswinning op Noordzee wordt geïntensiveerd. Hebben we niet te maken met concurrerende belangen?

Antwoord: Er is voldoende capaciteit om hergebruik van aardgasleidingen in te zetten voor waterstof.

Vraag: Hoe matcht de planning van het onderzoek naar hergebruik met de planning van PAWOZ, waar voor de zomer door de minister over beslist wordt?

Antwoord: De beslisinformatie die het ministerie oplevert vanuit het onderzoek naar 'Hergebruik bestaande aardgasleidingen' wordt meegenomen in een latere projectprocedure/-fase. Het klopt dat de uitkomsten van het onderzoek naar Hergebruik niet op tijd voor handen zijn als de minister haar besluit over het ontwerpprogramma van PAWOZ zal nemen. Daarom zal er einde 2025 nog een projectprocedure worden gestart die de nieuwbouwroutes uit PAWOZ zal afwegen tegen de Hergebruik optie.

Interactieve gespreksronde

Doel: Nagaan hoe de resterende routes voldoen aan de opgave van het programma en input/reacties ophalen onder de deelnemers, door aan tafels in gesprek te gaan aan de hand van 3 vragen:

1. Hoe voldoen de overgebleven routes aan de opgave van het programma?
2. Welke suggestie heeft u?
3. Zijn er attentiepunten?

Hoe voldoen de overgebleven routes aan de opgave van het programma?

- Zie Regiobrief met reactie

- Eens over de opgave van het klimaat
- Op basis van ecologie en landbouw alleen de oostelijke routes; water en verzilting duiden op Route X – Tunnel
- Invloed op Werelderfgoed onderbelicht
- Keuze op basis van tijd is voor Industrie van belang; andere partijen niet
- Geen voldoet aan factor tijd want de bedrijven zijn 2030 klaar
- Eerst in beeld brengen van 4,7GW, daarna de afweging en pas dan besluiten
- Mismatch van verwachtingen dat we alles in 1x aanleggen
- Hoe kun je de Waddenzee maximaal ontzien? Zie randvoorwaarde natuur
- Welke ruimte is er binnen VAWOZ en wat is de maximale capaciteit?
- Wordt de opgave nu gehaald?
- Het is niet eenmalig, toekomstige routes zijn niet in beeld, noch Hergebruik routes.
- Alle routes voldoen aan opgave
- Geen gehoor gegeven aan de wens voor de tunnelroute

Welke suggesties heeft u?

- Maximale transparantie op EDV-proces (meer vertrouwen krijgen)
- (Externe) Veiligheid meenemen in de afwegingen
- Zet in op waterstof (ipv elektriciteit) – in lijn met opgave 2030 – 2040 – 2050
- Ervaring dat de planning altijd uitloopt, dus ook Schierroute – dan zou tunnel ook tijdig zijn
- Start nu een Taskforce voor de routes op langere termijn
- Kies routes met de minste weerstand (dus niet via land tracé)
- Verduurzaming industrie heeft realistische planning nodig voor realisatie
- Laat alle criteria meewegen in de afweging – nu alleen planning leidend
- Geef duidelijkheid over de routes van kabels en leidingen in de toekomst
- Maak totale toekomstige aanlanding inzichtelijk
- Koop Gemini kabel en tracé voor ontsluiting DDW
- Neem risico ADC-toets mee op route 7
- Neem hele omgeving mee in de (politieke) afwegingen die gemaakt worden
- Twee projectMER van meerdere routes tegelijkertijd starten ivm onzekerheden
- Risicodossier inzichtelijk maken
- Mitigaties inzichtelijk maken en de effecten
- Met welke gedachtenrichting zijn de mitigaties bedacht – deze informatie delen
- Neem reactie OBW mee als vertrekpunt
- Communiceer helder over de risico's en afwegingen
- Communiceer helder over kostenafwegingen
- Communiceer over mogelijke En-En oplossing
- Maak duidelijk wat de impact is van de tunnel (aanlandlocaties, eiland)
- C sneeuwt onder, D weegt het zwaarst
- Vol op traject EDV inzetten; start zsm projectMER voor EDV-route en gesprekken met Duitsland
- Start zsm met marktdialoog Tunnel; en een kernteam Rijk/Regio/bedrijfsleven ten aanzien van de tunnel
- Nationaal belang om te versnellen
- Alle gevolgen zo goed mogelijk mitigeren
- Gevolgen uitzoeken van verschillende tijdpaden voor de diverse belangen van de industrie
- Borging van afspraken in convenant om negatieve effecten op te vangen

Zijn er attentiepunten?

- Advies van omgevingspartijen voor de formulering van de opgave
- Niet alleen geld bieden qua compensatie
- Schiermonnikoog-/Waddenzeeroutes – de regio is niet overtuigd, er is nog heel wat te doen

- Transparantie in risico versus planning geven
- Ondanks proces voelt de keuze toch als een OEKAZE door gebrek aan betrokkenheid van diverse organisaties in de afweging
- Verder kijken dan de wettelijke kaders
- Let op impact van baggerwerkzaamheden op UNESCO status
- Natuurherstelwet eist strengere bescherming: vraagt dat andere oplossingen?
- Onzekerheden over waterstof versus snelheid gevraagd – en geef duidelijk het verschil aan tov kabels
- Markt van waterstof is onduidelijk (zekerheid nodig: wat komt wanneer?)
- Wanneer is zorgvuldigheid genoeg? Dilemma zorgvuldigheid versus snelheid
- Verduurzaming van bestaande industrie en of mogelijk maken van nieuwe industrie?
- Houd het afwegingsproces zuiver, de politieke afweging is ondoorzichtig
- Proces met Duitsland is ondoorzichtig, maak het inzichtelijk en laat zien welke gesprekken er geweest zijn
- Hoe voorkomen we dat we over 4 jaar hier weer staan – Lessons learned gebruiken
- Weer een negatieve beslissing door route 7
- Morfologische aandachtspunten bij de ingang van de tunnel/ballonplaat
- Deja vu – informatie geven en uitleg want de weerstand is nu nog groter
- Tempo kan hoger als een route met minder weerstand wordt gekozen
- Huidige capaciteit “ombouwen” naar 2040 – tunnel kan ook tijdig zijn
- Een goed gedragen besluit is nodig, alleen geld is niet genoeg
- De planning in de gebiedsinvesteringen voor kabels en leidingen lopen niet gelijk, de voorwaarden zijn niet bekend
- Eerst duidelijkheid over planning van gebiedsinvesteringen nodig, dan pas besluitvorming
- Gevolgen voor landbouw meer inzichtelijk maken en actie op maatregelen
- Hoe zit het met Waterstofroutes richting Den Helder?

Vraag: Hoe verder met input?

Antwoord: Dit wordt gebundeld en meegenomen in beslisinformatie van het Programma.

Vraag: Met het oog op de vraag of eenmalige aanleg wel of niet acceptabel is, ga ik er op basis van deze presentatie juist vanuit dat er 2 kabels onder Schiermonnikoog nodig zullen zijn en dat je met 1 enkele ingreep in het gebied niet uit de voeten kunt. Klopt dat?

Antwoord: Om windenergiegebied Doordewind (DDW) te kunnen ontsluiten, zijn er 2 kabelsystemen nodig. TenneT kiest ervoor dat er bij een boring 1 kabel tegelijk kan worden aangelegd. Of de 2 boringen die dan dus nodig zijn tijdig na elkaar kunnen, is een afweging die n.a.v. de projectMER gedaan moet worden. In deze fase doen we alleen onderzoek naar het effect van de boring, niet naar de aanlegtechniek.

Afsluiting

Programmamanager Dik Paul sluit de middag af met het woord van de dag: Oekaze. Dit werd genoemd door een van de deelnemers. Het gevoel is dat de minister een kant op lijkt te gaan en u vraagt zich af: is er wel naar ons (omgeving) geluisterd? Dat sentiment begrijpen we, maar dat sentiment kunnen we als ministerie ook moeilijk voor u wegnemen. De minister neemt kennis van alle signalen die vanuit de omgeving binnen zijn gekomen, maar neemt op basis daarvan wel een beslissing voor een van de routes. In het traject dat nog gaat komen, kan de minister nog op andere gedachten gebracht worden voor wat betreft een voorkeursalternatief (VKA). Ik noteer daarmee de roep rondom transparantie voor de route in het Eems-Dollard-gebied en rondom planning en

Risico's. Anderzijds hoor ik ook uw oproep om voor Route X – Tunnel een team op te richten waarbij Rijk, regio en mogelijke initiatiefnemers met elkaar in gesprek kunnen gaan.

Dank voor uw inzet tijdens de reviewperiode en voor uw aanwezigheid en deelname vandaag aan de omgevingsbijeenkomst.

Bijlage I: Presentatie



Ministerie van Klimaat en
Groene Groei



PAWOZ-Eemshaven

Omgevingsbijeenkomst

14 januari 2025



Inleiding

Ministerie van KGG

- 1 Welkom
- 2 Terugkoppeling
Omgevingsbijeenkomst 27
November 2024
- 3 Toelichting doel
Omgevingsbijeenkomst
- 4 Agenda



Agenda

9.30 uur	Welkom en inleiding
9.40 uur	Toelichting reviewproces/routes
10.00 uur	Waar staan we nu? Afwegingen, het besluitvormingsproces & doorkijk procedures
10.25 uur	Toelichting over hergebruik (HGH2)
10.35 uur	Pauze (10 min)
10.45 uur	Dialogsessie
11.45 uur	Plenaire terugkoppeling
12.00 uur	Afronding
12.10 uur	Lunch

3



PAWOZ Update reviewdeelrapporten

Presentatie tijdens de Omgevingsbijeenkomst op dinsdag 14 januari 2025 in Leeuwarden



Review op deelrapporten – 25-11 / 16-12

- Deelrapport Bodem en Water op zee
- Deelrapport Bodem en Water op land
- Deelrapport Natuur
- Deelrapport Landschap, cultuur en archeologie (LCA)
- Deelrapport Leefomgeving
- Deelrapport Scheepvaart en veiligheid
- Deelrapport Gebruiksfuncties
- Deelrapport IEA Planning
- Deelrapport IEA Techniek
- Deelrapport IEA Kosten
- Deelrapport IEA Omgeving
- Deelrapport IEA Toekomstvastheid
- Deelrapport IEA Landbouw (met als bijlagen Agrarische Waarden & Verziltingsonderzoek)

5

Reacties & verwerking

- 21 organisaties hebben gereageerd
- In totaal >1000 reacties (meeste op Deelrapport Natuur, ongeveer 400)
- Verwerking nog druk bezig
- In sommige gevallen nog contact over gegeven reactie
- In februari terugkoppeling over verwerking

6

Tussentijdse conclusie op hoofdlijnen

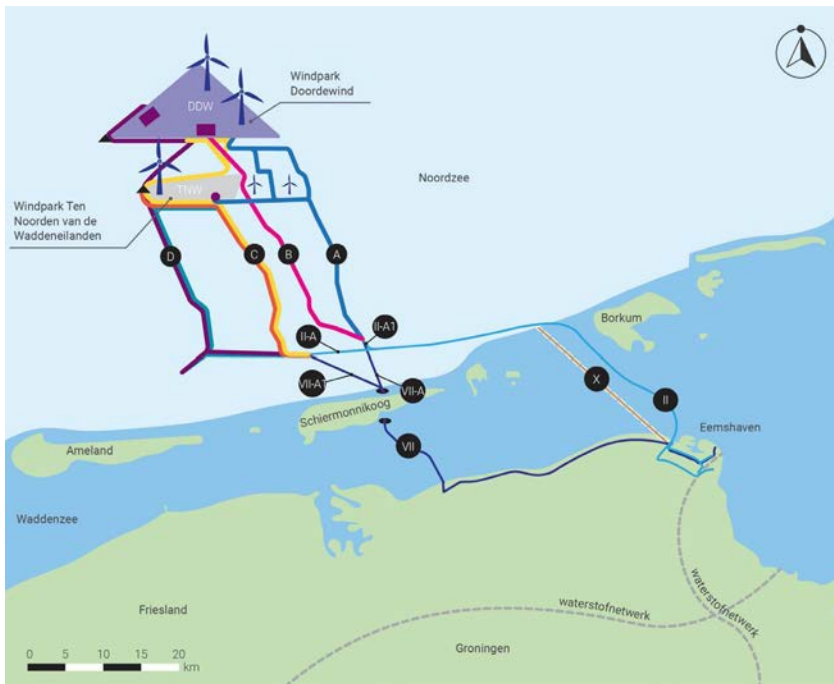
- Reacties geven verdieping op onderdelen maar lijken niet tot wezenlijk aanpassingen in de beoordeling te leiden.
- Route beoordelingen vanuit de conceptrapportages (95%) blijven gehandhaafd

7

Vervolg

- Deelrapporten worden aangepast op basis van de verwerkte reacties en dan klaargemaakt voor TIL
- Hoofdrapporten MER & IEA worden afgemaakt
- In februari terugkoppeling over verwerking reacties
- Begin maart start TIL

8



Eindbeeld routeopties kabels

DDW

Overgebleven routeopties (van oost naar west):

- **Route II** Oude Westereems
- **Route X** Tunnelroute
- **Route VII** Schiermonnikoog Wantijroute

9



Aantal specifieke kenmerken route II

- Planning ingebruikname 1^e kabelsysteem Q1 2036 (4 kwartalen risico)
- Scheepvaartveiligheid: opstelling Duitsland
- Andersoortige natuureffecten vanwege morfologische dynamiek
- Korte landroute i.v.m. aanlanding dichtbij Eemshaven

10

Aantal specifieke kenmerken route X

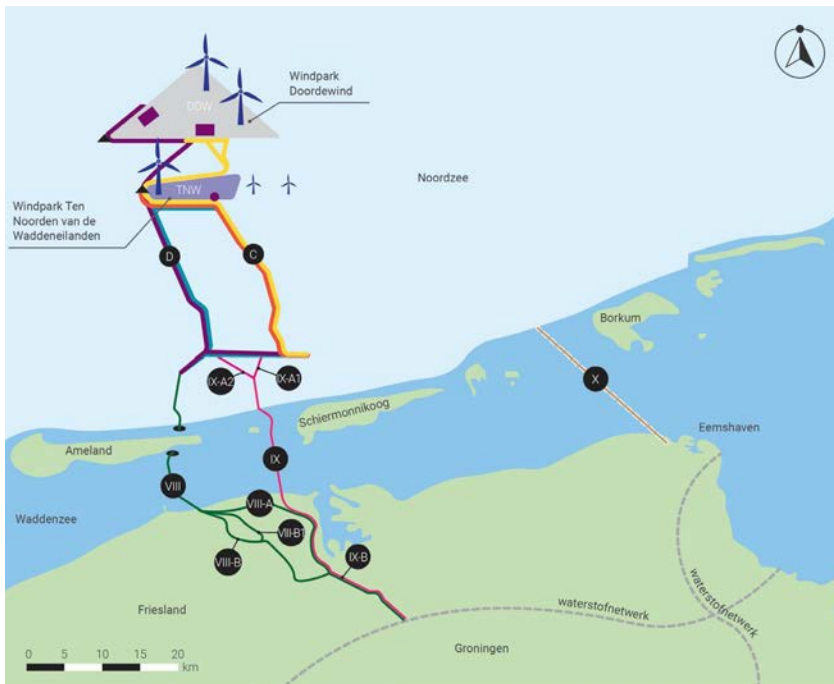
- Planning ingebruikname 1^e kabelsysteem Q2 2036 (6 kwartalen risico)
- Nog geen duidelijkheid over aanlandlocatie-> lengte landroute
- Geen natuureffecten in hart van Waddengebied, wel aantal bij intredepunt Noordzee te verwachten.

11

Aantal specifieke kenmerken route VII

- Planning ingebruikname 1^e kabelsysteem Q1 2033 (6 kwartalen risico)
- Relatief veel mitigerende maatregelen nodig, waar zicht op is
- Langste landroute

12



Eindbeeld routeopties nieuwe leiding

TNW

Overgebleven routeopties (van oost naar west):

- **Route X** Tunnelroute
- **Route IX** Zoutkamperlaagroute
- **Route VIII** Ameland Wantijrout

13



Aantal specifieke kenmerken route X

- Planning ingebruikname leiding Q2 2036
- Nog geen duidelijkheid over aanlandlocatie-> lengte landroute
- Geen natuureffecten in hart van Waddengebied, wel aantal bij intredepunt Noordzee te verwachten.

14

Aantal specifieke kenmerken route IX

- Planning ingebruikname leiding Q3 2032
- Relatief lange landroute
- Niet rechtstreeks naar Eemshaven, maar aansluiting op WNN

15

Aantal specifieke kenmerken route VIII

- Planning ingebruikname leiding Q3 2032
- Relatief veel mitigerende maatregelen nodig, waar zicht op is
- Relatief lange landroute
- Niet rechtstreeks naar Eemshaven, maar aansluiting op WNN

16

Vragen?



Presentatie PAWOZ-E
ministerie van KGG

- 1 Het voornemen en opgave van het programma
- 2 Afwegingen t.a.v. overgebleven routes voor kabels en leidingen
- 3 Besluitvormingsproces PAWOZ-Eemshaven
- 4 Doorkijk: wat volgt er na de keuzes?



Voornemen PAWOZ (2022)

Bij de start van dit programma is een aantal uitgangspunten opgenomen die gezamenlijk de scope van het programma aangeven, namelijk:

1. aansluiting via elektriciteitskabels met een totaal van 4,7GW in Eemshaven
 - a) vanuit de reeds aangewezen windgebieden:
 - Ten Noorden van de Waddeneilanden** (0,7GW)
 - Doordewind** (4GW, onderverdeeld in 2x2GW)
 - b) binnen de ecologische randvoorwaarden (o.a. UNESCO, Natura 2000);
 - c) met een zo efficiënt mogelijk ruimtegebruik en een zo beperkt mogelijke impact op maatschappelijke belangen zoals landbouw, scheepvaart, natuur en recreatie;
 - d) waarbij het streven is om uiterlijk eind 2031 aan te sluiten;
2. mogelijke routes naar Eemshaven voor aanlandingen na 2031 middels waterstof en elektriciteit.



19

Intern gebruik



Afwegingen t.a.v. overgebleven routes voor kabels

ROUTE II

- > Met Duitsland zijn verschillende gesprekken gevoerd over de route door het Eems Dollard gebied.
- > Inspanningen worden doorgezet, maar het standpunt vanuit de Duitse scheepvaart-autoriteiten t.a.v. scheepvaartveiligheid blijft onveranderd.
- > Deze route wordt op korte termijn niet haalbaar geacht.

ROUTE VII

- > Route sluit aan op de gestelde uitgangspunten van het Programma.
- > De route kent echter wel impact op de omgeving (o.a. natuur en landbouw).

ROUTE X

- > De route biedt een toekomstvaste oplossing voor zowel kabels als leidingen.
- > Door omvang en (o.a. de technische) complexiteit die de route kent is deze echter niet snel te realiseren.

20

Intern gebruik



Afwegingen t.a.v. overgebleven routes voor leidingen

ROUTE VIII

- › Route sluit aan op de gestelde uitgangspunten van het Programma.
- › Aanleg van een leiding in een dynamisch getijdengebied is technisch gezien complex (verschillende gestuurde boringen nodig over het wantij).
- › De route kent impact op de omgeving (o.a. natuur, landbouw en visserij).

ROUTE IX

- › Route sluit aan op de gestelde uitgangspunten van het Programma.
- › Aanleg van een leiding in een dynamisch getijdengebied is technisch gezien complex (aanleg in geulen vraagt om baggerwerkzaamheden).
- › De route kent impact op de omgeving (o.a. natuur, landbouw en visserij).

ROUTE X

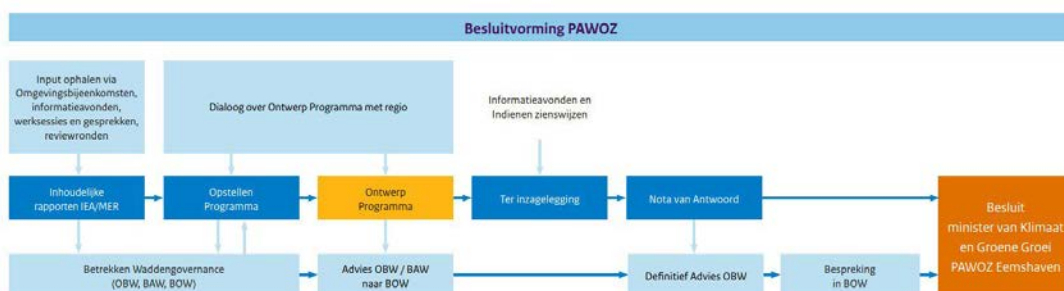
- › De route biedt een toekomstvaste oplossing voor zowel kabels als leidingen.
- › Door omvang en (o.a. de technische) complexiteit die de route kent is deze echter niet snel te realiseren.

Intern gebruik

21



Besluitvormingsproces PAWOZ



Intern gebruik

22



Wat volgt er na de keuzes voor Doordewind, Ten Noorden van de Waddeneilanden en toekomstige verbindingen?

> **Doordewind**

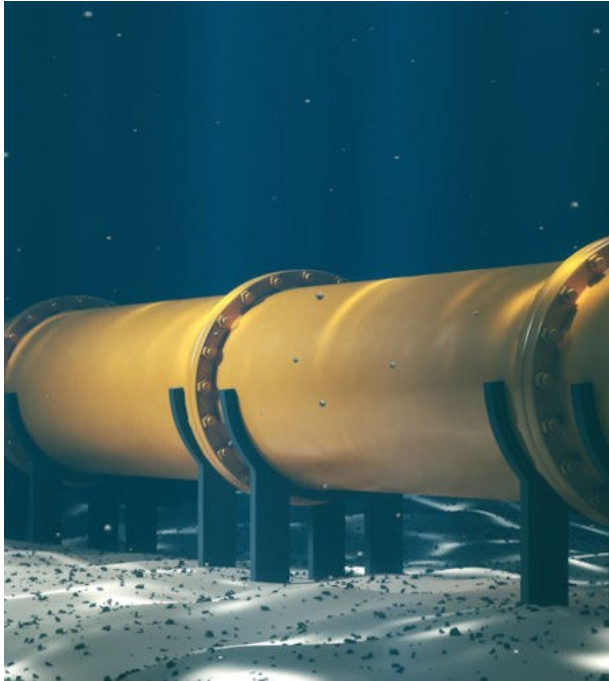
- Voorkeursalternatief (VKA)
- Projectprocedure
- Projectbesluit

> **Ten Noorden van de Waddeneilanden**

- Buiten PAWOZ-Eemshaven: onderzoek naar hergebruik van bestaande aardgasleidingen
- In de projectprocedure: afweging tussen nieuwe leiding en hergebruikoptie
- Definitieve keuze aansluiting TNW vindt dan plaats

> **Toekomstige verbindingen**

- Ingevoegd in pVAWOZ 2031-2040
- De keuze voor toekomstige alternatieven is een integrale keuzeafweging (tussen verschillende aansluitlocaties) die in pVAWOZ 2031-2040 wordt gemaakt



HGH₂

Routeontwerpen voor
HerGebruik van offshore
aardgasleidingen voor
waterstof (H₂) en effecten-
onderzoek

Eisse van den Oever & Thomas Kokshoorn

24



HGH₂: Wat wordt er onderzocht?

- Het ministerie KGG is een onderzoek gestart naar het hergebruik van offshore aardgasleidingen voor waterstof
- Er worden 3 routeontwerpen ontwikkeld op basis van de NOGAT en NGT pijpleidingen. Daarbij horen;
 - Nieuwe waterstofleidingen naar de windgebieden
 - De verbinding met onshore landelijk waterstofnetwerk
 - Het omleiden van aardgasstromen op zee
- Voor de 3 ontwerpen worden ook de te verwachten (milieu)effecten in beeld gebracht.



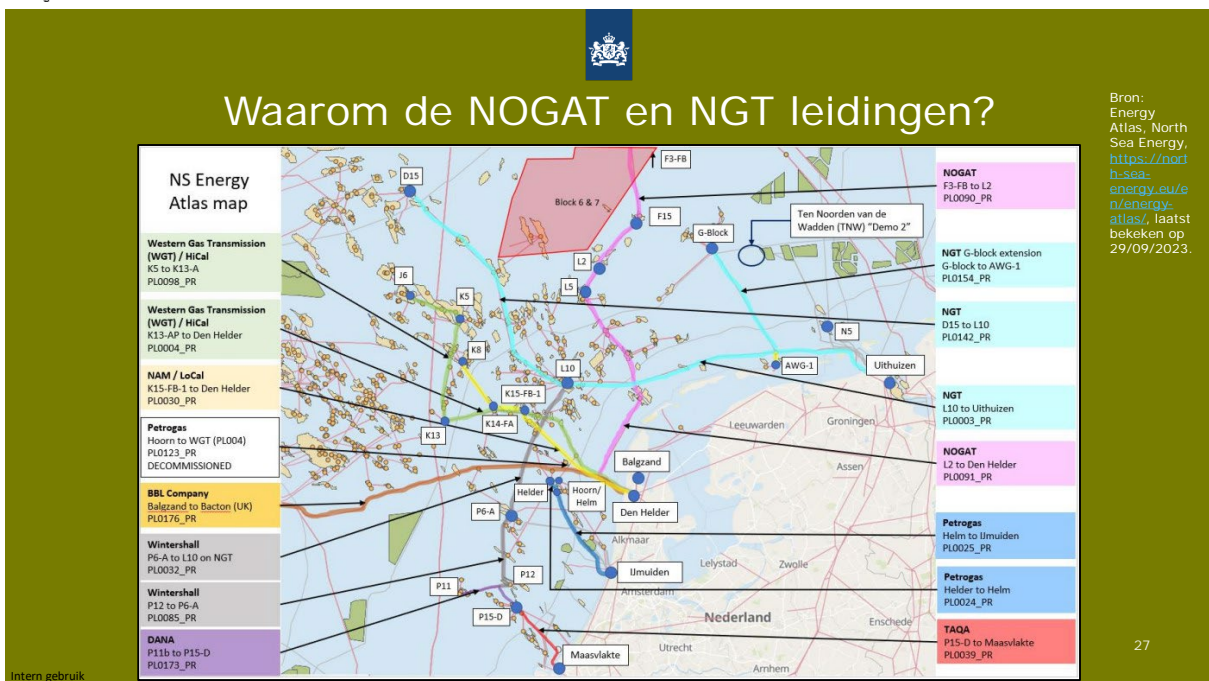
HGH₂: Doelstelling

De beslisinformatie over de effecten van de routeontwerpen voor hergebruik op een gelijkwaardige hoogte brengen als bij PAWOZ en pVAWOZ om in de daarop volgende besluitvorming een zorgvuldige afweging te kunnen maken tussen nieuwbouw of hergebruik.

Er wordt geen afweging gemaakt tussen de hergebruik routeontwerpen.

Intern gebruik

26





Intern gebruik

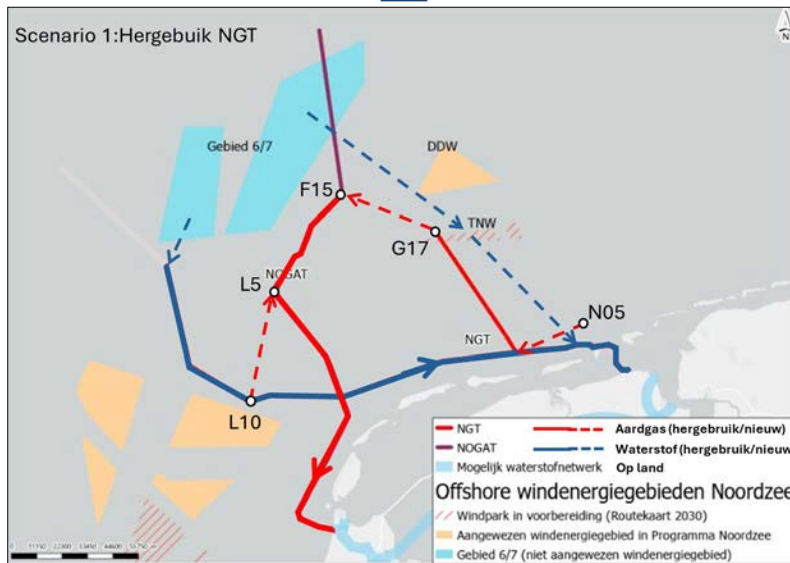
28



HGH₂-consortium

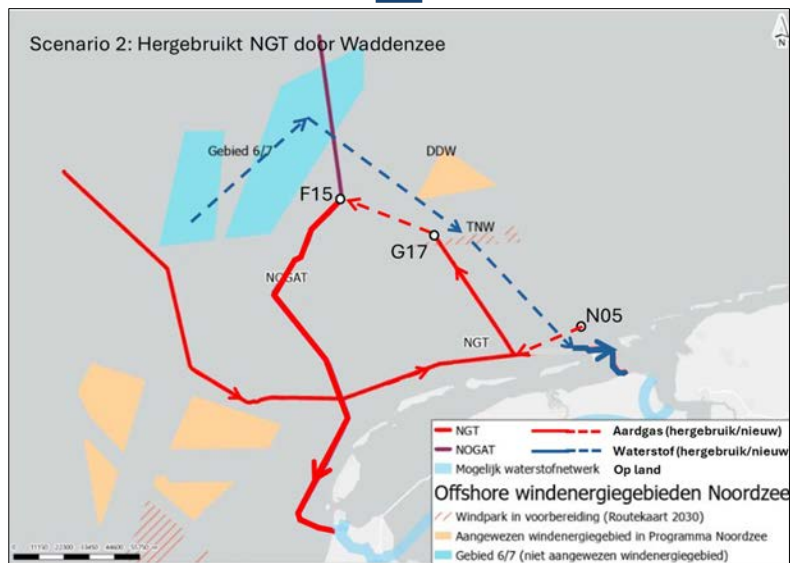


2
9
Intern gebruik



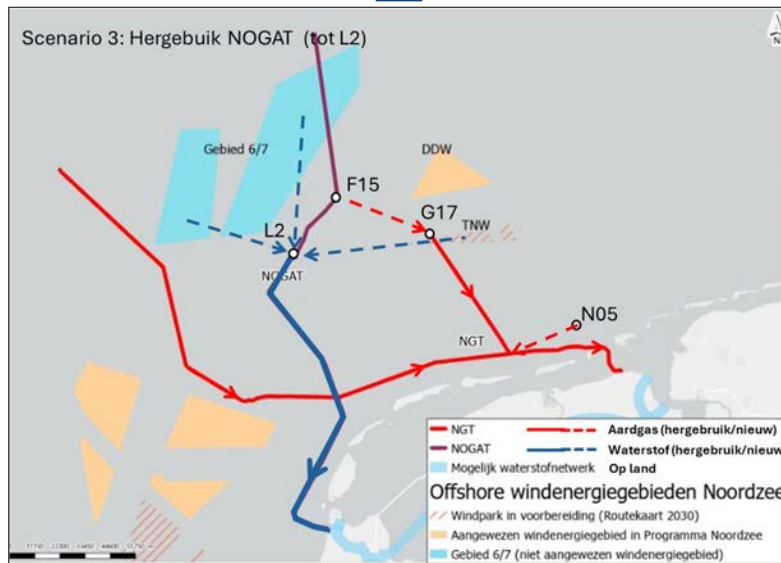
Intern gebruik

30



Intern gebruik

31



Intern gebruik

32



Hoofdonderwerpen effectenstudie

Milieueffecten	Integrale effecten
Bodem en water (op zee + op land)	Systeemintegratie
Natuur	Omgeving
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Techniek
Leefomgeving	Kosten
Veiligheid	Toekomstvastheid en Tijd
Gebruiksfuncties (op zee + op land)	

Intern gebruik

33



Omgevingscommunicatie HGH₂

- Informeren van de omgeving via pVAWOZ en PAWOZ (*zoals vandaag in Leeuwarden*)
- Publicaties op de projectwebsites van pVAWOZ en PAWOZ. (*Te beginnen met de 'Startnotitie'*)
- Voor betrokken overheden en private partijen aparte bijeenkomsten ter verificatie van gegevens.

Intern gebruik



Wat wordt er naast HGH₂ onderzocht?

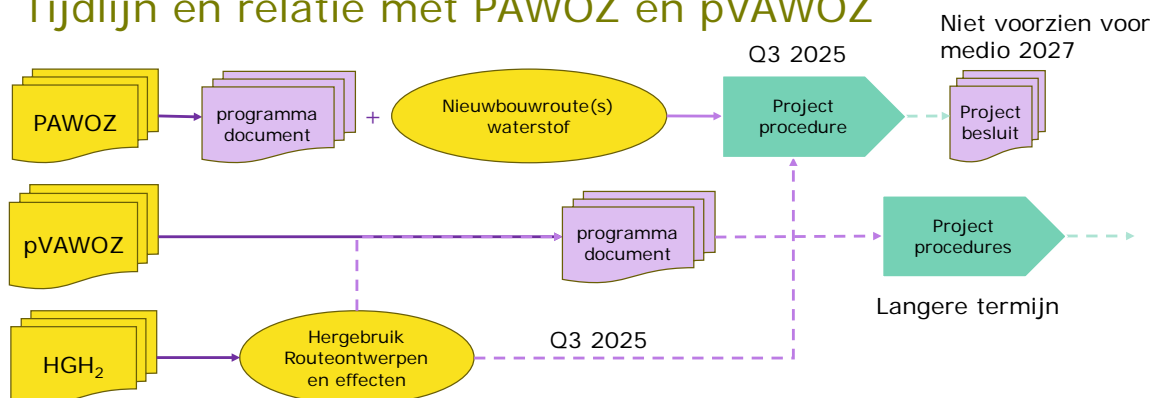
- Er wordt door Gasunie, NGT en NOGAT onderzocht of het commercieel haalbaar is om de leidingen over te dragen aan Gasunie als beoogd netbeheerder.
- Er is nog onderzoek nodig naar de technische geschiktheid van de leidingen ten behoeve van het transport van waterstof.
- Ontwikkelingen in de offshore aardgaswinning en transport worden onderzocht door EBN

Intern gebruik

35



Tijdslijn en relatie met PAWOZ en pVAWOZ



Intern gebruik

36

Dialogsessie KGG

- 1 Zoek uw tafel
- 2 Dialoog met 3 vragen
- 3 Plenaire terugkoppeling



Dialogosessie

- > Doel
 - o Nagaan hoe de resterende routes voldoen aan de opgave van het programma en input/reacties ophalen
- > Vorm
 - o Gesprek aan tafel met gespreksleider
 - o Zie de kleursticker op de badge voor groep/tafel
- > Tijd:
 - o 3 vragen: iedere vraag 20 min
 - o Plenaire terugkoppeling (11.45 – 12.00 uur)

Intern gebruik



Vervolg en afronding
KGG

1 Verwerking van uw
input

2 Dankwoord

3 Afronding en lunch