

Aanbiedingsbrief Programma Aansluiting Wind Op Zee – Eemshaven

Op 28 februari is het ontwerpprogramma Aansluiting Wind op Zee – Eemshaven gepubliceerd en heeft tot en met 10 april ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn is het mogelijk geweest op het ontwerpprogramma en de bijbehorende stukken een zienswijze in te dienen. De zienswijzen en bijbehorende beantwoording zijn terug te lezen in de Nota van Antwoord. Naast de zienswijzen zijn er ook adviezen op het ontwerpprogramma en bijbehorende stukken gegeven door de Commissie mer, het Omgevingsberaad Waddengebied, de Beheerautoriteit Wadden en het Noordzeeoverleg.

Zienswijzen

Er zijn in totaal 288 zienswijzen ingediend. Binnen deze zienswijzen wordt breed het belang van wind op zee voor leveringszekerheid, energieonafhankelijkheid en de klimaatdoelen onderschreven. Echter, wordt er verschillend gereageerd op de voorgenomen keuzes. In enkele zienswijzen wordt de keuze om zowel door te gaan met de ontwikkeling van de tunnel voor de lange termijn als de zekerheid en tijdigheid van de aansluiting van Doordewind voor de Schiermonnikoog Wantij route gesteund. Een groter deel van de indieners verzoekt om te kiezen voor de tunnel-route of de keuze uit te stellen en beide opties mee te nemen in de projectprocedure voor Doordewind, vanwege de zorgen over leefbaarheid, natuur en landbouw.

Adviezen op het ontwerpprogramma

Buiten de zienswijzen zijn er ook adviezen gekomen vanuit organisaties waarmee in de afgelopen periode intensief is samengewerkt binnen PAWOZ-Eemshaven. De adviezen zijn bijgevoegd als bijlage bij het programma. Over het algemeen worden de aandachtspunten voor de routes die verder dienen te worden meegenomen in de vervolgfase erkend. Deze adviezen helpen bij het inrichten van de onderzoeksopzet voor de projecten vanuit de gemaakte keuzes.

De Commissie mer benadrukt in haar advies de kwaliteit en de diepgang van de onderzoeken. Daarbij benadrukt de commissie het belang om op een aantal onderdelen informatie aan te vullen, bijvoorbeeld wanneer er 'voldoende zicht op mitigatie' is en hoe dit in de planMER is beoordeeld. Met de Commissie mer is afgesproken om de aanvullende informatie op te nemen in een addendum bij het planMER.

Het Omgevingsberaad Waddengebied is van mening dat de Schiermonnikoog Wantij route een verre van ideale oplossing is. Het OBW verzoekt de minister om nogmaals op het hoogst bestuurlijke niveau met Duitsland een nieuwe poging te doen om tot overeenstemming te komen over een mogelijke aanlanding via het verdragsgebied. Het OBW kan zich verder goed vinden in het advies van de Commissie mer.

De Beheerautoriteit Wadden geeft advies op de vervolgfase en spreekt daarbij uit nadere aandacht te vestigen op de onderdelen cumulatie, mitigatie, compensatie en decommissioning/levensduur. Deze thema's komen overeen met de zorgen en aandachtspunten die vanuit de zienswijzen en andere beheerders worden geuit.

Ook het Noordzeeoverleg brengt in hun advies de punten die nader moeten worden uitgezocht onder de aandacht, onder andere de realisatie van het intredepunt op de ballonplaat. Daarnaast geeft het NZO, in het belang van de voortgang van de energietransitie, de zorg mee over de complexiteit van de Tunnel route. Daarbij wordt ingegaan op de technische, financiële en organisatorische complexiteit van de Tunnel route en de daar bijbehorende faalkans voor realisatie.

Keuze route Schiermonnikoog voor Doordewind

Om Nederland van duurzame, onafhankelijke energie te voorzien en de energieleveringszekerheid ook na 2030 te garanderen wordt er gewerkt aan de realisatie van Wind op Zee. Daarnaast is Wind op Zee een van de belangrijkste bronnen van hernieuwbare energie en daarmee een van de pijlers onder de energietransitie. De aansluiting van Wind op Zee is noodzakelijk om de energie aan land te brengen. Geen enkele aanlanding in een dichtbevolkt land als Nederland is makkelijk, zowel in Noord-Nederland als aan de westelijke kust.

De realisatie van wind op zee staat nu onder druk. Dit komt doordat de kosten van de ontwikkeling van windparken op zee toenemen. Ook de verwachte innovaties voor bijvoorbeeld waterstof gaan minder snel dan gedacht. Bij bestaande projecten, zoals de Delta Rhine Corridor, zien we dat de complexiteit van de realisatie toeneemt. Daarbovenop zijn er zorgen over de betaalbaarheid van de toekomstige energie-infrastructuur en de stijgende energierekening. Daarmee is de weg naar een energieonafhankelijk Nederland waarbij de levering van energie gegarandeerd is steeds uitdagender. Het kabinet erkent dat er uitdagingen zijn voor wind op zee, en neemt daarom maatregelen om de realisatie van wind op zee mogelijk te maken. Daarvoor ontwikkelt het Rijk een actieplan wat erop gericht is om vanuit het Rijk stabiel, betrouwbaar beleid te voeren om zo stap voor stap te zorgen dat energie van zee komt. Onderdeel daarvan is een betrouwbare realisatie van het net op zee en de aansluiting van de reeds geplande en toekomstige windparken.

Ook voor Noord-Nederland geldt dat het van belang is om op een zorgvuldige, betrouwbare manier te werken aan het realiseren van wind op zee. In PAWOZ-Eemshaven is onderzocht welke routes mogelijk

zijn voor de aansluiting van windparken in Eemshaven. Voor de realisatie van Doordewind blijven de routes Schiermonnikoog Wantij, de route Tunnel en de Oude Westereems route over om wind op zee aan land te brengen. Voor de Oude Westereems hebben de Duitse autoriteiten aangegeven geen vergunning af te geven, daarmee is het geen reëel alternatief. De Tunnel route kenmerkt zich door een combinatie van verschillende, innovatieve technieken, zoals het bouwen van een kunstmatig eiland op de Noordzee en het plaatsen van energie-infrastructuur in meerdere, 30 kilometer lange tunnelbuizen. Daarmee is deze route een stuk complexer dan de Schiermonnikoog Wantij route. Ook in organisatievorm is het tunnelsysteem complex, wanneer deze door meerdere modaliteiten gebruikt wordt zijn er meerdere gebruikers. Deze gebruikers zullen samen in de uitvoering de initiatiefnemer vormen, deze is nu nog niet gevormd. Deze complexiteit heeft ook zijn weerslag op de (betrouwbaarheid van de) planning en kosten. Volgens de huidige inschatting duurt de tunnel minstens 3,5 jaar langer en is deze 3,2 miljard duurder, waarbij het risico op de overschrijding van deze inschatting door de hoge mate van complexiteit aannemelijk is.

De Schiermonnikoog Wantij variant is een route die de afgelopen jaren met veel zorg is ontwikkeld. De route kan worden aangelegd met bestaande, bewezen technieken die onder andere door TenneT in Duitsland zijn toegepast in het Waddengebied. Daarnaast zijn er tijdens de onderzoeken optimalisaties en maatregelen voor zowel de route als de aanlegtechniek gevonden om de impact op zowel natuur als landbouw te minimaliseren.

In belang van energieleveringszekerheid en energie-onafhankelijkheid, waarin Wind op Zee een cruciale rol speelt, is het de verantwoordelijkheid van het Rijk om stabiel, betrouwbaar en doortastend beleid te voeren. De Schiermonnikoog Wantij route is, naast de snelste route, ook de meest betrouwbare route. Gezien de huidige uitdagingen bij Wind op Zee en de stijgende energiekosten achten we het ontwikkelen van een complexe tunnel met daarbij een hoge mate van onzekerheid voor de aansluiting voor Doordewind niet verantwoord voor de korte termijn.

Tegelijkertijd is de Tunnel route wel een optie voor aanlandingen in de toekomst, want ook na de realisatie van Doordewind vergt de transitie van aardgas naar andere bronnen meer aanlanding van Wind op Zee. Ook de mogelijkheid om het tunnelsysteem naast wind op zee ook te gebruiken voor meerdere toepassingen, bijvoorbeeld CO₂, biedt kansen. Voor elk van voorgenoemde modaliteiten is een andere partij verantwoordelijk. In de nadere uitwerking van de Tunnel route (X) is het bepalen van de gebruikers en daarmee het vormen van de initiatiefnemer een van de op te lossen vraagstukken door het ministerie van KGG en de regio. Om de tunnel in de toekomst mogelijk te maken wordt deze verder ontwikkeld en opgenomen als de toekomstige route naar Noord-Nederland in pVAWOZ. De doorontwikkeling van de Tunnel route zal de MIEK-systematiek volgen, en zal ook als MIEK-project worden aangedragen voor de volgende ronde.

TenneT zal na de zomer voor de Schiermonnikoog Wantij route de projectprocedure starten. Waarbij zij als doel heeft samen met de uitvoerders het tracé te verder te specificeren voor vergunningverlening en het projectbesluit. Een projectbesluit is bedoeld om een definitief en goed onderbouwd besluit te nemen over één concrete invulling van het project. Daarnaast wordt een omgevingsvergunning verleend voor een specifieke activiteit met een duidelijke locatie, inrichting en impact. Meerdere varianten betekenen feitelijk verschillende projecten, wat strijdig is met het uitgangspunt van een eenduidige vergunningsaanvraag.

Het verbreden van de projectMER met de Tunnel route zou dus betekenen dat er een extra fase, die van alternatievenafweging, wordt toegevoegd aan de projectMER. Hiermee zou de alternatievenafweging zoals al is gedaan in de planMER opnieuw worden uitgevoerd. De informatie die beschikbaar zou zijn voor deze afweging is hetzelfde als de informatie die nu gebruikt is en levert geen extra beslisinformatie op.

De aanlanding van wind op zee kan niet zonder impact op de regio waar dit gebeurt en dit realiseer ik me ook. Daarom zijn er vanuit het Rijk voor Noord-Nederland middelen beschikbaar gesteld voor investeringen in het gebied. Deze worden samen met de regio ingezet op die thema's die extra worden geraakt door de projecten. Hier gaat het dan vooral om landbouw, natuur en energieprojecten in de regio. In totaal is er circa €120.000.000 beschikbaar verdeeld over verschillende tranches. Een deel van de projecten wordt nu al uitgevoerd. Naast het realiseren van de projecten is dit een integraal onderdeel van het programma waarover ik graag met u in gesprek blijf.

Van ontwerpprogramma naar conceptprogramma

Naar aanleiding van de reacties en zienswijzen zijn enkele wijzigingen doorgevoerd in programma. De reacties hebben niet geleid tot wijzigingen in de gemaakte keuzes binnen het programma, maar wel tot aanscherpingen voor de vervolgfases. In de bijlage staan de belangrijkste veranderingen. In het Bestuurlijk Overleg PAWOZ-Eemshaven op 12 juni en op het Bestuurlijk Overleg Waddengebied van 23 juni ga ik graag met u verder in gesprek over het conceptprogramma en over de gebiedsinvesteringen. Ik realiseer me dat dit soort projecten impact hebben op die plekken waar ze gerealiseerd worden. Tegelijkertijd moeten we wel samen ook de voortgang houden in de energietransitie voor onze

leveringszekerheid, energieonafhankelijkheid en het klimaat. Na bespreking tijdens de bestuurlijke overleggen zal ik in de zomer het definitief besluit nemen en zal het programma worden gepubliceerd.

Met vriendelijke groet,

[Handtekening]

Sophie Hermans
Minister van Klimaat en Groene Groei

5 juni 2025

Bijlage 1

Veranderingen in het conceptprogramma t.o.v. het ontwerpprogramma

In de onderstaande tabel is een overzicht te vinden van de grootste veranderingen.

Onderwerp	Verandering	Aanleiding
Keuzes voor Ten Noorden van de Waddeneilanden	<i>Naast de Ameland Wantijroute en de Zoutkamperlaag route wordt ook de Tunnel route als mogelijke nieuwbouwroute aangemerkt. In een vervolgfase dient te worden afgewogen of, en zo ja welke, nieuwbouwroute voor waterstof de beste optie is voor aanlanding in Noord-Nederland.</i>	<i>Het kabinet heeft in de Voorjaarsnota 2025 kenbaar gemaakt de middelen voor waterstofdemonstratieproject 2 (Ten Noorden van de Waddeneilanden) te laten vervallen. De voorbereidingen voor het waterstofnetwerk op zee gaan door, maar de besluitvorming heeft mogelijk effect op de start van de projectprocedure en daarmee op de planning van de routes. Daarom wordt in het programma enkel geschetst welke mogelijkheden er voor nieuwe waterstofroutes zijn.</i>
Keuze voor Doordewind	<i>Voor de kruising met het eiland Schiermonnikoog en de doorkruising van de Groningse kuststrook is, naast de inzet op gestuurde boringen, opgenomen dat alternatieve schadebeperkende aanlegtechnieken ook worden onderzocht in de vervolgfase. Het doel is om zo schadebeperkend mogelijk te werk te gaan, in afstemming met stakeholders in de omgeving.</i>	<i>In de zienswijzen van de gemeente Schiermonnikoog valt te lezen dat naast de techniek van gestuurde boringen ook de aanlegtechniek middels een Wadtrencher dient te worden meegenomen in de vervolgonderzoeken. De kern is dat er schadebeperkend te werk wordt gegaan. Dit is aangepast in het programma, en ook voor het landtracé is opgenomen dat het principe is de aanlegtechniek te kiezen die de effecten minimaliseert.</i>
Keuzes voor toekomstige aanlandingen	<i>Voor de Tunnel route is middels een stappenplan inzichtelijk gemaakt hoe de toegezegde doorontwikkeling richting het Programma Verbindingen Aanlanding Wind op Zee (pVAWOZ) eruit komt te zien. Onder andere is opgenomen dat de Tunnel volgens de MIEK-systematiek verder wordt doorontwikkeld.</i>	<i>Meermaals is in zienswijzen, alsmede in Raden- en Statenvergaderingen, verzocht om een concreter stappenplan voor de doorontwikkeling van de Tunnel route voor toekomstige windparken. Dit is nader toegelicht in het programma, waarbij het doel is om de Tunnel route verder te ontwikkelen richting een projectprocedure mocht daartoe besloten worden op basis van het Programma Verbindingen Aanlanding Wind op Zee (pVAWOZ). Tevens is besloten om te tunnel mee te nemen in de MIEK-systematiek, waarbij deze ook wordt aangedragen voor de volgende MIEK-ronde.</i>
Investerings in de Regio	<i>Er is een actualisering gedaan op de beschikbare teksten naar aanleiding van de eerste ambtelijke verkenningen naar het vormen van een Regiopakket.</i>	<i>Inmiddels is na het publiceren van het ontwerpprogramma de eerste gespreksronde met de omgeving gevoerd over het nader invullen van het Regiopakket vanuit de tweede tranche gebiedsinvesteringen. Deze actualisatie is toegevoegd.</i>
Vervolgfase na PAWOZ – Eemshaven	<i>De inrichting van de projectprocedure voor Doordewind is nader uiteengezet met een uitleg over het enkelstandig meennemen van de Schiermonnikoog Wantijroute.</i>	<i>De oproep om naast de Schiermonnikoog Wantijroute ook de Tunnel route op te nemen in de projectprocedure voor Doordewind is meermaals gedaan, onder andere in de gezamenlijke zienswijze vanuit de regio. In het programma is een nadere uitleg gegeven over de inrichting van de projectprocedure voor Doordewind. Daarin staat dat de projectprocedure alleen met de Schiermonnikoog Wantijroute zal worden gevolgd. Parallel zal de Tunnel route verder worden doorontwikkeld.</i>