

Vergaderjaar 2020–2021

35 092

Wijziging van de Wet windenergie op zee (ondersteunen opgave windenergie op zee)

Nr. 26

BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN EN KLIMAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 april 2021

Tijdens het Wetgevingsoverleg Wind op Zee van 1 februari (Kamerstuk 35 092, nr. 24) zijn er door de leden Moorlag, Mulder en Harbers vragen gesteld over de totstandkoming en de afwegingen ten aanzien van de keuze voor een voorkeursalternatief (VKA) voor het Net op Zee Ten noorden van de Waddeneilanden. Dit Net op Zee behelst de kabelverbinding van het toekomstige windpark Ten noorden van de Waddeneilanden naar het landelijk hoogspanningsnet. Eenmaal gerealiseerd zal dit windpark een opgesteld vermogen hebben van 700MW. Daarmee is het een belangrijke pijler in het realiseren van de Routekaart 2030 voor wind op zee en de ambities uit het Klimaatakkoord.

Tijdens het Wetgevingsoverleg zijn er zorgen geuit ten aanzien van het gekozen tracé Eemshaven west waarbij ook gewezen werd op kritiek die er is vanuit verschillende maatschappelijke organisaties op dit tracé. In deze brief licht ik het proces toe waarin ik met advies van de andere overheden en met inbreng van maatschappelijk organisaties gekomen ben tot mijn keuze voor het voorkeurstracé Eemshaven west. Ook vat ik kort samen hoe ik omga met de voorwaarden die de regio belangrijk vindt bij die keuze. In de brief aan de bestuurders met de reactie op het regioadvies heeft mijn ambtsvoorganger hierop een uitgebreide toelichting gegeven. Ik stuur u hierbij een afschrift van deze brief en het regioadvies¹.

Totstandkoming tracékeuze

Het project Net op zee Ten Noorden van de Waddeneilanden (hierna: NOZ TNW) moet ruimtelijke ingepast worden in het Waddengebied. Dit UNESCO Natuurlijk Werelderfgoed wordt breed gewaardeerd. Zorgvuldig

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

omgaan met de Waddenzee is voor mij een uitgangspunt bij de aanleg van het net op zee en de verstoringen die daarmee gepaard gaan. Startpunt voor het bepalen van de mogelijke tracés door het Waddengebied voor de aanlanding van Windpark Ten noorden van de Waddeneilanden is de Verkenning Aanlanding Netten Op Zee (VANOZ) die gepubliceerd is in december 2018.

Als uitkomst van het omgevingsproces voor het net op zee TNW zijn in totaal 9 tracés verkend. De mogelijke aanlandingslocaties waren hoogspanningsstations in Burgum, Vierverlaten en Eemshaven en naar elk van deze locaties zijn er 3 mogelijke tracés. Voor de aanlanding naar Eemshaven is specifiek op verzoek van de omgeving een tracé Eemshaven oost (door Eems Dollard Verdragsgebied) toegevoegd aan het milieuonderzoek. Dit tracé was in VANOZ op basis van een risicoweging (technisch/juridisch te complex) als haalbaar alternatief afgevalen. Op nadrukkelijk verzoek van de omgeving heb ik dit toch opnieuw meege-nomen als te onderzoeken alternatief.

Van al deze tracés en aanlandpunten zijn vervolgens de effecten onder-zocht in een integrale effectenanalyse (IEA). In een IEA wordt voor elk van de tracés feitelijk aangegeven wat de milieueffecten zijn, waaronder bijvoorbeeld effecten op natuur, bodem en water. Daarnaast is in beeld gebracht hoe het zit met de technische uitvoerbaarheid, omgevings-aspecten, kosten en hoe het tracé past binnen mogelijke toekomstige ontwikkelingen. Op basis van de IEA maak ik, na advisering door de regiobestuurders en door de commissie voor de milieueffectrapportage, een integrale afweging van al deze aspecten.

Op basis van de IEA en op basis van reacties daarop vanuit de omgeving, hebben de betrokken 13 decentrale bestuurders² op 6 oktober 2020 een gezamenlijk advies uitgebracht aan mijn voorganger. Kern van dit advies is dat men de Eemshaven de meest logische aanlandlocatie voor de hoogspanningsverbinding vindt. Dit omdat er grote hoeveelheden groene stroom aan kunnen landen ten gunste van de verduurzaming van industrie in de Eemshaven/Eemsdelta. Tevens is hiermee sprake van een stimulans van de (groene) waterstofeconomie in de regio, zoals benoemd in de Noordelijke Waterstofagenda. Ook geeft de regio aan dat Eemshaven oost het beste aansluit bij de regionale belangen vanwege maatschappelijk draagvlak en ruimtelijke inpassing en kwaliteit. Eemshaven west wordt door de regio ter overweging meegegeven omdat uit de IEA afgeleid kan worden dat het tracé Eemshaven oost niet haalbaar lijkt vanwege technische complexiteit en twijfels over vergunbaarheid. Aan een keuze voor Eemshaven west koppelt de regio een zestal randvoorwaarden, waarop mijn voorganger in zijn reactie naar de regio uitgebreid terugkomt en welke ik verderop in deze brief kort adresseer.

Voorkeuralternatief: Eemshaven west

Ik volg het advies van de regiobestuurders ten aanzien van de aanlandlo-catie Eemshaven. Voor de aansluiting op een transformatorstation zijn nog 2 opties: locatie Waddenweg en Middenweg. Beide locaties lijken gelijkwaardig. Ik maak een definitieve keuze na verdere uitwerking. Van de 3 onderzochte tracés valt het tracé Eemshaven midden af omdat het niet vergunbaar lijkt vanwege de grote impact op natuur en milieu. Daarmee blijft een keuze over tussen de tracés Eemshaven west en Eemshaven oost.

Zoals ik eerder al gesteld heb is tracé Eemshaven oost een tracé dat een sterke voorkeur heeft van omgevingspartijen zoals de natuur- en

² De regio bestaat uit de volgende partijen: gemeenten Achtkarspelen, Ameland, Dantumadiel, Groningen, Het Hogeland, Noardeast-Fryslân, Schiermonnikoog, Tytsjerksteradiel en Westerkwartier, wetterskip Fryslân, waterschap Noorderzijlvest en de provincies Fryslân en Groningen.

landbouworganisaties. Daarom heb ik dit tracé, ondanks dat dit in de VANOZ is afgefallen, toch opnieuw onderzocht. Ik zie met de omgeving de voordelen van dit tracé. Het gaat kort over land waardoor het grondeigenaren- en gebruikers nauwelijks belast. Het is ook een logische route vanuit de gedachte om zoveel mogelijk kabels en leidingen te bundelen. Ik zie echter, net als de decentrale bestuurders en TenneT ook de nadelen van dit tracé. Er is beperkte fysieke ruimte (het gebied ligt relatief vol met andere kabels en leidingen) waardoor de technische complexiteit van de aanleg groot is. Daarnaast is een vergunning nodig in het Eems Dollard Verdragsgebied van de Duitse scheepvaartautoriteiten. Een (tijdige) vergunning is mede vanwege de beperkte ruimte en technische complexiteit op dit moment zeer onzeker. Daarmee kent dit tracé een aanzienlijk planningsrisico voor zowel de planologische procedure als de aanleg. Dit leidt er ook toe dat het tijdig realiseren van de doelen uit het Klimaatakkoord in het gedrang komt.

Wat ik tevens meeweeg is de bredere context van de energietransitie. De ambitie voor wind op zee reikt immers verder dan de routekaart 2030 en in de toekomst zijn meer aanlandingen nodig, naar verwachting met gelijkstroomkabels of waterstofleidingen. De aanleg hiervan heeft meer impact voor de natuur dan de wisselstroomverbinding van het NOZ TNW project. Aangezien het tracé Eemshaven Oost vanuit milieuaspecten bekeken hiervoor beter geschikt lijkt wil ik dit tracé graag beschikbaar houden voor volgende verbindingen. Dit wordt nader onderzocht in de Verkenning Aanlanding Wind op Zee (VAWOZ) ter voorbereiding op de vaststelling van een nieuwe wind op zee opgave door een nieuw kabinet.

Mijn conclusie is daarom dat tracé Eemshaven west voor het project NOZ TNW de beste route is. Op onderstaande kaart is te zien dat dit tracé onder Schiermonnikoog doorloopt, via de Waddenzee naar de Groningse kust en loopt en verdergaat over land parallel aan de kustlijn naar Eemshaven.



Uitwerking randvoorwaarden regioadvies

De regiobestuurders verbinden aan de keuze voor Eemshaven west een zestal randvoorwaarden waar ik als volgt uitvoering aan geef. De voorwaarde dat een gedragen gebiedsproces wordt georganiseerd steun ik van harte. Dat is mijn inzet sinds de start van dit project en daarop werken we als overheden, met inbreng van maatschappelijke organisaties goed samen. Ik steun ook het verzoek om boringen tijdens aanleg in te zetten en onderzoek te doen naar laagfrequent geluid. TenneT zal waar mogelijk horizontale boringen tijdens aanleg inzetten om de omgeving te ontlasten en onderzoek naar laagfrequent geluid in relatie tot het

transformatorstation zal worden opgepakt in het kader van de verdieping van het milieuonderzoek.

De bestuurders vragen speciaal aandacht voor de gevolgen van dit tracé voor de Noord-Groningse kuststrook als hoogwaardig landbouwgebied. Hier geef ik opvolging aan door in te zetten op verdieping in het milieuonderzoek op aspecten als verzilting, bodemverstoring, effecten op grondwater en op bedrijfsvoering. Dit wordt betrokken bij tracéoptimalisaties. Ik betrek daarbij de vertegenwoordigers van de landbouwsector. De regio verzoekt ook om een corridor voor kabels en leidingen door de Waddenzee om toekomstige verstoring zoveel mogelijk te voorkomen. Dit verzoek heb ik in 2020 al opgepakt met diverse partijen door middels van een Joint Fact Finding. De uitkomsten hiervan neem ik mee in de verkenning naar toekomstige aanlandingen door de Waddenzee. Bij de aanleg van NOZ TNW zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de aanleg van mogelijk meer kabels en leidingen in een corridor. Tot slot ben ik met de regiopartijen in gesprek om gezamenlijk invulling te geven aan het verzoek om een gebiedsfonds. Samen werken we aan een programma met concrete maatregelen dat bijdraagt aan een zorgvuldige ruimtelijke inpassing en bijbehorende kwaliteitsimpuls voor het gebied. Dit programma komt bovenop de wettelijke compensatiemaatregelen en vergoeding van (plan)schade en draagt bij aan een versterking van de natuur in UNESCO Werelderfgoed Waddenzee, versterking van de Europees beschermde natuurwaarden en het borgen van de agrarische waarden. Ik verbind daaraan wel de voorwaarde dat investeringen project gerelateerd en proportioneel zijn en vastgelegd kunnen worden in mijn ruimtelijke besluit (het inpassingsplan) voor dit project.

Samen met de regionale partners heb ik inmiddels een set van randvoorwaarden opgesteld om tot maatregelen in het zogenaamde «plus»-pakket te komen.

- Het doelgebied van de maatregelen beperkt zich tot het gebied dat negatieve invloed ondervindt van het project NOZ TNW.
- De maatregelen richten zich derhalve op de thema's landbouw, natuur en energietransitie.
- «Plus»-maatregelen zijn een aanvulling op bestaande compensatie of gevolgschaderegelingen.
- Het financieel kader dient proportioneel te zijn en is nog niet op voorhand in omvang uit te drukken aangezien ook de opgave nog in ontwikkeling is.
- Voorwaarde is dat de financiering plaatsvindt in cofinanciering met de verschillende betrokken partijen.

Vervolg

Hoewel de tracékeuze tot stand is gekomen in een zorgvuldige proces met de regio realiseer ik me dat over dit tracé zorgen leven. Zowel bij natuurorganisaties, landbouw organisaties, de visserij als bij individuele grondeigenaren. In het vervolgtraject blijf ik daarom met al deze partijen in gesprek om te zorgen dat het uitgewerkte tracé zo optimaal mogelijk is. De komende maanden zal mijn Ministerie met TenneT en alle betrokken partijen in de werkgroepen, en individueel met de grondeigenaren werken aan de verdere uitwerking van het tracé. Vervolgens wordt het tracé vastgelegd in een voorontwerp inpassingsplan dat ik in Q4 2021 aan decentrale bestuurders zal voorleggen in het kader van het bestuurlijk vooroverleg (artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening). Ook zal ik dan het horen van de raden en staten (artikel 3.28 van de Wet ruimtelijke ordening) organiseren.

Naar verwachting zal TenneT in het vierde kwartaal van 2021 de benodigde vergunningaanvragen indienen. De voorbereiding voor het inpassingsplan en de vergunningen en ontheffingen en afstemming met betrokken partijen gaat nu van start. Ik verwacht dat in het voorjaar van

2022 alle ontwerpbesluiten (inpassingsplan en vergunningen) gereed zijn. Hierop is voor eenieder inspraak mogelijk. De intensieve participatie met de omgeving zoals dit gedurende het project tot nu toe is ingezet, zal ook voor het vervolgproces worden voortgezet.

De Minister van Economische Zaken en Klimaat,
B. van 't Wout