

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2102

Vragen van de leden **Tjeerd de Groot** en **Boucke** (beiden D66) aan de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat over *de verdere stappen in het project over de aanlanding van de Kabel Ten noorden van de Waddeneilanden (TNW)* (ingezonden 8 december 2021).

Antwoord van Minister **Jetten** (Klimaat en Energie) (ontvangen 16 maart 2022). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 1169.

Vraag 1

Deelt u de mening dat in het traject vanaf nu, dat zich zal richten op het aanlanden van zowel Net op Zee Ten noorden van de Waddeneilanden als variant 5-oost, de voorkeur moet komen te liggen op een route voor de kabel die stabiliteit garandeert en daarmee ook activiteiten voor vervolgonderhoud?

Antwoord 1

Om de windenergiegebieden Ten noorden van de Waddeneilanden en windenergiegebied 5-oost in de Eemshaven aan te sluiten moet het waardevolle en kwetsbare natuurgebied de Waddenzee, een UNESCO Werelderfgoed, doorkruist worden. Uitgangspunt voor de doorkruising is het gebied zo min mogelijk verstoren en alleen binnen de ecologische randvoorwaarden. Dit geldt zowel voor de aanleg als eventueel toekomstig onderhoud. Daarbij heeft een route met stabiele ligging de voorkeur omdat dit de impact verkleint.

Vraag 2

Klopt het dat de aanleg van de kabel onder of langs de vaargeul in de diepere delen van de Eems nog niet is meegenomen? Zo ja, kunt u toelichten waarom niet?

Antwoord 2

Voor de aanlanding van het windenergiegebied Ten noorden van de Waddeneilanden zijn verschillende potentiële routes onderzocht. Hierin zijn ook oostelijke routes via de Eems meegenomen. Over de Eems zijn door de Nederlandse en Duitse autoriteiten afspraken gemaakt in het Eems-Dollardverdrag (EDV). Initiatieven in het gebied moeten door beide autoriteiten worden beoordeeld, waarbij de Duitse autoriteiten de scheepvaartvergunning afgeven. Bij eerdere kabelinitiatieven, en het project Ten noorden van de Waddeneilanden, leidde dit ertoe dat deze buiten de vaarroutes moesten liggen.

Onder meer hierdoor en door de geringe ruimte bij de oostelijke routes is bij de aanlanding van Ten noorden van de Waddeneilanden na de milieueffect-rapportage (MER) fase 1 gekozen voor het voorkeursalternatief (VKA) over de westelijke route. Dit VKA is vervolgens nader uitgewerkt. De oostelijke optie werd met deze keuze vrijgehouden voor de aanlanding van een, toen nog niet nader bepaald, extra windpark. In het nieuwe Programma aansluiting wind op zee – Eemshaven (PAWOZ-Eemshaven) worden de verschillende route-opties nader onderzocht en waar nodig nader uitgewerkt. Dit geldt ook voor de oostelijke routes, waarbij het eventueel dubbel gebruiken van de vaargeul ook een van de opties is.

Vraag 3

Klopt het dat dergelijke technieken bij de aanlanding van de kabel voor windpark Borssele wel zijn toegepast, namelijk via onder de vaargeul naar Borssele? Kunt u uiteenzetten wat de effecten waren van het toepassen van deze techniek? Kunt u hierbij specifiek toelichten wat het heeft gedaan voor de stabiliteit van de omgeving van de kabel en de gevolgen voor hoe vaak vervolgonderhoud gepleegd moest worden ten opzichte van andere aanlandingen?

Antwoord 3

Voor de Westerschelde is de situatie juridisch gezien anders dan in het Eems-Dollardgebied. Er zijn weliswaar afspraken tussen België en Nederland over het gebruik van de Westerschelde, echter het betreft -in tegenstelling tot de Eemssituatie- Nederlands grondgebied. Het route ontwerp in de Westerschelde heeft rekening gehouden met de nautische bestemming en er zijn aanvullende afspraken gemaakt tussen beide overheden over het veilig en toegankelijk houden van de vaargeul tijdens de aanleg en het gebruik van de kabelverbindingen. Zo zijn er specifieke aanvullende voorwaarden gesteld aan de diepteligging van de kabels in de nautische gebieden en het monitoren van de ligging. De diepteligging eisen zijn mede tot stand gekomen door morfologische studies en de effecten in dit Natura 2000-gebied. Voor het aan land brengen van kabels geldt dat dit voor iedere locatie verschillend is. Ter plaatse van de aanlanding in Borssele moest het project van een zeer grote waterdiepte naar 0 meter binnen een paar honderd meter. De aanlegtechnieken die hiervoor nodig waren, zijn bewezen technieken en dusdanig gekozen dat de kabels stabiel liggen en geen voorzien aanvullend onderhoud nodig hebben anders dan de monitoring zoals ook in de vergunning is vereist. Bij de aanleg van de kabels is een aanlegdiepte van de kabel gekozen die diep genoeg is om interactie met andere activiteiten ter plaatse te voorkomen en diep genoeg om eventuele vaargeul verruiming/verdieping in de toekomst te kunnen faciliteren.

Vraag 4

Hoeveel langer duurde de aanlanding van de kabel voor windpark Borssele dan een gemiddelde aanlanding? Kan hieruit opgemaakt worden of deze techniek voor vertraging zorgt?

Antwoord 4

De tijd die het realiseren van een aanlanding van een kabel vraagt verschilt. Het is daarom niet mogelijk te spreken van een «gemiddelde» aanlanding. Zowel de Eems als de Westerschelde zijn uitzonderlijk en niet te vergelijken met andere aanlandingen.

Vraag 5

Deelt u de mening dat in een kwetsbaar en belangrijk Wereldgoed en Natura-2000 gebied als de Wadden, alle technieken en varianten moeten worden meegenomen in de afweging, om zo zeker te weten dat schade aan kostbare natuur zoveel mogelijk beperkt kan blijven? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Ja, dit deel ik. Daarom wordt de basis voor het programma voor de aansluiting van beide windenergiegebieden in Eemshaven gevormd door de zeven routes uit het onderzoek Innovatie Doorkruising Waddengebied¹. Deze zeven routes zouden in theorie ieder kunnen voorzien in de aanlanding. De daadwerkelijke uitvoerbaarheid, vergunbaarheid en wenselijkheid van het doorkruisen van de Waddenzee via deze routes moet blijken uit nader onderzoek en de daarop volgende integrale belangenafweging.

Vraag 6

Indien u deze mening wel deelt, bent u bereid deze «Westerschelde-variant» mee te nemen in het verdere traject en onderzoek rondom de aanlanding van Net op Zee Ten noorden van de Waddeneilanden en variant 5-oost? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Ten behoeve van het programma zal in 2022 een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld worden. Hierin worden de te onderzoeken routes opgenomen. De zeven routes vormen de basis van het programma, maar er kunnen indien gewenst extra te onderzoeken routes worden opgenomen. Ik ben voornemens de routevariant onder de vaargeul op te nemen in het onderzoek. Uit nader onderzoek binnen het programma zal moeten blijken of dit inderdaad een mogelijke optie is. Dit wordt niet alleen beïnvloedt door de technische mogelijkheden en de impact van deze route, maar ook door de afspraken met de Duitse autoriteiten. Het programma zal worden voorafgegaan door een brede startbijeenkomst op 28 maart 2022 waarin samen met de omgeving ingegaan zal worden op de wijze van samenwerking in het programma en de inhoud van het programma. In de notitie die voorafgaand aan deze bijeenkomst gepubliceerd zal worden, is de route door de Oude Westereems ook opgenomen als een van de opties.

Vraag 7

Indien u bereid bent deze variant mee te nemen, kunt u toelichten wanneer u hierover contact zal leggen met de Duitse overheid?

Antwoord 7

Zoals in de brief Verkenning Aanlanding Wind Op Zee (VAWOZ) van 2 december 2021 (Kamerstuk 33 561, nr. 52) aangegeven, ben ik in gesprek met de Duitse autoriteiten. Hierover stem ik af met de Nederlandse vertegenwoordiging in de EDV commissie.

Vraag 8

Kunt u deze vragen elk afzonderlijk zo spoedig mogelijk beantwoorden?

Antwoord 8

Afstemming over de technische vragen heeft ertoe geleid dat beantwoording binnen de driewekentermijn niet mogelijk was. Na afstemming zijn de vragen zo spoedig mogelijk afzonderlijk beantwoord.

¹ <https://offshorewind.rvo.nl/file/view/55041048/Rapport+Rapportage+Onderzoek+Innovatie+Doorkruising+Waddengebied>