

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

2744

Vragen van het lid **Kröger** (GroenLinks-PvdA) aan de Minister van Klimaat en Groene Groei over *het voorkeustracé voor de aansluiting van windpark Doordewind (DDW)* (ingezonden 27 juni 2025).

Antwoord van Minister **Hermans** (Klimaat en Groene Groei) (ontvangen 17 juli 2025).

Vraag 1

Bent u bekend met het Ontwerpprogramma Programma Aansluiting Wind Op Zee (PAWOZ) en het bijkomende Milieueffectrapport?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Waarom kiest u niet voor de minder schadelijke oostelijke alternatieven door de Westereems of via een tunnel, aangezien in uw eigen plan-MER staat dat uw voorkeustracé (het westelijke kabeltracé) schadelijke gevolgen kan hebben voor de natuur van Nationaal Park Schiermonnikoog, Ameland, Werelderfgoed Waddenzee en de binnendijkse natuurgebieden aan de kust?

Antwoord 2

In PAWOZ-Eemshaven is de afgelopen jaren uitgebreid (milieu)onderzoek gedaan naar de mogelijke effecten van de aanleg van kabels en leidingen op natuur en milieu in de Noordzee, in het Waddengebied en op land. Meerdere routes zijn gedurende het proces afgevallen doordat er een te grote milieu impact was.

De uitkomsten van de onderzoeken laten zien dat er drie routes vergunbaar én haalbaar zijn voor de aansluiting van Doordewind: de Oude Westereems route, de Tunnel route en de Schiermonnikoog Wantij route. De Oude Westereems route kan niet rekenen op een benodigde Duitse vergunning en de Tunnel route komt te laat voor Doordewind. Daarmee is de Schiermonnikoog Wantij route de enige haalbare en betrouwbare route die zorgt dat Doordewind tijdig aanlandt. Voor een nadere toelichting op de besluiten

¹ Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, 13 februari 2025, «Programma Aansluiting Wind Op Zee (PAWOZ) – Eemshaven – (Ontwerp)programma». (<https://www.rvo.nl/onderwerpen/bureau-energieprojecten/lopende-projecten/pawoz/pawoz-ontwerpprogramma>)

verwijst het kabinet naar de Kamerbrief *Publicatie Programma Aansluiting Wind op Zee – Eemshaven*.

Vraag 3

Bent u bekend met het Toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) van 27 mei jl. over uw op 28 februari gepubliceerde milieueffectrapport van het Programma Aansluiting wind op Zee (PAWOZ-Eemshaven)?²

Antwoord 3

Ja.

Vraag 4 en 5

Deelt u de conclusie van de Commissie m.e.r. dat het Milieueffectrapport van PAWOZ meer uitleg en informatie nodig heeft om te bepalen of de beoogde routes voor energiekabels en -leidingen geen ontoelaatbare gevolgen hebben voor de kwetsbare natuur en het landschap in de Wadden? Waarom legt u dit advies naast u neer?

Antwoord 4 en 5

De conclusie van de Commissie MER luidt dat de kwaliteit van het milieurapport over het algemeen erg goed is en dat de conclusies doorgaans navolgbaar zijn onderbouwd. De onderliggende onderzoeken zijn uitgebreid en zorgvuldig. Op een aantal punten miste de Commissie meer uitleg en informatie. Met de Commissie is afgesproken dat een addendum bij het milieueffectrapport voldoende is om de gevraagde informatie te leveren. Het addendum bij de milieueffectrapportage van PAWOZ-Eemshaven wordt tezamen met het programma gepubliceerd. In dit addendum worden alle adviespunten van de Commissie MER geadresseerd en wordt de gevraagde informatie geleverd. Daaruit wordt duidelijk dat voldoende is aangetoond dat de beoogde routes voor energiekabels- en leidingen geen ontoelaatbare gevolgen hebben voor de kwetsbare natuur en het landschap in de Wadden. De Commissie MER heeft in haar advies ook een aantal aanbevelingen voor het vervoltraject gedefinieerd. Na de besluitvorming van PAWOZ-Eemshaven start TenneT samen met KGG met het vervoltraject voor de aanlanding van Doordewind. Zij zal in de zogeheten project-MER deze aanbevelingen ter harte nemen. In deze project-MER zal op diepgaander niveau nogmaals onderzoek gedaan worden naar de effecten van de aanleg van kabelverbindingen op natuur en milieu. In de projectfase zal de commissie MER weer om advies worden gevraagd.

Vraag 6

Wanneer komt u met antwoorden op de 287 zienswijzen die zijn ingediend op het Milieueffectrapport?³ Gaat u deze zienswijzen wel serieus meenemen in uw besluitvorming? Zo ja, hoe?

Antwoord 6

Ja. Bij de publicatie van het programma zullen ook de antwoorden op de zienswijzen worden gedeeld. De indieners worden hier persoonlijk van op de hoogte gesteld. Samen met de publicatie van het programma zal een notitie worden meegestuurd waarin inzichtelijk wordt gemaakt hoe de zienswijzen meegenomen zijn in het programma.

² Commissie voor de milieueffectrapportage, 27 mei 2025, «3660. Programma aansluiting wind op zee (PAWOZ Eemshaven)». (<https://www.commissiemer.nl/adviezen/3660>)

³ rijksoverheid, 7 mei 2025, «287 reacties op ontwerpprogramma aanlanding windenergie op zee PAWOZ-Eemshaven». (<https://windopzee.nl/actueel/nieuws/nieuws/2025/287-reacties-pawoz-eemshaven/>)

Vraag 7

Klopt het dat u met verschillende Duitse collega's heeft gesproken maar dat er bij hen «geen ruimte is» voor het tracé via Duitsland?⁴ Kunt u deze uitspraken onderbouwen? Welke argumenten geeft Duitsland voor het niet toestaan van deze route?

Antwoord 7

Dat klopt, omdat de benodigde ruimte impact heeft op de scheepvaartveiligheid. De betreffende route waar Duitse afstemming voor vereist is gaat door het Eems-Dollard Verdragsgebied. Voor wat betreft de Eemsmonding zijn beheers afspraken vastgelegd in het Eems-Dollardverdrag van 8 april 1960. Dat verdrag bevat ook afspraken over verantwoordelijkheden op het gebied van de waterstaatszorg, en dat voor de bouw van nieuwe waterwerken een Duitse scheepvaartveiligheidsvergunning nodig is. Tussen de Nederlandse Ministeries van Klimaat en Groene Groei en Infrastructuur en Waterstaat is overleg gevoerd met Duitse counterparts over de mogelijkheden voor het verlenen van een vergunning voor waterbouwwerken, zoals kabels, in het gebied. Een belangrijke afweging hierbij is het waarborgen van de scheepvaartveiligheid, aangezien de economisch belangrijke vaarroute richting Emden in dit gebied ligt. De Duitse instanties hebben aangegeven geen vergunning af te geven voor de aanlandroute, gezien ze de risico's op de scheepvaartveiligheid te groot vinden. Zo zijn er risico's op het losschieten van de kabel in de vaargeul, en neemt de kabel potentieel ruimte in die (toekomstige groei van) de scheepvaart in de weg zit. Op meerdere momenten is dit politiek aan de orde gesteld. Zo is dit punt onderdeel geweest van de Nederlands-Duitse regeringsconsultatie in 2023 in aanwezigheid van de toenmalig Minister-President en de Bondskanselier. Ook heb ik deze route persoonlijk besproken met de Duitse Bondsminister van Verkeer en mijn voorganger heeft dit aangekaart bij de Duitse Bondminister van Economische Zaken en Klimaat, met als doel om gezamenlijk te onderzoeken of de risico's kunnen worden gemitigeerd. Ondanks deze inspanningen is de positie van de Duitse vergunningverlener niet veranderd. Bij de publicatie van het ontwerp-programma op 28 februari 2025 is een dossier bijgevoegd die de inspanningen richting de Duitse instanties laat zien vanuit Nederlandse zijde.

Vraag 8

Kunt u de documenten delen waarin u (zowel zelf als op ambtelijke niveau) deze zaak heeft besproken met Duitsland? Zo ja, kunt u deze stukken per ommegaande met de Kamer delen? Zo niet, kunt u een uitputtend overzicht geven van welke gesprekken er hebben plaatsgevonden en wat de uitkomsten hiervan waren?

Antwoord 8

Bij de publicatie van het ontwerp-programma op 28 februari 2025 is een dossier gepubliceerd die de inspanningen richting de Duitse instanties laat zien vanuit Nederlandse zijde. Dit dossier is ook als bijlage van het programma dat volgende week gepubliceerd wordt te vinden. Daarnaast is de brief vanuit de Duitse instanties waarin hun standpunt en conclusie over de vergunbaarheid van deze route genoemd staat bijgevoegd.

Vraag 9

Hoe is de impact van het PAWOZ-programma getoetst aan de beschermde waarden in het kader van het UNESCO-Verdrag?

Antwoord 9

Naast de milieueffectrapportage is er een aparte rapportage over de impact op het Werelderfgoed opgenomen de zogenaamde Heritage Impact Assessment (HIA). In de HIA wordt er specifiek ingegaan op de effecten op die eigenschappen die van de Waddenzee een werelderfgoed maken, de Outstanding Universal Values. Voor deze rapportage is er vooraf contact geweest met Unesco en zijn de guidelines gevolgd die door Unesco zijn

⁴ RTV Noord, 12 juni 2025, «Minister Hermans schuift optie minder schadelijke oostroute stroomkabel aan de kant». (<https://www.rtvnoord.nl/natuur/1311409/minister-hermans-schuift-optie-minder-schadelijke-oostroute-stroomkabel-aan-de-kant>)

opgesteld. De HIA is tevens naar Unesco gestuurd. De HIA is bij publicatie van het programma beschikbaar op de RVO website samen met alle andere onderzoeken.

Vraag 10

Hoe verhoudt uw voorgenomen besluit zich tot de nog niet bekende uitkomsten van de *strategic environmental assessment* die Nederland in opdracht van UNESCO moet opstellen en vermoedelijk pas in 2027 afgerond zal zijn?

Antwoord 10

Unesco is meegenomen in de onderzoeken van PAWOZ-Eemshaven en hoe er via de HIA is getoetst op de Outstanding Universal Values. Gelijktijdig loopt het assessment van Unesco, dit betekent echter niet dat er in die periode een moratorium rust op alle activiteiten in het gebied. De energietransitie is te belangrijk om te laten wachten. Tegelijkertijd is er binnen PAWOZ wel gehandeld volgens de lijn van Unesco en zijn alle routes eerst getoetst op impact op de natuur, waarbij het merendeel van de routes op die gronden zijn afgevalen. Bij de strategic environmental assessment zal de HIA van PAWOZ ook worden betrokken.

Vraag 11

Hoe rijmt u de opdracht van UNESCO met de uitkomsten van het Ipsos onderzoek in opdracht van de Waddenvereniging dat driekwart van de Nederlanders het belangrijk vindt dat de Werelderfgoedstatus van de Waddenzee behouden blijft en ook driekwart vindt dat de Nederlandse regering zich moet inspannen om deze te behouden?⁵

Antwoord 11

De uitkomsten van het Ipsos onderzoek zijn een bevestiging dat Nederland het waardevol vindt om de Waddenzee als Werelderfgoed te beschermen. De zorgen van Unesco neemt het kabinet serieus, zoals ook blijkt uit de *state of conservation* (<https://whc.unesco.org/en/documents/219295>) die samen met Duitsland en Denemarken is ingediend op 14 februari 2025. De acties van dit kabinet sluiten aan bij de uitkomsten van het Ipsos onderzoek om het Waddengebied te blijven beschermen.

Vraag 12

Wat gaat u doen met de bevindingen uit de evaluatie van het Natura 2000-beheerplan Waddenzee van 17 januari 2024, waaruit het pijnlijke beeld naar voren komt dat het niet goed gaat met de beschermde natuur in de Waddenzee?

Antwoord 12

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is verantwoordelijk voor het beheer van de Natura 2000 gebieden in de grote wateren zoals de Waddenzee. De uitvoeringsorganisatie van het Ministerie van IenW, Rijkswaterstaat, neemt daarom het voortouw voor dit N2000 gebied en is verantwoordelijk voor het beheer van het N2000 gebied en de uitvoering van maatregelen die daarvoor nodig zijn. Op dit moment is Rijkswaterstaat bezig met de actualisatie van het beheerplan van de Waddenzee en zal in dit traject tot maatregelen komen die rekening houden met de bevindingen uit de ecologische evaluatie die op 17 januari is gepubliceerd. De bevindingen uit deze ecologische evaluatie zijn tevens geadresseerd in de plan-m.e.r en worden, samen met Rijkswaterstaat, nader geadresseerd in de projectprocedure van Doordewind.

Vraag 13

Hoe past de conclusie dat de natuur meer rust en ruimte nodig heeft om tot een goede ontwikkeling te komen bij het genoemde voorkeurs tracé door Schiermonnikoog?

⁵ Waddenvereniging, 16 juni 2025, «Nederlanders: geen mijnbouw ten koste van Werelderfgoedstatus Waddenzee». (<https://waddenvereniging.nl/nieuws/nederlanders-geen-mijnbouw-ten-koste-van-werelderfgoedstatus-waddenzee/>)

Antwoord 13

Binnen PAWOZ zijn er een veelvoud aan routes onderzocht. Het merendeel van de routes is afgefallen vanwege de impact op de natuur en de rust en ruimte die daar nodig is. Daarbij zijn de specifieke drukfactoren per route in kaart gebracht (bijvoorbeeld verstoring door geluid) en is zijn er optimalisaties doorgevoerd om de impact te beperken. De Schiermonnikoog Wantij route komt juist relatief goed uit deze onderzoeken. Dit komt doordat bij het eiland en op het stabielere Wantij er gebruik gemaakt kan worden van lichter en flexibeler materiaal. Hierdoor kunnen de meeste kwetsbare delen vermeden worden, is de impact kleiner en kan de aanleg in een korte tijd plaatsvinden. Deze wijze van aanleggen wordt in het Duitse deel van de Waddenzee veelvuldig toegepast.

Vraag 14

Wat zijn de gevolgen als u niet wacht op het Beleidskader Natuur Waddenzee dat ook duidelijkheid moet bieden over de gevolgen van grootschalige langjarige ontwikkelingen, zoals PAWOZ en de NPRD (Defensie)?

Antwoord 14

Het Beleidskader Natuur Waddenzee kijkt specifiek naar het aandeel van verschillende activiteiten op de natuurwaarden in de Waddenzee, en probeert deze impact terug te brengen door een combinatie van oplossingsrichtingen. Momenteel wordt voor zowel PAWOZ als de NPRD van Defensie in samenwerking met Wageningen Marine Research (WMR) bepaald wat de impact van deze activiteiten precies is op specifieke drukfactoren, zoals verstoring of bodemberoering, op eenzelfde wijze als bij het Beleidskader Natuur Waddenzee. De verwachting is dat de voorgestelde mitigerende en compenserende maatregelen zorgen voor aanzienlijke reductie van negatieve impact passend bij de doelstellingen van het Beleidskader. Dit betekent dat het Beleidskader al wordt toegepast bij PAWOZ en wachten hierop niet nodig is.