



Bureau Energieprojecten
t.a.v. Inspraakpunt Net op zee - Doordewind C-NRD
Postbus 111
9200 AC Drachten
Digitaal ingediend

Uw brief van:

Ons kenmerk:

550516

Behandelend ambtenaar:

In afschrift aan:

Bijlage(n):

+31519535073

1

Onderwerp:

Reactie op concept Nota
Reikwijdte en Detailniveau Net
op Zee Doordewind

Schiermonnikoog,

22 april 2026

Verzonden:

Geachte heer/mevrouw,

Op 20 maart 2026 publiceerde het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (concept-NRD) voor Net op Zee Doordewind. Tot en met 30 april 2026 kan hierop een reactie worden ingediend. Tegelijkertijd is de reactienota op het Voornemen en Participatieplan (V&P) gepubliceerd. Met deze brief geven wij onze reactie op beide publicaties. Indien motie: Onze reactie wordt ondersteund door de voltallige gemeenteraad van Schiermonnikoog die hiertoe op dinsdag 21 april 2026 unaniem een motie aannam (zie bijlage *Motie Ondersteuning zienswijze college over kabeltracé Schiermonnikoog*).

Wij zijn voorstander van de energietransitie en onderschrijven het belang van aanlanding van windenergie en waterstof in Noord-Nederland. De geplande windmolenparken op de Noordzee, Doordewind en Ten noorden van de Waddeneilanden, zien wij dan ook als een kans voor de energietransitie van het hele noorden en Nederland. Wij vinden niettemin dat we zorgvuldig moeten omgaan met de aanleg van windmolenparken en de aanlanding van de energie vanuit deze windmolenparken. Deze moeten zo min mogelijk impact in het gebied hebben.

In deze brief besteden we achtereenvolgens aandacht aan de volgende onderwerpen:

1. Laat Schiermonnikoog ongerept!
2. Tunnelvariant ten onrechte geen onderdeel van onderzoek/MER
3. Hoofdstuk 3 Concept-NRD (ook in relatie tot Beoordelingskader)
4. Beoordelingskader (Hoofdstuk 4 en bijlage B)
5. Participatie
6. Tot slot

Onze conclusie zal zijn dat nader onderzoek naar de Tunnelvariant aangewezen is. Als toch verder zou worden gegaan met onderzoek naar de Schiermonnikoog Wantij Route, dan geldt dat de concept-NRD op onderdelen dient te worden aangepast c.q. aangevuld.

1. Laat Schiermonnikoog ongerept!

De concept-NRD bouwt voort op PAWOZ-Eemshaven en heeft betrekking op het verbinden van het windenergiegebied Doordewind door middel van een combinatie van de Noordzeeroute en de Schiermonnikoog Wantij route.

Het aanleggen van de kabels heeft een bijzonder grote impact op Schiermonnikoog. Dit vooral ook omdat Schiermonnikoog een van de laatste (misschien wel de laatste) ongerepte stukken natuur is in Nederland. Op de oostpunt van Schiermonnikoog is geen infrastructuur en er zijn nauwelijks menselijke activiteiten. Juist de rust, ruimte en stilte van onze gemeente trekt vele bezoekers. De lokale economie is afhankelijk van deze bezoekers en het economisch belang van rust en ruimte is op lokaal niveau dan ook overduidelijk. Het is uitgerekend dit deel van het eiland dat nu in beeld is voor de doorkruising van Schiermonnikoog.

De weerstand tegen deze doorkruising van het ongerepte eiland is tegen de achtergrond van het voorgaande (begrijpelijkerwijs) groot. Dat blijkt ook uit de vele reacties en uit de enorme opkomsten bij georganiseerde bijeenkomsten.

Hoewel wij ons realiseren dat dit niet zozeer ziet op de inhoud van de concept-NRD, doen wij nogmaals een beroep op het Ministerie en TenneT om serieus te kijken naar een alternatief. Dat betekent ook dat wij de betrokken partijen oproepen om opnieuw te kijken naar de Tunnelvariant. Die oproep is overigens temeer terecht, nu wij ons afvragen of (ook in relatie tot andere windenergiegebieden) wel voldoende naar de Tunnelvariant is gekeken. Wij lichten dat laatste in de volgende paragraaf verder toe.

2. Tunnelvariant ten onrechte geen onderdeel van onderzoek/MER

De concept-NRD bouwt zoals gezegd voort op PAWOZ-Eemshaven en ziet enkel op het daarin opgenomen voorkeursalternatief. Dat betekent dat uitsluitend onderzoek zal worden gedaan naar de combinatie van de Noordzeeroute en de Schiermonnikoog Wantij route. De zgn. Tunnelvariant (route X in Programma Aansluiting Wind op Zee -PAWOZ) zal niet nader worden beschouwd. In par. 1.3.1 van de concept-NRD wordt dit als volgt toegelicht en gerechtvaardigd:

'In PAWOZ-Eemshaven is in juli 2025 een voorkeursalternatief gekozen, dat de minister van KGG in het definitieve Programma heeft vastgesteld. De keuze van de minister is gebaseerd op het onderzoek, advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage, reacties uit de omgeving, overleg met de betrokken bestuursorganen en het participatieproces.'

Wij dringen erop aan om de scope van het MER-onderzoek te verbreden en óók de Tunnelvariant hierin te betrekken. Om meerdere redenen is het naar onze mening noodzakelijk om ook de Tunnelvariant te beschouwen, dit ondanks de in PAWOZ-Eemshaven gemaakte keuze.

Allereerst is er aanleiding voor het nader onderzoeken van de Tunnelvariant nu deze variant (anders dan de in de concept-NRD gekozen variant) breed wordt gedragen door de diverse omgevingspartijen (waaronder de provincies Groningen en Fryslân, Waterschappen, Natuurmomenten, Werkgroep Horizon en de gemeente Schiermonnikoog) en door de bewoners van Schiermonnikoog. Zie ook hetgeen wij hiervoor in paragraaf 1 hebben opgemerkt.

In de tweede plaats is voor wat betreft de Tunnelvariant, anders dan in de hiervoor geciteerde passage uit het concept-NRD wordt gesuggereerd, in onze optiek onvoldoende opvolging gegeven aan het advies dat destijds in het kader van PAWOZ door de Commissie m.e.r. is uitgebracht. In dit advies is door de Commissie m.e.r. over het onderzoek naar de Tunnelvariant het volgende gesteld:

2.2 Beoordeling tunnelroute

In het MER zijn verschillende routes onderzocht voor leidingen en kabels. De tunnelroute, zoals beschreven in het MER, is daarbij een alternatief dat afwijkt van de andere alternatieven. Het is een alternatief dat niet enkel gericht is op aansluiting van windpark Doordewind en TNW, maar ook toekomstige windparken kan aansluiten. Ook is het te gebruiken voor andere leidingen (zoals CO₂-transport). De tunnel heeft een lengte van 26 kilometer en wordt geboord zodat de Waddenzee minder schade heeft. De tunnel is op hoofdlijnen uitgewerkt. Er zijn nog veel onzekerheden qua techniek en realisatietermijn. De andere alternatieven zijn technieken die al veelvuldig zijn toegepast en waar de milieugevolgen en technische risico's beter kunnen worden ingeschat.

De tunnelroute heeft mogelijk milieuvordelen en/of meekoppelkansen ten opzichte van de andere routes. Dit komt niet duidelijk naar voren uit het MER en ook niet uit de tabel in de samenvatting met effectbeoordeling.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming, aan te geven welke toekomstige milieuvordelen de tunnel heeft ten opzichte van de andere routes en dit mee te nemen in de effectbeoordeling.

De Commissie m.e.r. droeg aldus op om te beschouwen welke toekomstige milieuvordelen de Tunnelvariant kan hebben met het oog op de aansluiting van andere, toekomstige windparken.

Aan deze oproep is niet voldaan. Dat blijkt ook uit de reactie op het advies van de Commissie m.e.r., dat als volgt luidde:

2.3 Beoordeling tunnelroute

Wat is het advies van de Commissie?

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming, aan te geven welke toekomstige milieuvordelen de tunnel heeft ten opzichte van de andere routes en dit mee te nemen in de effectbeoordeling.

Hoe is er met het advies van de Commissie omgegaan?

In het IEA Deelrapport Toekomstvastheid zijn de toekomstige milieuvordelen meegewogen onder het criterium: kansen voor extra kabels en/of een leiding vanuit milieuperspectief. In het Programma is Milieu integraal onderdeel geweest van de afweging, zowel de voor- en nadelen.

In het gesprek met de Commissie is tevens toegelicht dat de Tunnel route in alle opzichten een forse ingreep behelst. De Tunnel route kenmerkt zich door een combinatie van verschillende, innovatieve technieken. Het geboorde tunnelsysteem (met 1 tunnelbuis van circa 5,5m in diameter per kabel óf leiding) is ongeveer 30 kilometer lang. Voor de ontwikkeling van het tunnelsysteem is zowel een aanlandingspunt op land in de regio Eemshaven nodig als een intredepunt op de Noordzee. Het intredepunt op de Noordzee vraagt om een nieuw te bouwen kunstmatig en permanent eiland op de Ballonplaat dat permanente negatieve effecten heeft. Voor het permanente aanlandingspunt in de regio Eemshaven is met zoekgebieden gewerkt waar ook meerdere aandachtspunten in de uitvoerbaarheid voor zijn.

Het tunnelconcept bestaat uit meerdere tunnelbuizen waar per buis een kabelverbinding of waterstofleiding in ligt, in vervolgstudies worden ook de mogelijkheden voor CO₂ leidingen onderzocht. Dat betekent dat voor elke nieuwe verbinding een nieuwe tunnelbuis gebouwd moet worden. Dat resulteert in jarenlange werkzaamheden rondom het intrede- en uitredepunt en voor de bouw van de tunnelbuizen. Voor elke nieuwe verbinding en dus nieuwe tunnelbuis zullen er werkzaamheden gestart moeten worden.

De complexiteit van de Tunnel route heeft ook zijn weerslag op de planning en kosten. Volgens de huidige inschatting duurt de tunnel minstens 3,5 jaar langer dan de Schiermonnikoog Wantij route en is deze 2 miljard (prijspeil 2024) duurder.

Deze reactie voldoet niet aan het advies van de Commissie m.e.r. De reactie laat immers niet zien dat enige beschouwing heeft plaatsgevonden van de milieuvordelen ten opzichte van andere, toekomstige windparken. Er wordt enkel beschreven welke (extra) maatregelen voor de Tunnelvariant waarschijnlijk nodig zijn. Maar die extra maatregelen zeggen niets over de vraag of de variant ook aanzienlijk slechtere gevolgen voor het milieu heeft. Deze conclusie kan óók niet worden getrokken nu op geen enkele wijze duidelijk is dat (en hoe) hierbij rekening is gehouden met toekomstige windparken. Ook het in de laatste alinea genoemde argument van een langere aanlegduur en hogere kosten overtuigt niet, nu niet inzichtelijk is of dit wel zo nadelig is ook in relatie tot andere windparken.

Kort voor de zomer van 2025 is het concept van de Partiele Herziening van het Programma Noordzee ter inzage gelegd. Deze herziening voorziet in het aanwijzen van het windenergiegebied 6/7, meer ten noordwesten in de Noordzee. In het bijzonder deze toen al voorgenomen aanwijzing van het gebied 6/7 maakt het noodzakelijk dat de Tunnelvariant nader wordt beschouwd, juist ook in relatie tot dit gebied.

In dit kader keren wij ons ook tegen het feit dat een separaat onderzoekstraject loopt naar aanlandingsmogelijkheden van het windenergiegebied 6/7 (VAWOZ). Onderdeel van dat onderzoek dient te zijn de vraag welke milieuvoordelen kunnen worden behaald door de wijze van aanlanding van gebied 6/7 (al dan niet gedeeltelijk) te combineren met de aanlanding van Doordewind.

Wij pleiten aldus voor een integraal en overkoepelend onderzoek naar de mogelijkheden tot aanlanding van beide windenergiegebieden.

Dat een dergelijk integraal en overkoepelend onderzoek noodzakelijk is, wordt overigens ook in de concept-NRD min of meer erkend. Daarin staat immers (zie par. 1.3.3) dat de Tunnelvariant mogelijk nader wordt onderzocht voor het windenergiegebied 6/7. Nogmaals, het is in onze visie onjuist om per windenergiegebied (Doordewind en 6/7) separaat onderzoek te doen. In plaats daarvan dienen deze gebieden in het kader van onderzoek naar aanlandingsmogelijkheden (ook) in onderling verband te worden beschouwd. Alleen dan wordt op voldoende wijze onderzocht of gekozen wordt voor de variant(-en) die (in brede zin) de minst nadelige effecten heeft (hebben) voor het milieu.

Al het voorgaande voert ons tot de conclusie dat de scope van het in de concept-NRD voorgestelde onderzoek te beperkt is. Naast de varianten die in de concept-NRD zijn uitgewerkt, dient ook de Tunnelvariant alsnog nader te worden beschouwd.

Wij realiseren ons dat hiermee breder wordt ingestoken dan voortvloeit uit PAWOZ Eemshaven. Daar zijn evenwel, zoals hiervoor is uitgewerkt, goede redenen voor. Het niet nader onderzoeken van de Tunnelvariant doet geen recht aan de huidige situatie en aan de ongerepte situatie op Schiermonnikoog en miskent een integrale benadering van windenergiegebieden. Het miskent bovendien een eerder door de Commissie m.e.r. uitgebracht advies.

De rijksoverheid zou een stap in de goede richting zetten en recht doen aan het integrale milieubelang door zelf als initiatiefnemer voor de tunnel op te treden en hier vaart achter te zetten.

3. Hoofdstuk 3 Concept-NRD (ook in relatie tot Beoordelingskader)

Inhoud Hoofdstuk 3

In Hoofdstuk 3 van de concept-NRD wordt een beschrijving gegeven van het project. In dit hoofdstuk wordt een aantal voor onze gemeente zeer relevante onderwerpen uitgewerkt.

Allereerst wordt ingegaan op de kenmerken van het gebied, waaronder de kenmerken van het Waddengebied en Schiermonnikoog (par. 3.2.1). In par. 3.2.3 wordt uiteengezet wat deze kenmerken betekenen voor het uitwerken van het voorkeursalternatief. In par. 3.3.3 is te lezen dat voor de kruising van Schiermonnikoog twee varianten worden onderzocht, te weten een kruising met gestuurde boringen en een kruising waarbij kabels worden geïnstalleerd met behulp van een trencher die over het eiland rijdt.

In par. 3.3.3 wordt aangegeven dat bij de kruising met gestuurde boringen de volgende punten spelen: morfologische stabiliteit, maximale lengte van een boring en minimaliseren van impact op ecologie. Bij het aanleggen van de kabels over land met behulp van de trencher wordt het volgende opgemerkt:

De variant met de trencher is gebaseerd op ecologische kennis, inbreng van omgevingspartijen en veldbezoek. Streven is bij de aanleg zo min mogelijk schade aan de vegetatie en de ondergrond aan te brengen. Daar waar wel schade optreedt moet dit zo snel mogelijk kunnen herstellen. De slenken overspoelen regelmatig met springtij, waardoor in het gebied ook regelmatig met nieuw slib en ander materiaal wordt aangevoerd. Daarom is gekozen voor een route langs de vierde slenk. De afstand tot de morfologisch instabiele

eilandstaart de Balg groot genoeg, is er goede aansluiting op de kabels in de Waddenzee en de verwachting is dat hersteltijd van het systeem sneller is dan hoog op de kwelder. Onderzocht wordt of de duinen aan de noordkant kunnen worden gekruist door het gebruik van een kleine wash-over (doorgang), zodat de aantasting van de duinen beperkt blijft.

Figuur 3.9 tot slot geeft de onderzoekscorridor weer.

Over de inhoud van hoofdstuk 3, zoals hiervoor samengevat, hebben wij een aantal opmerkingen en aandachtspunten. Deze komen hierna aan de orde. Daarbij zal op meerdere plaatsen ook een opmerking worden gemaakt over het in Hoofdstuk 4 (en bijlage B) opgenomen Beoordelingskader. Dit omdat een aantal in Hoofdstuk 3 besproken onderwerpen nader onderzoek vergt, en zodoende (ook) een nadrukkelijke(-r) plek verdient in het Beoordelingskader.

Opmerkingen en aandachtspunten

Dynamiek van het Waddengebied

Terecht wordt in par. 3.2.1 benoemd dat het Waddengebied altijd in beweging is, waardoor bijvoorbeeld geulen kunnen verschuiven. Verderop in het hoofdstuk wordt in dit kader opgemerkt dat de kabels voldoende diep moeten worden begraven, om te voorkomen dat deze bloot komen te liggen. Om het risico van blootspoelen te verkleinen, is gekozen voor een ligging van de kabels meer westelijk ten opzichte van de Balg. Het lijkt alsof wordt aangenomen dat hiermee het effect van de beweging en het verschuiven van geulen voldoende is onderkend. Wij betwijfelen ten eerste of de effecten van de dynamiek van bijvoorbeeld geulen voldoende in beeld is. Geulen in het Waddengebied en op de eilanden zijn zeer dynamisch. De 4^e slenk, waar nu verkennend onderzoek is gedaan, heeft zich de afgelopen 20 jaar steeds verder het eiland in gevreten, waardoor deze slenk nu bijna tot aan het Noordzeestrand komt. Deze morfologie moet zeer zorgvuldig onderzocht worden. Ook het al dan niet kruisen van slenken moet nadrukkelijk in het onderzoek worden betrokken. Zonder dit nadere onderzoek kan niet worden gezegd dat de risico's van blootspoelen van kabels (met alle gevolgen van dien) voldoende in beeld zijn.

De onderzoeksvragen die in bijlage B zijn opgenomen in relatie tot de dynamiek van de eilandkwelder schieten naar onze mening te kort. Het lijkt ons bovendien onvoldoende om enkel te kijken naar veranderingen 'in enkel de laatste jaren'.

Nader onderzoek naar de dynamiek van de geulen dient een nadrukkelijke plek te krijgen in het Beoordelingskader. Bij het milieuaspect 'Bodem en water op zee' wordt weliswaar gesproken over de dynamiek van kwelder en de Waddenzee, maar mede gelet op het feit dat dit niet terugkomt bij 'Bodem en water op land', heeft dit aspect in onze optiek onvoldoende aandacht gekregen.

Algemene opmerking Beoordelingskader

In het verlengde van het voorgaande past de volgende meer algemene opmerking over het Beoordelingskader. Het valt ons op dat in het Beoordelingskader (in par. 4.2.2 en bijlage B) niet duidelijk wordt of Schiermonnikoog wordt gezien als land of als zee (immers een kwelder). Deze onduidelijkheid werkt door in de milieu- en deelaspecten die worden onderzocht, in het bijzonder waar het gaat om het milieuaspect bodem en water. Door het ontbreken van een beschouwing over de verhouding land en zee (en vooral ook de dynamiek tussen land en zee) vragen wij ons af of de onderzoeken hier voldoende op zullen zijn toegespitst. Aanvulling en/of verduidelijking lijkt ons noodzakelijk.

Het Beoordelingskader laat nog veel onduidelijkheden, met name op het milieuaspect bodem en water en de verhouding land en zee (en vooral de dynamiek daarvan). Ook is niet duidelijk of Schiermonnikoog wordt gezien als land of zee.

Te mijden kwetsbare gebieden

Bij de te mijden kwetsbare gebieden worden (in par. 3.2.3) zeehondenligplaatsen en schelpenbanken als voorbeelden genoemd. Zeehondenligplaatsen en mosselbanken zijn vrij eenvoudig te vinden. Door

alleen deze voorbeelden te noemen, vragen wij ons af of de complexiteit van het gebied voldoende in beeld is, en dus ook of de onderzoeken daarop voldoende zullen worden ingericht.

Zeegras (dat slechts zeer spaarzaam voorkomt in dit gebied), ondergrondse schelpdierenbanken en ander onderwaterleven zijn zeldzaam, maar wel degelijk aanwezig. Ook gebieden waar dit in voorkomt zijn kwetsbaar en dienen te worden gemeden. Ook op de kwelder van Schiermonnikoog zal niet altijd direct duidelijk zijn wat er groeit en leeft.

Ook voor de te mijden kwetsbare gebieden geldt dat wij menen dat het Beoordelingskader te algemeen is en specifiek op de situatie dient te worden toegespitst.

Ritme van het wad

Het voorgaande heeft evenzeer te gelden voor het werken met het ritme van het wad. In dat kader wordt in par. 3.2.3 genoemd dat de werkzaamheden buiten kwetsbare periodes als het broedseizoen moeten plaatsvinden. Naast het broedseizoen (15 maart-15 juli) is sprake van het verlengde broedseizoen voor lepelaars (met name aan de zuidkant van de Oosterkwelder op Schiermonnikoog), het rui-seizoen (dat tot in oktober kan duren) en vervolgens het stormseizoen. Deze seizoenen volgen elkaar op.

Ook hier lijkt de benadering te eenvoudig en missen wij een zorgvuldige vertaling in het Beoordelingskader.

Doorwerking naar uitvoering

Het feit dat ogenschijnlijk te weinig inzicht bestaat in de hiervoor besproken typische kenmerken van het Waddengebied c.q. Schiermonnikoog maakt ook dat nog geen (min of meer definitieve) uitspraken kunnen worden gedaan over bijvoorbeeld het aantal noodzakelijke boringen, de afstand tussen de kabel(bundels) en doorlooptijden van de uitvoering. Het in par. 3.3 genoemde aantal boringen (6) en de in par. 3.4 genoemde periodes van een boring en aanleg met een wadtrencher (5 maanden resp. 1 maand) zijn dan ook voorbarig. Ook voor wat betreft de omvang van het onderzoekscorridor (figuur 3-9) is een slag om de arm op zijn plaats. Diepte en breedte van de aanlegzone kunnen vooruitlopend op de onderzoeken nog niet worden bepaald.

Wat het aantal boringen betreft is ons overigens opgevallen dat elders in de concept-NRD wordt gesproken van 2 (i.p.v. 6) boringen. Deze onduidelijkheid roept de vraag op waar nu in de onderzoeken van zal worden uitgegaan (waarbij als gezegd in onze optiek geldt dat het definitieve aantal afhangt van de uitkomsten van nog te verrichten onderzoeken).

De concept NRD biedt op dit moment nog weinig inzicht in de scope van het onderzoek voor wat betreft de breedte van de aanlegzone, de duur van de aanleg en de hoeveelheid kabels op welke plek en diepte. Het valt op dat dit voor het vaste land en Noordzee al veel duidelijker is.

Vervoersbewegingen onvoldoende betrokken

De beschrijvingen in Hoofdstuk 3 en ook de inhoud van het Beoordelingskader in Hoofdstuk 4 lijken zich te concentreren op de effecten van de (te zijner tijd te verrichten) werkzaamheden voor het aanleggen van de kabels. Er wordt in onze ogen onvoldoende aandacht besteed aan de effecten van de vervoersbewegingen die nodig zijn om de in het kader van het MER noodzakelijke onderzoeken te verrichten en om te zijner tijd de aanlegwerkzaamheden uit te voeren. Onze zorgen hierover zijn versterkt door de 'Voertoets vooronderzoek Doordewind, geofysisch en geotechnisch onderzoek op Schiermonnikoog TenneT TSO' die recent door Arcadis is opgesteld. In deze voortoets wordt opgemerkt dat het transport van en naar de onderzoekslocaties niet is meegenomen in het onderzoek. Dit is voor ons onbegrijpelijk, nu zeker ook die transportbewegingen negatieve effecten hebben voor het landschap en andere kenmerken van Schiermonnikoog. Daarbij was er sprake van extra transportbewegingen voor het opladen van een accu voor een elektrische sondeermachine. Een accu
bezoekadres . Nieuwestreek 5 . Schiermonnikoog . postadres . Postbus 20 . 9166 ZP . Schiermonnikoog telefoon
(0519) 53 50 50 . e-mail .postbus20@schiermonnikoog.nl . www.schiermonnikoog.nl

die in de buurt van Natura2000-gebied duinen (gevoeliger voor stikstof) is opgeladen, naar verluid met een dieselaggregaat. Wij hebben dit laatste niet zelf geconstateerd, maar dit is mondeling plenair beaamd tijdens de informatieavond op Schiermonnikoog d.d. 8 april 2026.

Alle vervoersbewegingen, zowel bij het verrichten van de onderzoeken als het uitvoeren van de werkzaamheden, moeten in de onderzoeken worden betrokken. Al deze bewegingen kunnen immers in brede zin nadelige gevolgen voor het milieu hebben. Hieronder vallen bijvoorbeeld ook vervoersbewegingen in verband met aan- en afvoer van materieel, inrichten van een basiskamp voor werknemers, aan- en afvoer van werknemers, vervoer van haspels, vervoer op de veerdienst etc.

Zichtbare nadelige effecten

Dat vervoersbewegingen tot nadelige effecten en schade kunnen leiden (en dus in alle onderzoeken moeten worden betrokken) hebben wij ook afgelopen winter (februari en maart 2026) geconstateerd. In die periode is op Schiermonnikoog vooronderzoek gedaan naar het mogelijk kruisen van Schiermonnikoog met behulp van een wadtrencher. De onderstaande foto's laten de schade aan de route naar het onderzoeksplot zien. De foto links toont de situatie waar onderzoek plaatsvindt naar de druk en rijbeweging van voertuigen, de foto rechts toont de weg naar het onderzoeksplot toe.



Werken op een eiland

We willen ook aandacht vragen voor de bijzondere omstandigheden, naast natuur, rondom het werken op Schiermonnikoog. De capaciteit van de veerdienst is beperkt, de wegen en vooral strandovergangen zijn smal en niet berekend op zwaar vervoer. Bovendien is Schiermonnikoog een autoluw eiland. Dat betekent dat extra verkeersstromen invloed hebben op de kwaliteit van de woonomgeving. Het dorp, met smalle wegen en gemengd verkeer met voetgangers, fietsers en schoolgaande kinderen, moet in elk geval gemeden worden, maar ook de wegen naar het strand zijn smal en gevuld met gemengd verkeer, zonder aparte fietsstroken.

Tot slot is ook de capaciteit van hulpdiensten beperkt. Voor bovenstaande punten moet extra aandacht zijn.

Wadtrencher

Wat betreft het gebruik van een wadtrencher constateren wij dat in de concept-NRD de termen 'wadtrencher' en 'trencher' door elkaar worden gebruikt. Daarbij valt op dat op bladzijde 29 wordt opgemerkt dat een trencher een voertuig op rupsbanden met minimale druk op de ondergrond is, vergelijkbaar met de wadtrencher voor de Waddenzee. Door deze verschillende woordkeuze is ons niet duidelijk of uitsluitend wordt uitgegaan van het gebruik van een wadtrencher.

Wij benadrukken om die reden dat wij ons verzetten tegen het gebruik van een trencher, alsook tegen een open ontgraving. De variant van het aanleggen van een kabel over land is alleen uitvoerbaar als deze variant kan worden gerealiseerd door inzet van een wadtrencher.

Onderzoekscorridor en tracé kabel over land

Hiervoor kwam de in figuur 3-9 opgenomen onderzoekscorridor al een keer ter sprake. Aangegeven is toen dat zonder de nog te verrichten onderzoeken niet met zekerheid kan worden gesteld dat deze corridor afdoende is. In aanvulling hierop merken we nog op dat ook het in deze figuur opgenomen tracé voor de variant met de trencher nog niet kan vaststaan. In de concept-NRD wordt aangegeven dat dit tracé is gebaseerd op ecologische kennis, inbreng van omgevingspartijen en een veldbezoek. Het uiteindelijke tracé zal evenwel ook afhangen van de uitkomsten van de nog te verrichten onderzoeken.

Het tracé van de variant met de trencher dient op basis van de onderzoeksresultaten te worden bepaald.

Verwijderingsfase en effecten op lange termijn

Voor de kabels in de Noordzee wordt in de concept-NRD uitgegaan van het principe 'bury to forget'. Voor de overige onderdelen (Schiermonnikoog, Waddenzee, vaste land) is dit principe niet aan de orde. De verwijderingsfase wordt echter niet beschreven. Het is in onze ogen van belang om een indicatie te geven van het aantal decennia/jaren dat de kabels in de nu nog ongerepte natuur blijven liggen. Ook achten wij het noodzakelijk dat nu reeds een beschrijving wordt gegeven van wat er nodig is voor het verwijderen (en/of vervangen) van de kabels. Daarnaast dienen de effecten van de (zeer) lange termijn dat de kabels in zee en op land liggen te worden onderzocht. Ook wordt ervan uitgegaan dat onderhoud niet of nauwelijks nodig zal zijn, maar in een dynamisch gebied als de Waddenzee en de dynamische eilandstaart is dat niet uit te sluiten. De effecten van onderhoud (opgraven, repareren en herbegraven) moeten beter omschreven worden.

Tot slot vragen wij aandacht voor een effect op de lange termijn dat ook niet omschreven staat, namelijk mogelijke sabotage van de kabels. Schiermonnikoog heeft nauwelijks hulpdiensten en is niet berekend op eventuele sabotage / terrorisme van kabels.

We missen aspecten rond de onderhouds- én verwijderingsfase en andere effecten op de lange termijn in de beschrijving van het project in Hoofdstuk 3, maar ook in het Beoordelingskader in Hoofdstuk 4.

Andere ontwikkelingen

In par. 3.5 worden andere ontwikkelingen genoemd. Deze ontwikkelingen zijn van belang in verband met het onderzoek naar cumulatie van effecten.

Wij missen in deze paragraaf een verwijzing naar 'Staat van de Waddenzee 2025'¹. Dit rapport wijst uit dat het niet goed gaat met de Waddenzee. Het rapport is een bouwsteen voor het Beleidskader Natuur Waddenzee dat zal worden opgesteld door de ministeries van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en (LNVN) en Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Binnen dit Beleidskader moet er in de toekomst beter gekeken worden naar de cumulatie van activiteiten in het Waddengebied.

Vooruitkijkend naar het Beleidskader Natuur zou bij de cumulatie van effecten niet alleen gekeken moeten worden naar andere (toekomstige) plannen en/of projecten. Er moet ook beoordeling plaatsvinden van effecten van project Doordewind in samenhang met reeds bestaande activiteiten.

¹ Staat van de Waddenzee, Waddenacademie, juni 2025 in opdracht van ministeries van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en (LNVN) en Infrastructuur en Waterstaat (IenW).
bezoekadres . Nieuwestreek 5 . Schiermonnikoog . postadres . Postbus 20 . 9166 ZP . Schiermonnikoog telefoon (0519) 53 50 50 . e-mail .postbus20@schiermonnikoog.nl . www.schiermonnikoog.nl

Daarnaast ontbreekt in tabel 3-2 (Andere grote ontwikkelingen in het gebied Net op zee Doordewind, pagina 44) een aantal belangrijke ontwikkelingen. In ieder geval ontbreken de volgende projecten op de lijst: de (uitbreiding van de) gaswinning ten noorden van Schiermonnikoog, het windenergieproject Ten Noorden van de Waddeneilanden, de aanleg van de wadkabel ten behoeve van de duurzame stroomvoorziening van Schiermonnikoog (en de andere eilanden) en het groot onderhoud (en verkeersveilig inrichten) van de Veerhaven Schiermonnikoog en het project Dijk- en duinversterking Schiermonnikoog.

Wat betreft het project Dijk- en duinversterking Schiermonnikoog wordt in de Reactienota gesuggereerd dat dit project geen doorgang zal vinden vanwege aangepaste dijknormering. Daarmee miskent u dat deze normering nog niet is aangepast; dat is nog slechts een voornemen. Op dit moment dient er in het kader van de concept-NRD dan ook van te worden uitgegaan dat het project Dijk- en duinversterking doorgang zal vinden.

4. Beoordelingskader (Hoofdstuk 4 en bijlage B)

Hiervoor in paragraaf 3 hebben we al (in relatie tot hoofdstuk 3 van de concept-NRD) de nodige opmerkingen gemaakt over het Beoordelingskader. In aanvulling hierop merken we nog het volgende op.

Referentiesituatie

In de inleiding van Hoofdstuk 4 (par. 4.1) wordt een beschrijving gegeven van de referentiesituatie. We missen in deze paragraaf de belangrijke ontwikkelingen als genoemd in par. 3.5, aangevuld met de in par. 3 van deze zienswijze benoemde ontwikkelingen die ten onrechte niet zijn vermeld in de concept-NRD.

In relatie tot de referentiesituatie merken we verder het volgende op. Hoewel wij ons realiseren dat dit niet zozeer in een NRD thuishoort, achten wij het van belang dat een 0-meting wordt uitgevoerd en vastgelegd van het gebied waarin de werkzaamheden zullen worden uitgevoerd.

Alleen dan kan immers (achteraf) worden vastgesteld welke schade aan het gebied is toegebracht en dient te worden hersteld. Die informatie is van wezenlijk belang om bijvoorbeeld ook te worden betrokken bij de (eventueel aanvullende) maatregelen in verband met herstel van de oorspronkelijke situatie.

Beoordelingskader

Wij zetten vraagtekens bij de volledigheid van het beoordelingskader zoals opgenomen in par. 4.2.2 en bijlage B. Wat we in de gehele onderzoeksopzet missen, is onderzoek naar tijdsduur en planning van de werkzaamheden.

Vanwege de bijzondere eigenschappen van het Waddengebied en Schiermonnikoog zijn de aspecten tijdsduur en planning van de werkzaamheden in het kader van de bescherming van het milieu van essentieel belang.

Wat betreft het Beoordelingskader uit bijlage B) hebben we over onderstaand onderdeel nog een aantal opmerkingen:

Verkeersbewegingen en luchtkwaliteit	Tijdens de aanleg van de kabels en het converterstation vinden er verkeersbewegingen plaats voor materiaal en personeel. Deze tijdelijke toename van verkeersbewegingen (vrachtverkeer en busjes) tijdens de aanlegfase kan overlast veroorzaken en eventuele effecten hebben op onder andere de verkeersveiligheid. Een verhoging van het aantal verkeersbewegingen leidt tevens tot een vermindering van de luchtkwaliteit door uitlaatgassen.	Kwalitatief	Kabels op land, converterstation	Tijdelijk
Recreatie en toerisme	Invloed op recreatieve functies in het gebied en hinder tijdens de aanlegfase en gebruiksfase (o.a. geluid en zicht).	Kwalitatief en kwantitatief	Kabels op land, converterstations	Beide

Voor wat betreft de verkeersbewegingen lijkt het onderzoek zich te beperken tot de gevolgen voor de verkeersveiligheid en luchtkwaliteit. Extra verkeersbewegingen hebben evenwel ook (mogelijk) gevolgen voor bijvoorbeeld de begaanbaarheid van het strand.

Voor ons eiland is het essentieel dat het strand te allen tijde begaanbaar blijft voor wandelaars, fietsers en strandrijders, en ook voor zeezoogdieren en vogels. Verder heeft het aantal verkeersbewegingen mogelijk gevolgen voor de drukte op de veerdiensten. Ook dit dient nader te worden beschouwd. Tot slot moeten bestaande wegen en strandovergangen in ogenschouw worden genomen om te bezien of deze bestand zijn tegen het vervoer van het benodigde materiaal.

Recreatie en toerisme van essentieel belang voor Schiermonnikoog

Voor wat betreft recreatie en toerisme lijkt het onderzoek zich te beperken tot mogelijke hinder door geluid en zicht. Recreatie en toerisme zijn voor Schiermonnikoog van het grootste belang. In dat kader dient aandacht te bestaan voor alle aspecten die Schiermonnikoog tot een unieke toeristische plek maken en die aldus toeristen naar het eiland trekken.

Tegen deze achtergrond dient te worden onderzocht welke gevolgen er kunnen optreden voor bijvoorbeeld de oosterkwelder; deze dient buiten het broedseizoen begaanbaar te blijven voor zowel mens als dier. Verder dient de duur van de activiteiten zo kort mogelijk te zijn en het liefst in een zo aaneengesloten mogelijke periode te worden uitgevoerd met zo min mogelijk zichtbaarheid. Voorts dient de verstoring zo minimaal mogelijk te zijn, zowel op de korte als op de lange termijn. Bij een aanlegmethode met een wadtrencher moet het gebied dus kunnen herstellen en activiteiten die hebben plaatsgevonden, moeten naderhand onzichtbaar zijn. Daarnaast mag wat ons betreft niet gereden worden over strandovergangen in het drukke zomerseizoen (bij benadering juli en augustus).

Afwegingskader

Afgezien van het in het Beoordelingskader gegeven overzicht van te onderzoeken milieu- en deelaspecten, is voor ons uiteindelijk vooral ook van belang hoe de resultaten van de diverse onderzoeken worden afgewogen. Hieraan wordt enige aandacht besteed bij de bespreking van de beoordelingsmethodiek in par. 4.2.1. Daarin wordt het systeem van scores benoemd. Dat systeem is op zichzelf duidelijk. Wat evenwel mist, is enig inzicht in de wijze waarop de verschillende scores worden afgewogen. Welke milieuaspecten wegen uiteindelijk het zwaarst? Inzicht hierin is wat ons betreft in het bijzonder van belang bij de keuze voor de kruising van Schiermonnikoog, via een HDD-boring of met een wadtrencher.

In dit kader benadrukken wij nogmaals dat het aanleggen van de kabels een zeer grote impact heeft op Schiermonnikoog. Temeer omdat Schiermonnikoog een van de laatste (misschien wel de laatste) ongerepte stukken natuur is in Nederland. Op de oostpunt van Schiermonnikoog is geen infrastructuur en er zijn nauwelijks menselijke activiteiten. Juist de rust, ruimte en stilte van onze gemeente trekt vele bezoekers. De lokale economie is afhankelijk van deze bezoekers en het economisch belang van rust en ruimte is op lokaal niveau dan ook overduidelijk. Het afwegingskader dient er wat ons betreft op te

zijn gericht dat dit ongerepte karakter van Schiermonnikoog als een van de zwaarste uitgangspunten heeft te gelden.

Er wordt gesteld dat een en ander aandacht krijgt in de te maken uitvoeringsafspraken. Het maken van deze afspraken is inderdaad wenselijk en noodzakelijk, maar voor ons onvoldoende.

In het kader van de concept-NRD verwachten wij dat reeds nu (op zijn minst tot op zekere hoogte) wordt aangegeven hoe de diverse milieuaspecten worden gewogen. Daarin dient dan tot uitdrukking te komen dat u inderdaad de natuurwaarden, rust, ruimte en stilte van ons eiland vooropstelt. Kosten mogen hierbij in onze optiek bij de afweging geen rol spelen.

5. Participatie

Hoofdstuk 5 van de concept-NRD gaat over participatie. Over de wijze waarop participatie tot nu toe vorm heeft gekregen, willen wij graag het volgende opmerken.

De kabel wordt aangelegd door het meest natuurlijke en ongerepte deel van Nederland. Het verbaast ons dan ook dat er tot nu toe slechts één startbijeenkomst is geweest voor natuur- en milieuorganisaties.

Voor een degelijke participatie is het noodzakelijk dat deze organisaties meer worden betrokken zodat zij stem kunnen geven aan het gebied. Het moet voor deze organisaties ook mogelijk zijn om, als het zover is, conceptteksten te zien van onderzoek en afwegingen.

Tijdens de informatieavond op Schiermonnikoog op 8 april 2026 is toegezegd dat buiten de officiële momenten waarop een reactie mogelijk is (bij het Ontwerpbesluit, Q4 2027) er plenaire informatieavonden en individuele inloopmomenten komen op Schiermonnikoog. Het is belangrijk inwoners goed te informeren over de voortgang en gebruik te maken van kennis van het gebied. We zijn dan ook blij met deze toezegging en bevestiging die bij deze.

6. Tot slot

Tot zover voor dit moment onze reactie op de concept-NRD. Wij sluiten af met een uitdrukkelijke oproep aan de betrokken Ministeries en initiatiefnemer TenneT om alles op alles te zetten om de impact voor Schiermonnikoog en het Waddengebied te minimaliseren. Te beginnen als gezegd met nader onderzoek naar de Tunnelvariant. Wij dringen erop aan om de scope van het MER-onderzoek te verbreden en óók de Tunnelvariant hierin te betrekken.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zijn graag bereid onze reactie in een persoonlijk overleg nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

burgemeester en wethouders van Schiermonnikoog,

de loco-secretaris,

de burgemeester,



M. Michels



H.A. Meendering

