



Zienswijze Groningen Seaports N.V. op het Ontwerpprogramma Verbindingen Aanlanding Wind Op Zee (VAWOZ)

Wind op zee vormt een van de belangrijkste pijlers in de ontwikkeling van de Eemshaven en het bredere energie- en industriecluster in Noord-Nederland. De Eemshaven is uitgegroeid tot een van de toonaangevende offshore windhavens rond de Noordzee, van waaruit inmiddels 25 offshore windparken zijn aangelegd - circa één op de vijf offshore windparken op de Noordzee. Daarnaast vormt de combinatie van grootschalige aanlanding van windenergie op zee, waterstofproductie, opslag en energie-infrastructuur de kern van de toekomstige economische ontwikkeling van het cluster. Groningen Seaports onderschrijft dan ook de nationale ambitie om door te groeien naar 30 GW wind op zee in 2040 en verder richting 40 GW. Tegelijkertijd constateren wij dat in het ontwerpprogramma voor Noord-Nederland geen voorkeursalternatief is aangewezen voor toekomstige aanlandingen van wind op zee en dat de Tunnelroute en Oude Westereemsroute vooralsnog zijn opgenomen als 'overige alternatieven'. Deze keuze doet geen recht aan het strategisch belang van Noord-Nederland en in het bijzonder de Eemshaven voor de verdere ontwikkeling van het Nederlandse energiesysteem, het industriële vestigingsklimaat en de toekomstige behoefte aan systeemintegratie van elektriciteit, waterstof en andere energie-infrastructuur.

Daarnaast achten wij het van groot belang dat het Rijk de keuzes in VAWOZ en de nieuwe routekaart wind op nadrukkelijk verbindt aan de bestuurlijke afspraken uit Nij Begun. Daarin is door het kabinet vastgelegd dat tenminste 33 procent van de nog aan te leggen capaciteit voor Wind op Zee zal aanlanden in de provincie Groningen. De huidige positionering van de Tunnelroute en Oude Westereemsroute als 'overig alternatief' staat op gespannen voet met deze afspraak en laat onvoldoende strategische prioriteit en bestuurlijke inzet zien. Als deze routes niet tijdig en volwaardig worden doorontwikkeld, ontstaat niet alleen vertraging in de verdere uitbouw van wind op zee, maar ook concrete schade voor het investeringsperspectief van het noordelijk haven- en industriecluster, de robuustheid van het nationale energiesysteem en de mogelijkheid om toekomstige elektriciteits-, waterstof- en CO₂-stromen in samenhang te ontwikkelen.

Een strategische positie die verder reikt dan regionale elektriciteitsvraag

Het ontwerpprogramma motiveert het ontbreken van een voorkeursalternatief voor Noord-Nederland mede vanuit de redenering dat het reeds geplande aanbod van 4,6 GW windenergie op zee voldoende zou zijn om in de huidige vraag naar elektriciteit in Noord-Nederland te voorzien. Wij zijn van mening dat deze benadering te beperkt is. De betekenis van de Eemshaven voor het energiesysteem laat zich niet uitsluitend beoordelen op basis van regionale eindvraag, maar moet nadrukkelijk ook worden gezien vanuit de nationale systeemfunctie van het gebied, de beschikbare ruimte voor grootschalige energie- en industrieontwikkeling, de koppeling met elektrolyse en waterstof en het belang van een robuust investeringsperspectief voor bestaande en nieuwe industriële activiteiten.

Noord-Nederland biedt juist de voorwaarden om zich te ontwikkelen tot een strategische waterstofhub van nationaal belang. De regio beschikt over een diepzeehaven, ruimte voor grootschalige energie- en industrieontwikkeling, mogelijkheden voor elektrolyse, bestaande gasinfrastructuur, opslagmogelijkheden en een industriële basis waarin waterstof direct kan worden toegepast. Onder het huidige Europese kader voor hernieuwbare waterstof telt waterstof bovendien alleen als hernieuwbaar wanneer de gebruikte elektriciteit aantoonbaar hernieuwbaar is én voldoet aan strikte eisen voor additionaliteit, temporele correlatie en geografische correlatie. Daardoor is directe toegang tot grootschalige hernieuwbare opwek voor industriële clusters als de Eemshaven essentieel.



Wanneer aanvullende wind op zee niet in Groningen aanlandt, raakt dat daarom niet alleen het perspectief op voldoende duurzame elektriciteit, maar ook de mogelijkheid om in Noord-Nederland op grote schaal certificeerbare groene waterstof, groene grondstoffen en nieuwe industriële ketens te ontwikkelen. Onvoldoende en niet tijdig beschikbare duurzame elektriciteit uit wind op zee ondermijnt daarmee direct het toekomstperspectief van het noordelijk industriecluster, de opbouw van een waterstofeconomie en het verdienvermogen en de werkgelegenheid in de regio.

Noordelijke aanlandopties moeten volwaardig onderdeel blijven in VAWOZ

Voor Groningen Seaports is helder dat de Eemshaven een logische en noodzakelijke locatie is voor aanvullende aanlandingen van wind op zee. Daarom mogen zowel de Tunnelroute als de Oude Westereemsroute nu niet worden weggezet als 'overige alternatieven', maar moeten deze routes binnen VAWOZ volwaardig onderdeel blijven van vervolgonderzoek, bestuurlijke inzet en strategische voorbereiding.

Tunnelroute

Na afronding van PAWOZ is het ministerie gestart met nader onderzoek naar de Tunnelroute. Wij waarderen het zeer dat dit traject voortvarend is opgepakt door het ministerie. Dit nadere onderzoek heeft geleid tot een actualisatie van de realisatieplanning. Binnen PAWOZ werd voor deze route nog uitgegaan van een mogelijke realisatie in 2036. VAWOZ laat zien dat deze op zijn vroegst realiseerbaar is tussen 2040 en 2044, maar alleen als begin 2027 met een projectprocedure kan worden gestart.

Wij onderschrijven het belang om een zo realistisch mogelijke en daarmee betrouwbare planning af te geven richting partijen die afhankelijk zijn van de aansluiting van wind op zee. Juist daarom is een stevigere inzet op deze route nodig. Wanneer begin 2027 niet met een projectprocedure kan worden gestart, verdwijnt niet alleen tempo uit het proces, maar komt ook realisatie aan het begin van de jaren '40 serieus onder druk te staan. Dat heeft directe gevolgen voor investeringsbeslissingen in elektriciteitsintensieve industrie, elektrolyse, waterstofketens, CO₂-infrastructuur en nieuwe verduurzamingsprojecten in en rond de Eemshaven. Uitstel van de Tunnelroute betekent daarmee niet alleen vertraging op één project, maar verzwakking van een nationale energie- en industrieoppositie.

Of en onder welke voorwaarden realisatie van de Tunnelroute daadwerkelijk mogelijk is, zal in belangrijke mate uit verdere procedurele uitwerking moeten blijken. Juist daarom is het niet logisch om deze route in deze fase al als 'overig alternatief' te positioneren. De Tunnelroute vormt een van de weinige structurele opties voor aanvullende aanlanding van groene stroom en waterstof en voor CO₂-export via de Eemshaven. Dat vraagt om duidelijke regie, bestuurlijke prioriteit en een zichtbaar ambitieniveau van het Rijk. Groningen Seaports roept het Rijk daarom op om zich expliciet in te zetten op een start van de projectprocedure in 2027 en daarvoor tijdig de benodigde stappen, besluiten en randvoorwaarden te borgen.

Tegen die achtergrond is het logisch om de Tunnelroute alsnog formeel op te nemen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK), zodat de verdere ontwikkeling van deze route ook programmatisch wordt geborgd als strategische prioriteit binnen de nationale energie-infrastructuur. In de Nota van Antwoord op onze zienswijze op PAWOZ-Eemshaven heeft het ministerie aangegeven dat de tunnelroute in de volgende MIEK-ronde zou worden meegenomen. Vastgesteld moet echter worden dat deze formele opname in het MIEK voorsnog niet heeft plaatsgevonden. Wij roepen het Rijk op om de Tunnelroute alsnog formeel



op te nemen in het MIEK en daarmee expliciet te erkennen als strategische prioriteit binnen de nationale energie-infrastructuur.

Oude Westereemsroute

Het ontwerpprogramma VAWOZ motiveert wat ons betreft onvoldoende waarom de Oude Westereemsroute als 'overig alternatief' is aangemerkt. In PAWOZ werd voor deze route nog uitgegaan van een mogelijke ingebruikname in 2036. In het ontwerpprogramma VAWOZ wordt niet duidelijk gemotiveerd waarom de realisatietermijn van deze route met minimaal vijf jaar is opgeschoven en welke nieuwe inzichten daaraan ten grondslag liggen.

De Oude Westereemsroute kan de robuustheid van het nationale systeem vergroten en houdt grensoverschrijdende optionaliteit in stand. Om te voorkomen dat deze route pas weer in beeld komt wanneer andere alternatieven afvallen, is het van belang deze route binnen VAWOZ als serieuze optie te blijven beschouwen. Voor de Oude Westereemsroute geldt bovendien dat in het programma wordt aangegeven dat de Duitse autoriteiten deze route op dit moment niet vergunbaar achten, maar dat tegen de achtergrond van het belang van de energietransitie, de rol van de Eemshaven en de geopolitieke ontwikkelingen niet kan worden uitgesloten dat de opstelling in de toekomst verandert. Juist daarom is het van belang de Oude Westereemsroute als volwaardig alternatief binnen de scope van VAWOZ te behouden en het gesprek met Duitsland voort te blijven zetten om gezamenlijk te verkennen onder welke voorwaarden deze route wel perspectief kan bieden. Tijdens de trilaterale waddenconferentie in Esbjerg is gepresenteerd dat de Duitse Natuurorganisatie Bund gaat onderzoeken hoe kabels via de diepe geulen, waaronder de Eems, aangelegd kunnen worden. Dit onderzoek zal na de zomer van 2026 starten. Wij geven in overweging om te bezien of het voordelen biedt om hierin gezamenlijk op te trekken.

Waterstof

Het ontwerpprogramma wijst op dit moment geen aanlandopties voor waterstof aan gezien de huidige pauze in de ontwikkeling van waterstofproductie op zee. Uit VAWOZ blijkt wel dat een aanlanding van waterstof nabij Den Helder, Grijskerk en/of Eemshaven als kansrijk wordt beschouwd. Wanneer de ontwikkeling van waterstof op zee wordt hervat, ligt het voor de hand om Noord-Nederland opnieuw zwaar te laten meewegen, juist vanwege de combinatie van haveninfrastructuur, energie-intensieve industrie, bestaande gasinfrastructuur, opslagmogelijkheden en de koppeling met grootschalige waterstofvraag en -productie. Wij verzoeken het Rijk daarom om in de verdere uitwerking van de routekaart wind op zee en aanverwante infrastructuurtrajecten expliciet rekening te blijven houden met de strategische rol van de Eemshaven voor waterstofaanlanding en systeemintegratie.

Ruimte voor innovatie

Bij de verdere uitwerking van de noordelijke aanlandopties is het van belang de opgave niet te smal te definiëren. De kern is een robuuste en toekomstbestendige verbinding van de Eemshaven met het toekomstige energiesysteem op de Noordzee. Dat vraagt om een benadering waarin het Rijk ook actief ruimte creëert voor innovatie en voor alternatieve technische oplossingen, zoals green SOCCS, wanneer die kunnen bijdragen aan een vergunbare, uitvoerbare en toekomstvaste verbinding. Juist in een situatie waarin ruimtelijke, ecologische en uitvoeringsvraagstukken zwaar wegen, is het van belang om innovatieve oplossingsrichtingen serieus te blijven onderzoeken.

Prioriteit voor wind op zee en waterstof

In het ontwerpprogramma VAWOZ wordt benoemd dat de beschikbare en geplande transportcapaciteit op het hoogspanningsnet in Noord-Nederland waarschijnlijk voldoende is voor ten minste één extra aanlanding van 2GW wind op zee (bovenop Doordewind Beta), maar



dat dit beeld verandert zodra andere vormen van grootschalige energieproductie, zoals kerncentrales, op het net worden aangesloten. Voor Groningen Seaports ligt de prioriteit de komende decennia nadrukkelijk bij de verdere uitbouw van wind op zee, waterstofproductie en -import, CO₂-opslag en -hergebruik, energieopslag en slimme balancerings van het energiesysteem. Dit zijn ontwikkelingen die aansluiten op de bestaande kracht van de Eemshaven, de reeds aanwezige infrastructuur, internationale samenwerkingen en de afspraken die met Rijk en regio binnen Nij Begun zijn gemaakt over de rol van Groningen in de energietransitie. Binnen die afweging zien wij geen logische ruimte voor de ontwikkeling van een kerncentrale in de Eemshaven.

In de Eemshaven zijn (milieu)ruimte, netcapaciteit, zoetwater, arbeidskrachten, vergunningencapaciteit en uitvoeringskracht schaars. Wij kiezen ervoor deze schaarse middelen in te zetten voor projecten die direct bijdragen aan de reeds ingezette ontwikkeling van het energiecluster. Een kerncentrale legt langdurig beslag op dezelfde ruimte, infrastructuur en capaciteit die ook nodig zijn voor de versnelling van offshore wind, waterstof en andere duurzame energieprojecten. Bovendien vraagt de ontwikkeling van het energiesysteem in de Eemshaven juist om flexibiliteit, opslag en conversie van duurzame energie, passend bij de grote groei van wind op zee die de komende jaren in Noord-Nederland landt.

Tot slot

Voor het haven- en industriecluster in Groningen is tijdige duidelijkheid over toekomstige energie-infrastructuur essentieel. Bedrijven nemen investeringsbeslissingen op basis van de beschikbaarheid van duurzame elektriciteit, netcapaciteit, waterstofinfrastructuur en een geloofwaardig langetermijnperspectief. Het definitieve programma moet daarom niet alleen voorzien in de nu aangewezen voorkeursalternatieven, maar ook volwaardig ruimte, bestuurlijke inzet en ontwikkelperspectief borgen voor aanvullende uitbreidingen van de aanlandstructuur in Noord-Nederland.

Wij roepen het Rijk op om de positie van Noord-Nederland en de Eemshaven daarin expliciet te borgen, in lijn met de afspraken uit Nij Begun, en om de Tunnelroute en Oude Westereemsroute niet als 'alternatieve optie' te behandelen maar als volwaardige strategische routes voor de verdere uitbouw van wind op zee. Daar hoort bij dat het Rijk de Tunnelroute programmatisch verankert en inzet op een start van de projectprocedure in 2027.

De Eemshaven is niet alleen een aanlandlocatie, maar een strategisch energie- en industriecluster van nationaal belang, waar grootschalige opwek, omzetting, opslag, doorvoer en gebruik van energie samenkomen. In een energiesysteem dat in toenemende mate vraagt om integratie van elektronen en moleculen, vraagt de volgende fase van VAWOZ om een duidelijkere prioritering en zwaardere positie van het noorden passend bij het strategische belang van de Eemshaven voor het landelijke energiesysteem. Voor Groningen Seaports staat daarbij voorop dat schaarse ruimte, netcapaciteit en uitvoeringskracht in de Eemshaven in de eerste plaats beschikbaar moeten blijven voor de verdere ontwikkeling van wind op zee en waterstof, omdat juist die opgaven passen bij de strategische koers van het gebied. Groningen Seaports blijft hierover graag in gesprek en draagt daar vanuit zijn regionale én nationale systeemrol constructief aan bij.