

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

**Gedeputeerde Staten**

Contact

Postadres Provinciehuis  
Postbus 90602  
2509 LP Den Haag  
T 070 - 441 66 11  
www.zuid-holland.nl

Datum  
Zie verzenddatum links onder  
Ons kenmerk  
DOS-2016-0001009  
PZH-2016-565264279  
Uw kenmerk  
DGETM-EO / 16087172  
Bijlagen  
-

Ministerie van Economische Zaken  
Directie Energie & Omgeving

Postbus 20401  
2500 EK Den Haag

Onderwerp  
Advies over het voorkeursalternatief voor het net op zee  
Hollandse Kust (zuid)

Geachte minister Kamp,

Naar aanleiding van uw brief van 30 juni 2016 reageren wij hierbij op de 'Afwegingsnotitie voorkeursalternatief Net op zee Hollandse Kust (zuid)'.

Bij brief van 4 maart 2016 hebben wij u eerder, naar aanleiding van de 'Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau Milieueffectrapport Transmissiesysteem op zee Hollandse Kust (zuid)', onze constatering omtrent de tracéalternatieven meegegeven. Onze huidige denkrichtingen verschillen op hoofdlijnen niet erg van deze eerdere constatering.

Wij hebben de uitvoerige rapportage bestudeerd en komen tot de volgende opmerkingen.

#### Toevoeging variant Woud-Harnasch

In onze eerdere reactie hebben wij en enkele andere belanghebbenden gevraagd om nader te bezien of er een alternatieve locatie denkbaar is op bedrijventerrein Harnaschpolder, buiten de toen reeds opgenomen locatie ter hoogte van de Harnaschknoop (variant 1AWH). U hebt deze locatie nader geduid, waarvoor dank.

#### Negatief sentiment omgeving

Ondertussen is ons gebleken dat ook de locatie Woud-Harnasch niet op veel steun zal kunnen rekenen uit de omgeving. Er heerst de nodige weerstand in gemeenteraden over de aanstaande plannen om eventueel een tracé naar Wateringen te laten lopen. Bij alle tracéalternatieven naar Wateringen zal de omgeving de gevolgen ondervinden van de boorwerkzaamheden van Kijkduin tot Wateringen. Daarbij spelen zorgen over het doorkruisen van het duingebied bij Ockenburgh en het kappen van stedelijk groen.

Ook een nieuw transformatorstation zal gelet op de flinke omvang ervan op weinig steun kunnen rekenen wat voor een groot deel is toe te rekenen aan het verleden waar andere grootschalige



Bezoekadres  
Zuid-Hollandplein 1  
2596 AW Den Haag

Tram 9 en de buslijnen  
90, 385 en 386 stoppen  
dichtbij het  
provinciehuis. Vanaf  
station Den Haag CS is  
het tien minuten lopen.  
De parkeerruimte voor  
auto's is beperkt.



nutsvoorzieningen zijn geplaatst in dit dichtbevolkte deel van de Randstad. Denk hierbij aan een rioolwaterzuiveringslocatie, het 380 kV tracé en het reeds aanwezige hoogspanningsstation bij Wateringen. Wij hechten er, gelet op deze voorgeschiedenis, waarde aan dat impact van ruimtelijke ingrepen waar mogelijk gelijkmatig worden verdeeld over de provincie en goed wordt bezien of deze ontwikkeling nog wel zo passend is in dit gebied. Wij hebben hierbij onze twijfels.

#### *Aantrekkende belangstelling voor bedrijventerrein Harnaschpolder*

Wij zijn erop gewezen door de gemeente Midden-Delfland dat het bedrijventerrein Harnaschpolder met de doortrekking van de snelweg A4 aanzienlijk meer belangstelling kent bij marktpartijen. Dit zorgt ervoor dat dit bedrijventerrein geheel gevuld wordt door bedrijvigheid. Onze eerdere constatering dat het bedrijventerrein Harnaschpolder grotendeels niet verkocht raakt, lijkt volgens de informatie van de gemeente door de realiteit te worden ingehaald.

Deze ontwikkeling is uiteraard positief voor bedrijventerrein Harnaschpolder wat zich zo kan doorontwikkelen tot een kwalitatief interessant bedrijventerrein waar ondernemers zich graag vestigen. Dit bedrijventerrein kan zo ook bijdragen aan de werkgelegenheid.

Gelet op het voorgaande is plaatsing van een transformator op de locatie Woud-Harnasch dus ook nadelig, hoewel minder nadelig dan de andere twee locaties nabij Wateringen.

Wij beschouwen deze variant pas als voorkeurslocatie indien het tracé naar de Maasvlakte niet mogelijk blijkt te zijn.

#### Locatie Kassencomplex

Zoals in onze reactie van 4 maart 2016 genoemd, hebben wij in het bijzonder moeite met de plaatsing van een transformator in duurzaam glastuinbouwgebied. Wij hechten er veel waarde aan als het glastuinbouwcluster robuust blijft en zien er sterk op toe dat dit areaal in stand blijft.

Onderhavig gebied ter hoogte van de Wippolderlaan is in het bijzonder een sterk deel van het glastuinbouwgebied in de gemeente Westland en wij zien graag dat dit kan worden behouden. Daarnaast is het een belangrijke entree tot het glastuinbouwgebied van de gemeente Westland waar een transformator niet op zijn plaats is.

#### Harnaschpolder

Deze locatie is de entree van de Harnaschpolder wat maakt dat de kwalitatieve opvulling ervan erg bepalend kan zijn voor de wijze waarop de markt naar dit bedrijventerrein kijkt. Net als bij het glastuinbouwgebied ligt een transformator hier dus niet voor de hand. Hierbij vinden wij het van belang om ontwikkelruimte te houden voor een eventuele toekomstige reconstructie van de Harnaschknoop zodat de bijzonder drukke N211 ook in de toekomst kan blijven functioneren en afwikkeling richting A4 kan worden gegarandeerd.

#### Varianten Maasvlakte

Zoals in onze reactie van 4 maart 2016 aangegeven gaat onze voorkeur sterk uit naar situering van een transformatorstation op de Maasvlakte. Enerzijds is dat te verklaren doordat er bij Wateringen andere belangrijke ruimteclaims aan de orde zijn die niet uitwisselbaar zijn met de

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12



DOS-2016-0001009  
PZH-2016-565264279

Maasvlakte of een ander deel van Zuid-Holland en het feit dat deze ontwikkeling wederom veel druk op de omgeving zal leggen. Anderzijds is een transformatorstation heel goed inpasbaar in de grootindustriële omgeving op de Maasvlakte.

Dat de meerkosten voor de Maasvlakte-tracés ten opzichte van de Wateringse tracés hierbij voor u ook een rol spelen begrijpen wij. Echter is niet voldoende afleidbaar of de gedeerde inkomsten als gevolg van het wegnemen/ verminderen van de kwaliteit van een stuk bedrijventerrein op Harnaschpolder, of glastuingebied daarin is verdisconteerd.

#### **Conclusie**

Wij vinden het prettig dat u ons uitgebreid in de gelegenheid heeft gesteld om u onze inzichten kenbaar te maken over de tracéalternatieven voor net op zee Hollandse Kust (zuid). Dank daarvoor.

Zoals aangegeven in onze eerdere reactie en in het bovenstaande, zien wij nog veel nadelen in een mogelijk tracé naar Wateringen. In feite hebben alle subvarianten daar aanzienlijke nadelige ruimtelijke gevolgen en zullen op flinke weerstand kunnen rekenen uit de omgeving wat vanuit het verleden goed te verklaren is. Verdeling van de lasten lijkt ons wat dat betreft niet onredelijk.

Op de Maasvlakte zijn de ruimtelijke bezwaren die raken aan het provinciaal belang aanzienlijk minder, zodat wij u verzoeken om één van de tracés over de Maasvlakte als voorkeursalternatief te benoemen. Gelet op de kosten en belangen, lijkt ons het tracé 2MN daar het meest voor de hand te liggen.

Wij wensen u succes toe bij de nadere besluitvorming over net op zee.

Wij verzoeken u in uw correspondentie altijd het DOS-nummer te vermelden dat wij rechts bovenaan in deze brief hebben opgenomen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,  
voor dezen,

Afschrift aan:

Gemeente Midden-Delfland, Postbus 1, 2636 ZG Schipluiden  
Gemeente Westland, Postbus 150, 2670 AD Naaldwijk

---

**Van:** i@hhdelfland.nl>  
**Verzonden:** donderdag 15 september 2016 16:43  
**Aan:**  
**CC:**  
**Onderwerp:** Advies Delfland voorkeursalternatief net op zee Hollandse Kust (zuid)

Geachte mevrouw van Santen,

Het Ministerie van Economische Zaken heeft het Hoogheemraadschap van Delfland verzocht advies te geven op het voorkeursalternatief voor het net op zee Hollandse Kust (zuid).

Delfland is vanaf het begin zorgvuldig betrokken bij de opstelling van de MER en de afwegingsnotitie en wij hebben onze belangen en randvoorwaarden ingebracht.

Delfland heeft vanuit haar rol als waterbeheerder geen voorkeur en heeft daarom geen advies aan de minister opgesteld.

Indien gekozen wordt voor een route binnen het beheergebied van Delfland verwachten wij dat de constructieve samenwerking wordt voortgezet bij de verdere procedures van watervergunning en watertoets.

Met vriendelijke groet,

Beleidsadviseur Watertoets Hoogheemraadschap van Delfland,  
Sector Bestuur, Beleid & Communicatie / Team Ruimtelijke planvorming



# Den Haag

00

Retouradres: Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag

Ministerie van Economische Zaken  
directie Energie & Omgeving

Postbus 20 401  
2500 EK DEN HAAG

Datum  
28 september 2016

Onderwerp  
Advies voorkeustracé hoogspanningsnetwerk wind op zee

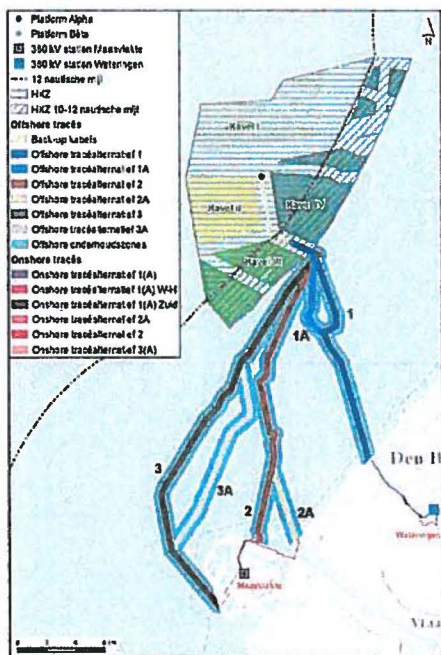
Uw brief van  
5 juli 2016  
Uw kenmerk  
DGEM-EO/16087172  
Ons kenmerk  
DSO/2016.914  
Contactpersoon

Dienst  
Dienst Stedelijke Ontwikkeling  
Afdeling  
Stedenbouw & Planologie  
Telefoonnummer

E-mailadres

U heeft ons College per brief met kenmerk DGEM-EO/16087172 verzocht vóór uiterlijk 15 september 2016 advies uit te brengen over ons voorkeursalternatief voor het net op zee Hollandse Kust (zuid). Daarnaast bracht u ons daarmee op de hoogte van uw vastgestelde Notitie Reikwijdte en Detailniveau Net op Zee Hollandse Kust (zuid), de ingebrachte zienswijzen op het concept van deze Notitie en uw beantwoording van deze zienswijzen en reacties, waaronder ook onze reactie (DSO/2016.90). Tenslotte bracht u ons op de hoogte van het eerste gedeelte van de resultaten van het MER, waarover de Commissie m.e.r. een extra tussentijds advies zal uitbrengen en waarvoor een overleg is gepland op 31 augustus 2016 bij die commissie in Utrecht.

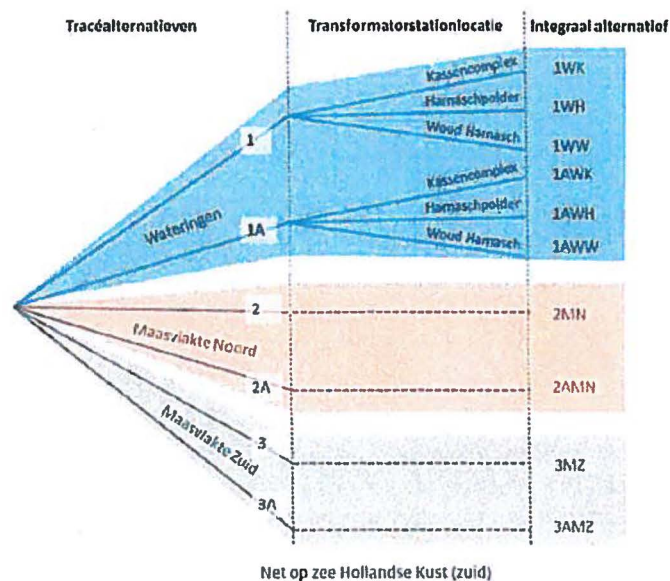
In de gemeenteraadsvergadering van 8 september 2016 is dit advies besproken en akkoord bevonden.



Gemeente Den Haag  
Spui 70  
Den Haag

Postbus 12600  
2500 DJ Den Haag

Telefoonnummer 14070  
www.denhaag.nl



(Afbeeldingen: varianten die in beeld zijn)

Wij achten de 6 varianten (1, 1A) die uitgaan van aanlanding van hoogspanningskabels bij Kijkduin onacceptabel en adviseren u voorkeursalternatief 2 te kiezen. Het alternatief dat de toekomstwaarden het minst aantast en op het meeste maatschappelijk draagvlak kan rekenen. Gezien de forse woningbouwopgave in de Haaglandse regio zijn beperkingen hier niet verstandig. Ook zijn de natuur- en milieueffecten en de sociaal economische effecten waarmee bewoners in dit dichtbevolkte deel van Nederland voor een tracé op land veel groter dan bij een tracé grotendeels op zee. Tevens sluit het voorkeursalternatief 2 goed aan op de economische transitie (Rifkin traject) van de Rijnmondse haven naar onder andere een bio-based economy. Tenslotte geven we voor alle varianten aan waar onze voorkeur ligt, mocht u onverhoopt toch kiezen voor een tracé richting Wateringen.

#### Ongelukkige periode voor advies en zienswijzen

We achten de periode waarin u deze stukken ter inzage legt erg ongelukkig gekozen in verband met het vakantiereces van de gemeenteraad. We hebben u dan ook gevraagd deze reactietermijn te verlengen in verband met dit vakantiereces, waarin u tevens de Rijksstructuurvisie Windenergie op Zee aanvulling Hollandse Kust en de ontwerp kavelbesluiten I en II ter visie legt. Voor het verkrijgen van maatschappelijk draagvlak voor dit project is deze keuze geen goede zaak.

Wel waarderen wij het dat u onze Commissie Leefomgeving op 31 augustus 2016 nog nader heeft geïnformeerd over de plannen en procedures voor de windparken op zee en de aanlanding van de hoogspanningskabels.

#### Reactie op afvallen alternatieven

Wij constateren dat u IJmuiden Ver niet eerder wil ontwikkelen en het windparkengebied Zuid-Hollandse Kust (zuid) daarmee niet wil laten vervallen, hetgeen wel onze voorkeur is vanwege de (mogelijke) belevings- en werkgelegenheidseffecten.

Daarnaast gaat u niet uit van het enkel ontwikkelen van de kavels I en II buiten de 12 mijlszone, maar van alle vier kavels in het windparkengebied Zuid-Holland Zuid.

Tenslotte acht u het gebruik van een 380 KV( zee)kabel, als alternatief door ons aangedragen, niet toepasbaar.

Wij betreuren het dat u daarmee deze alternatieven en innovatieve kansen niet in beeld brengt voor het MER Net op zee en de andere tracés met de daarbij behorende effecten voor de aanlanding van de hoogspanningskabels.

U houdt vast aan de vastgestelde routekaart uit het SER Energie akkoord, waardoor andere alternatieven niet worden meegenomen in de procedures. Wij betreuren dit omdat u daarmee de realisatie van IJmuiden Ver qua planning vooruitschuift. We achten de kansen van IJmuiden Ver nog steeds hoog, zeker nu blijkt dat de kosten bij de aanbesteding van windpark Borssele zeer gunstig uitvallen. Deze financiële ruimte kan benut kunnen worden voor dit innovatieve project. Het maatschappelijk draagvlak is zoveel groter, waardoor er wellicht nog een inhaalslag in de tijd te behalen is.

Wij beschouwen windenergie op zee als een van de belangrijkste bronnen van duurzame elektriciteit voor de gemeente en daarmee ook zeer belangrijk voor onze lokale economie van de toekomst. Graag zien we de voordelen van windenergie op zee ook in beeld gebracht en de mogelijkheden om de opbrengsten ten dele ook ten gunste laten komen van onze lokale economie.

Windparken op kavels III en IV binnen de 10-12 mijlszone van Hollandse Kust (zuid) hebben niet onze voorkeur en we adviseren u dat het Net op Zee ook rekening houdt met enkel windparken op Kavels I en II en dat platform Bèta niet gerealiseerd wordt. Ook zal hiermee het aantal benodigde kabels naar het 380kV hoogspanningsnet minder zijn. De milieu effecten van deze variant moeten daarom ook in beeld gebracht worden in het MER. Temeer omdat er nog geen definitieve beslissing is genomen over de aanvulling van windparken binnen de 10 tot 12 mijlszone. Wij adviseren u ten zeerste deze variant voor alle tracés uit de Afwegingsnotitie en het MER toch mee te nemen en daarmee ook in uw beslissing over het Voorkeursalternatief.

#### **Opmerkingen bij reactie op advies NRD**

Wij waarderen het dat u in het NRD en het eerste deel van het MER en de Afwegingsnotitie Voorkeursalternatief de door ons voorgestelde alternatieve locatie voor een transformatorstation Woudharnasch nu wel nadrukkelijk in beeld brengt.

Ook het opnemen van het door ons gewenste onderzoek in het MER voor gevoelige bestemmingen van de magneetvelden bij de ondergrondse leidingen en transformatorstation waarderen wij. Tenslotte vinden wij het een goede zaak dat u ons als pilot Omgevingswet betreft bij de advisering over de verschillende tracés en locaties voor uw beslissing over uw Voorkeursalternatief. Daarmee kunnen we ook aspecten inbrengen die u in het MER niet aan de orde wil laten komen. Hiermee komt u tegemoet aan ons advies op het concept NRD Net op zee (DSO/2016.90), waarin we om een maatschappelijke Kosten- Batenanalyse (MKBA), de passendheid in ruimtelijke ontwikkelings-plannen en om onderzoek naar maatschappelijk draagvlak vroegen. In dit advies over ons voorkeurstracé komen we hier later op terug.

De meeste andere onderwerpen die wij aangedragen hebben, zien we gemotiveerd verwerkt terug in de stukken. Toch blijft het kaartmateriaal nog steeds erg onduidelijk in deze fase.

Daarnaast achten wij uw onderbouwing dat de effecten op de biologische zwemwaterkwaliteit niet onderzocht hoeven te worden niet terecht. Opwarming zorgt voor mindere zwemwaterkwaliteit.

Ook onderzoek naar de mogelijkheden voor het beperken van materiaal gebruik, het stimuleren van (mogelijkheden tot) materiaal hergebruik en het beperken van luchtverontreiniging door gebruik van off road machinerie wil men niet onderzoeken in deze fase.

Tenslotte achten wij de risico's voor overstromingen bij het falen van het waterbeheersing systeem bij extreme situaties onderscheidend voor de verschillende locaties van het transformator station en tracés. De risico's voor overstroming zijn lager bij de hooggelegen Maasvlakte dan bij de diep gelegen polders nabij Wateringen. Dit zou in beeld gebracht moeten worden in het MER, naast de risico's voor zettingen en kadeverzakkingen.

### **Advies voorkeursalternatief**

Indien u onverhoopt toch kiest voor realisatie van kavels I,II,III en IV Hollandse Kust (zuid) boven IJmuiden Ver, zijn er nu tien alternatieven in beeld. Wij blijven van mening dat de variant waarin alleen kavels I en II gerealiseerd worden en daarmee minder kabels vereist zijn, ook onderzocht zou moeten worden. Waardoor er ons inziens 10x2=20 alternatieven in beeld zijn. Wellicht kunt u naar verhouding snel de effecten van minder kabels nog in beeld brengen in uw afwegingsnotitie.

Alternatief 2 MN (Maasvlakte Noord) heeft onze voorkeur, gebaseerd op de afwegingsnotitie, het eerste deel van het MER en onze eigen kennis van het gebied.

We komen tot de conclusie dat de hogere nu begrote kosten voor dit alternatief ten opzichte van de varianten bij Wateringen verwaarloosbaar zijn bij een dergelijk miljarden project.

Daarnaast heeft windpark Borssele bewezen dat de kosten voor subsidies mee kunnen vallen en nu hiervoor benut kunnen worden.

Ook hebben wij twijfels bij de kostenraming van het tracé naar Wateringen, aangezien bij nader onderzoek van de plaatselijke omstandigheden, dat volgens u en ons nog moet plaatsvinden, de kosten voor een ondergronds geboord tracé en voor de mitigatiemaatregelen wel eens duurder kunnen uitvallen dan nu voorzien.

Tevens is waardevermindering van bestaande woningen en woningbouwlocaties, maar ook van bedrijventerreinen bij een tracé naar Wateringen aan de orde. Zo zullen de kosten van planschade bij het tracé in het dichtbevolkte gebied naar station Wateringen hoger zijn. Kosten waarmee u nog geen rekening houdt in uw afwegingsnotitie.

De maatschappelijke weerstand van alternatief 2MN is duidelijk lager, hetgeen het draagvlak voor windenergie kan bevorderen.

De inpasbaarheid van een transformatorstation op een grootschalig industrieterrein als de Maasvlakte is landschappelijk te verkiezen boven een locatie in een entreezone van de stad, nabij woonwijken, recreatiegebieden en waardevolle agrarische landschappen.

Tevens is er op de Maasvlakte voldoende netruimte om op het 380 kV hoogspanningsnet aan te sluiten, zeker indien alle kolencentrales daar gesloten worden.

Daarnaast biedt de Maasvlakte en het aansluitende Rijnmonds industriegebied meer mogelijkheden om de toepassing van windenergie industrieel te benutten voor nieuwe producten en energiedragers. De aansluitruimte die er nu nog is bij het hoogspanningsstation Wateringen, kan tenslotte beter benut worden voor andere electriciteitsbronnen die ontwikkeld worden in deze periode van energietransitie. Vanuit het Rifkin traject is in Rijnmond ook een ontwikkeling richting een bio-based economy aan de orde.

De risico's voor overstroming zijn veel lager bij de Maasvlakte, aangezien de Wateringse locaties voor transformatorstations in diepe polders liggen.

De milieu effecten voor 2MN zijn voornamelijk op een dunbevolkte zee gelegen, terwijl de milieu effecten van het tracé naar Wateringen plaatsvinden in een dichtbevolkt gebied en ten koste kunnen gaan van natuur-, en recreatiegebieden, bedrijventerreinen met veel werkgelegenheid, het functioneren van de glastuinbouwsector en er bij aanleg van de kabels veel congestie zal optreden. Tevens zijn de risico's van zettingen bij een tracé op land en bij de veenkades richting Wateringen veel groter dan op de Maasvlakte.

Tenslotte is de toekomstwaarde van het gebied bij de Maasvlakte veel minder in het geding dan bij een tracé richting Wateringen. Gezien de bevolkingsgroei van het Haaglandse stedelijk kerngebied kan een ondergronds tracé tot voor grote beperkingen zorgen voor de ontwikkeling van stedelijke functies, die in de toekomst nodig zijn vanwege nieuwe ruimtebehoefte. De regio Haaglanden heeft nog een forse woningbouwopgave.

Daarnaast zijn mogelijk toekomstige ontwikkelingen voor haven-georiënteerde bedrijvigheid richting Scheveningen Haven niet uit te sluiten. Onduidelijk is welke beperkingen de kabels hiervoor kunnen opleveren.



De maatschappelijke kosten en baten zijn hiermee duidelijk in het voordeel van alternatief 2MN.

#### **Andere varianten**

De variant 2AMN is duidelijk minder aantrekkelijk dan 2MN.

De varianten 3MZ en 3 AMZ zijn interessanter voor de tracés richting IJmuiden Ver en de andere verder gelegen windenergiegebieden in de Noordzee.

De varianten 1AWK, 1AWH en 1AWW zijn ten opzichte van 1WK , 1 WH en 1WW minder aantrekkelijk vanwege doorkruising zandgebied.

Wij adviseren u dus duidelijk te kiezen voor variant 2 als voorkeursalternatief indien u besluit toch Hollandse Kust (zuid) nu te realiseren. Indien u kavels I en II en platform alpha alleen zou realiseren dan hebben we ook een voorkeur voor alternatief 2, aangezien we aanlanding op Kijkduin zeer ongewenst vinden.

Variante 1WH in de Vastgoedzone is voor ons niet in beeld indien u onverhoopt toch zou willen kiezen voor een tracé richting hoogspanningsstation Wateringen. Deze locatie in de zogenoemde Vastgoedzone achten wij niet geschikt voor de plaatsing van een transformatorstation. Deze locatie vormt namelijk de entree en ontsluiting naar het bedrijventerrein, met een hoogwaardige uitstraling. Voor deze locatie is een reserveringsovereenkomst getekend met een hoogwaardig hotel (waarvoor het bestemmingsplan is goedgekeurd). De ontwikkeling van een hotel op deze locatie draagt sterk bij aan de uitstraling en concurrentiepositie van het bedrijventerrein. Daarnaast zorgt het hotel voor een flinke werkgelegenheidsimpuls. Naast het feit dat een station in de Harnaschpolder indirect schade aan de werkgelegenheid toebrengt leidt het direct tot vernietiging van 160 tot 200 arbeidsplaatsen die samenhangen met het hotel. De plaatsing van een transformatorstation in de Vastgoedzone – in tegenstelling tot Woud-Harnasch - leidt dus direct en indirect tot een vernietiging van honderden arbeidsplaatsen. Wij achten het onverantwoord om een transformatorstation te plaatsen op een plek die dermate schadelijk is voor de werkgelegenheid terwijl er alternatieven zijn die minder schade toebrengen aan de economie en de werkgelegenheid.

Daarnaast is er ook contractueel overeengekomen met Bauhaus om een reclamemast te realiseren. Deze mast bevindt zich in de Vastgoedzone en is ongeveer 40 meter hoog. Ook dit gegeven staat op gespannen voet met het ter plaatse realiseren van een transformatorstation.

Tenslotte vragen wij aandacht voor de veiligheidsrisico's die plaatsing in de Vastgoedzone met zich mee brengen. Allereerst wordt de Vastgoedzone doorkruist met een gasleiding. Daarnaast ligt er dichtbij een LNG/CNG tankstation en worden er langs de A4 - ongeveer ter hoogte van de vastgoedzone - nog twee tankstations gebouwd. Ook telt bij het maken van de keuze mee dat Rijkswaterstaat plannen heeft om een extra afrit over de Vastgoedzone te realiseren. Deze omstandigheden maken naar onze mening de vastgoedzone ongeschikt als locatie voor het station. Ten aanzien van alternatief 1WW , de Woudharnaschlocatie zien we mogelijkheden, maar we achten de locatie in het glastuinbouwgebied in de Oud- en Nieuwwateringsveldse polder beter geschikt, gezien de inpassingsproblemen, de beperkingen van ondergrondse hoogspanningsleidingen binnen het bedrijventerrein Harnaschpolder richting het 380 kV station Wateringen en de effecten op de meer logistieke bedrijven die zich willen vestigen in dit deel van het bedrijventerrein. Ook een tracé door de calamiteitenpolder in de Woudsepolder kan risico's opleveren. Mocht u toch besluiten om een transformatorstation te willen realiseren in de Harnaschpolder zijn wij van mening dat de locatie Woud-Harnasch minder schade zal veroorzaken dan de locatie Vastgoedzone. Woudharnasch ligt in een hoek van het bedrijventerrein.

Dit betekent dat een transformatorstation hier het minst schade brengt aan de fysieke uitstraling van het bedrijventerrein, mits het station in een gebouw is ingepakt .

In Woud-Harnasch is er – in tegenstelling tot de locatie Vastgoedzone - voldoende afstand tot gevoelige bestemmingen waardoor de veiligheidsrisico's beperkt kunnen blijven.

In de afwegingsnotitie zien wij de opstelling van het Hoogheemraadschap van Delfland als een beperking beschreven. Wij hebben echter geconstateerd dat het Hoogheemraadschap niet negatief staat tegenover de realisatie van een transformatorstation op de Harnaschkade. Deze fout dient dus gecorrigeerd te worden.

Tenslotte begrijpen we de opmerking in de afwegingsnotitie niet dat er woningen binnen de magneetveldzone liggen, aangezien die geamoveerd zullen worden in het kader van de ontwikkeling van het bedrijventerrein.

Indien u ondanks ons negatieve advies toch wil kiezen voor een tracé naar Wateringen dan achten wij variant 1WK, met de locatie voor een transformatorstation in het glastuinbouwgebied het meest geschikt vanwege de mogelijkheden om het transformatorstation goed in een gebouw in te pakken en een landschappelijk aantrekkelijkere omgeving daaromheen te realiseren is als entree richting de stad en kust. Landschappelijke kwaliteitsverbetering is daarbij dus voor ons een nadrukkelijke mitigatie eis. Tevens is de inpassing van de hoogspanningsleidingen richting het 380 kV station van Wateringen eenvoudiger te realiseren in samenhang met de reconstructie van de N211. Echter ook hier geldt dat de toekomstwaarde van het gebied beperkt wordt, congestie kan ontstaan bij aanleg en het belang van de werkgelegenheid in de glastuinbouw in het geding is.

### **Resumerend**

Wij zijn tegen aanlanding van hoogspanningskabels bij Kijkduin onacceptabel en adviseren u dan ook voorkeursalternatief 2 te kiezen. Het alternatief dat de toekomstwaarden het minst aantast en op duidelijk meer maatschappelijk draagvlak kan rekenen. Gezien de forse woningbouwopgave in de Haaglandse regio zijn beperkingen hier niet verstandig. Tevens sluit het aan op de transitie (Rifkin traject) van Rijnmondse haven naar een bio-based economy.

De Keuze voor IJmuiden Ver en geen windparken te realiseren binnen de 10-12 mijl zou het draagvlak voor windenergie verder kunnen versterken.

Wij gaan er vanuit dat u dit advies meeneemt bij uw keuze.

Wij worden graag betrokken bij de verdere procedure.

Mede namens de gemeenteraad van de gemeente Den Haag

Het college van burgemeester en wethouders.

Ministerie van Economische Zaken  
directie Energie en Omgeving

Postbus 20401  
2500 EK 'S-GRAVENHAGE

*Ons kenmerk* 2016-26866 / 16Z.004001  
*Uw brief van* 30 juni 2016  
*Uw kenmerk* DGETM-EO / 16087172  
*Bijlagen*

*Verzonden*

14 SEP 2016

*Onderwerp*  
Advies voorkeursalternatief net op zee Hollandse Kust (zuid)

*Datum*  
14 september 2016

Geachte

U biedt ons de mogelijkheid te adviseren over het voorkeursalternatief voor het project net op zee Hollandse Kust (zuid). Na aanleiding van de conceptnotitie Reikwijdte en Detailniveau hebben wij op 9 maart 2016 al onze opvattingen kenbaar gemaakt.

In deze brief geven wij een aantal opmerkingen en aanvullingen, rekening houdend met de actualiteit en met de informatie uit de "Update Afwegingsnotitie VKA Hollandse Kust (zuid) Alpha en Beta" van 28 augustus 2016.

### Algemeen

In onze reactie van 9 maart hebben wij al gepleit voor een keuze voor een tracé naar de Maasvlakte. Dit tracé, inclusief de geplande transformatorstations op dit industrieterrein, zorgt volgens ons voor aanmerkelijk minder inpassingsproblemen, dan via het 'Wateringse tracé in dicht verstedelijkt gebied. Recente informatie uit de 'update' sterkt ons in deze opvatting. Een belangrijk argument tegen het Maasvlakte-tracé, de belemmering van de scheepvaart tijdens de aanleg, blijkt met een andere techniek te kunnen worden ondervangen. Wij vragen ons bovendien af of deze keuze ook niet beter aansluit bij lokaal geuite ambities inzake energie-transitie.

Wij merken voor het bedrijventerrein Harnaschpolder het volgende op. Na de opening van de A4 tussen Delft en Schiedam, ruim een half jaar geleden, mag dit terrein zich in een sterk groeiende belangstelling verheugen. Dit jaar zijn diverse uitgiftecontracten gesloten en wordt er gesproken met nieuwe serieuze gegadigden. Vestiging van een transformatorstation zou daarom ten koste gaan van veel potentiële werkgelegenheid en economische groei in de regio. Dat geldt voor beide locaties in de Harnaschpolder, de locatie 'Harnaschpolder' (Vastgoedzone) bij de entree van het bedrijventerrein en de locatie Woud-Harnasch. Voor de locatie Harnaschpolder zijn er concrete plannen voor de realisatie van een hotel. Daartoe is een reserveringsovereenkomst met een private partij afgesloten. Hierover bent u in een eerder stadium geïnformeerd. Wij benadrukken nogmaals dat de economisch en stedenbouwkundig hoogwaardige invulling van het entreegebied en de werkgelegenheid die een hotel, ook qua uitstraling in zijn omgeving, met zich meebrengt bijzonder zwaar voor ons tellen. De locatie Woud-Harnasch stuit op soortgelijke bezwaren: ook hier is de werkgelegenheid in het geding (het transformatorstation levert geen enkele arbeidsplaats op) en we zijn vergevorderd in gesprek met een lokaal bedrijf dat zich hier wil vestigen.

Overziend de vestigingsmogelijkheden van een transformatorstation in de directe omgeving van het hoofdstation Wateringen, beschouwen wij de locatie 'Kassencomplex' als aanmerkelijk minder negatief voor de werkgelegenheid en de milieueffecten in de directe omgeving, dan de locaties in Harnaschpolder. Bovendien constateren wij dat met de eigenaar van de betreffende gronden een voorlopige koopovereenkomst is gesloten, waardoor er minder obstakels in de uitvoering bestaan.

Op 30 augustus 2016 organiseerde u een informatieavond voor onze raad. Uw medewerkers hebben daar via informatie van inwoners, ondernemers en raadsleden kunnen constateren dat we binnen Midden-Delfland nog 'oud zeer' ervaren door de wijze van inpassing van de 380kV verbinding. Dat biedt op zich al geen vertrouwen voor een eventuele toekomstige ingreep van TenneT. Wij komen daar afzonderlijk op terug.

#### **Opmerkingen en aanvullingen bij concept MER en afwegingsnotitie**

Wij hebben aan aantal opmerkingen en aanvullingen bij het concept MER en de afwegingsnotitie.

Hieronder gaan wij in op:

- a) *Locatie Woud Harnasch;*
- b) *Planning;*
- c) *Veiligheid, externe veiligheid;*
- d) *Landschap en cultuurhistorie;*
- e) *Magneetvelden;*
- f) *Investeringskosten;*
- g) *Toekomstbestendigheid.*

#### *Ad a: Locatie Woud Harnasch*

De locatie Woud Harnasch leidt evenals de locatie Harnaschpolder tot economische schade voor het bedrijventerrein. Wij merken op dat de afwegingsnotitie een diffuus beeld geeft over de eigendomssituatie van de locatie Woud Harnasch en de lopende onteigeningsprocedure. Ter verduidelijking het volgende. De locatie Woud Harnasch maakt deel uit van de ontwikkeling van het bedrijventerrein Harnaschpolder.

Het Bedrijvenschap Harnaschpolder voert de verwerving en de onteigeningsprocedure uit voor de woningen op het bestemde bedrijventerrein. Vanaf 23 augustus 2016 ligt het ontwerp koninklijk besluit en het onteigeningsplan ter inzage. Uitzondering hierop is de woning Harnaskade 29.

Wij hebben zeer onlangs begrepen dat TenneT aan de noordzijde van het aangeboden perceel een uitbreiding wenst. Deze uitbreiding betreft de woning Harnaskade 29. Wij wijzen u erop dat direct aan de noordzijde van Woud Harnasch bestaande en nieuwe woonfuncties (waaronder uitplaatsingsruimte voor huidige bewoners) in bestemmingsplannen zijn vastgelegd. U zult met de eventuele inrichting van het aangeboden perceel en met de ter zake doende milieucontouren rekening moeten houden met de bestaande woning Harnaskade 29 en het aansluitende nieuw geplande woongebied. In dit verband merken wij op dat mocht het komen tot een door u gewenste reserveringsovereenkomst voor deze locatie, voor ons een aantasting van het woongebied niet aan de orde is.

#### *Ad b: Planning*

Uit de afwegingsnotitie en de update maken wij op dat er tussen de alternatieve locaties verschillen bestaan over de zekerheid van een vlotte realisatie van een transformatiestation en het bijbehorende tracé. Het behoeft geen betoog dat aan de locaties in de Harnaschpolder grote risico's van vertraging kleven. Het lijkt ons dan ook wenselijk de planning en de bijbehorende risico's in uw afweging mee te nemen.

#### *Ad c: Veiligheid, externe veiligheid*

Het onderzoek naar externe veiligheid richt zich op de leveringszekerheid en hanteert als begrenzing het zoekgebied van transformatorstations. Het op deze wijze beperken van het onderzoek leidt bij de locatie Harnaschpolder tot onvoldoende inzicht in de risico's. In onze inspraakreactie en contacten met TenneT is gewezen op de direct aanpalende risicobronnen zoals het LNG station, Eneco warmtestation, een hogedrukaardgasleiding en de route gevaarlijke stoffen (rijksweg A4). Wij vinden dat u de veiligheidsrisico's onvoldoende in beeld heeft gebracht.

**Ad d: Landschap en cultuurhistorie**

Wij onderschrijven het advies van de Commissie om in het MER te laten zien in hoeverre transformatorstations zijn in te passen in de omgeving bijvoorbeeld door afscherpende wallen en beplanting en/of vormgeving van het station. In de door u georganiseerde informatieavond voor onze raad gaf u er geen blijk van dit volledig in te willen vullen. De getoonde voorbeelden van inpassing voldeden niet aan de door ons voorgestelde maatregelen om een gebouwde inpassing mogelijk te maken. Wij vragen u om de inpassingsmogelijkheden voor elke locatie duidelijk te maken.

**Ad e: Magneetvelden**

U maakt de keuze om het aspect magneetvelden onder het thema omgeving te behandelen. Deze keuze is onderbouwd door aan te geven dat er feitelijk onvoldoende bewezen is dat magneetvelden effect hebben op de gezondheid van mens en dier. Het strikt toepassing geven aan wettelijke kaderstelling vinden wij onvoldoende recht doen aan het MER en de problematiek van magneetvelden. Wij adviseren u het onderwerp magneetvelden alsnog onderdeel te laten zijn van de beoordeling van de milieueffecten onder het aspect Hinder.

**Ad f: Investeringskosten**

Wij zetten kanttekeningen bij de uitgangspunten van de ramingen van de investeringskosten. Uit de update van de afwegingsnotitie blijkt dat er voor de locatie Woud Harnasch aanzienlijke meerkosten zijn. Dit als gevolg van met name een hogere grondprijs per vierkante meter.

Het komt ons voor dat er onvoldoende onderzoek is gedaan naar de grondprijzen op het bedrijventerrein Harnaschpolder. Dat leidt tot de vraag of de raming voor de locatie Harnaschpolder wel realistisch is. Aangezien de grondprijs voor de locatie Woud Harnasch te laag was geraamd, gaan wij er vanuit dat ook voor de locatie Harnaschpolder een te lage grondprijs als uitgangspunt is gehanteerd. Voor een realistisch benadering van slechts de grondprijs kunt u er voorzichtigheidshalve vanuit gaan dat de locatie Harnaschpolder een betere marktpositie heeft dan de locatie Woud Harnasch.

**Ad g: Toekomstbestendigheid**

Uit uw toelichting tijdens de informatieavond bleek dat in de toekomst mogelijk een nieuw veld van windmolens wordt ontwikkeld en op hetzelfde net wordt aangesloten. Dan komt wellicht de vraag aan de orde of de gekozen transformatorlocatie een uitbreiding kan ondergaan. In dat opzicht bieden de locaties in de Harnaschpolder naar onze indruk geen mogelijkheden.

Resumerend adviseren wij u dringend om het tracé naar de Maasvlakte te kiezen. Wij spreken ons uit tegen de vestiging van een transformatorstation in de Harnaschpolder en werken daar niet aan mee.

Met vriendelijke groet,  
 het college van burgemeester en wethouders,

60  
1  
60  
1  
60  
1  
60  
1  
60  
1  
60  
1



Postadres:  
Postbus 150  
2670 AD Naaldwijk  
Bezoekadres:  
Van Geeststraat 1  
2691 BE 's-Gravenzande  
T 14 0174  
F (0174) 673 600  
E info@gemeentewestland.nl  
I www.gemeentewestland.nl

Ministerie van Economische Zaken,  
directie Energie & Omgeving,

Postbus 20401  
2500 EK DEN HAAG

UW BRIEF 04-07-2016	UW KENMERK DGETM-EO / 16087172	ZAAK-/PROJECTNR	DOCUMENTNR 16-0155555	BIJLAGE(N)
CONTACTPERSOON	AFDELING/TEAM ROV/RED	DOORKIESNUMMER	DATUM VERZONDEN	
ONDERWERP Advies voorkeursalternatief Net op zee Hollandse Kust (zuid)				07 SEP 2016

Geachte

In uw bovengenoemde brief verzoekt u ons op basis van de toegezonden afwegingsnotitie advies uit te brengen over het voorkeursalternatief (VKA) voor het net op zee Hollandse Kust (zuid). U vraagt ons de afwegingsnotitie te toetsen op lokale gevolgen, maar ook een integraal advies over alle alternatieven en varianten te geven. Aan dat verzoek willen wij graag voldoen.

Keuze Maasvlakte of Wateringen

Het kabeltracé van Kijkduin naar Wateringen kan alleen worden aangelegd in het grensgebied van de gemeenten Westland en Den Haag. Door de dichte bebouwing en infrastructuur in dat gebied zijn de aanlegmogelijkheden beperkt. Gebleken is al dat dit ook veel onrust veroorzaakt bij omwonenden ten aanzien van onder andere de effecten van magneetvelden en effecten op natuur en landschap. Verder zijn er plannen om in de toekomst de kust zeewaarts uit te breiden. Die plannen kunnen ook conflicteren met de kabelbelangen.

Tijdens de aanleg van het kabeltracé langs de Wippolderlaan zou door de beperkte ruimte een deel van deze weg moeten worden afgesloten. Ook in geval van een calamiteit met betrekking tot de kabels zal dat het geval zijn. Ruimte voor een onderhoudsstrook is er niet. Gelet op de grote verkeersdruk op deze weg zal dat tot grote verkeersproblemen kunnen leiden.

Op het aspect ruimte voor een transformatorstation scoort Maasvlakte het best, want hier is de meeste onbebouwde en geschikte ruimte beschikbaar. Voor de andere potentiële aansluitlocaties geldt dat de fysieke ruimte beperkt is, waardoor mogelijk moet worden afgeweken van het standaardontwerp. Het benodigde kabeltracé op zee is weliswaar langer, maar op land weer korter, en de aanleg daarvan levert minder problemen op. Vooral alternatief Maasvlakte-Noord (2) biedt de beste mogelijkheden, mede omdat het kabeltracé op zee bij dat Maasvlakte-alternatief het kortste is van de drie Maasvlakte-alternatieven.

De industriële omgeving van de Maasvlakte heeft ook als voordeel dat hier de minste effecten op het milieu zullen optreden. Dat geldt zowel voor het kabeltracé als voor het transformatorstation. Daarnaast draagt de keuze voor dit alternatief bij aan een sterke duurzame Rotterdamse haven,



ALG 00



en past dit binnen de ambities van het Rotterdamse Havenbedrijf met betrekking tot de offshore windenergie.

Wij adviseren daarom om te kiezen voor aansluiting op het hoogspanningsstation op de Maasvlakte, tracéalternatief 2.

#### Transformatorstation

Indien toch wordt gekozen voor aansluiting op het hoogspanningsstation Wateringen, dan moet een afweging worden gemaakt welke van de drie aangegeven locaties het meest in aanmerking komt voor de realisering van een transformatorstation: Kassencomplex, Harnaschpolder of Woud-Harnasch.

Met betrekking tot de locatie Kassencomplex merken wij op dat aantasting van het glastuinbouwgebied door andere functies zoveel mogelijk moet worden voorkomen. Er is hier sprake van een perceel met kwalitatief hoogwaardig glas, voldoende omvang en een goede ligging, ook als er in de toekomst reconstructie plaatsvindt. Wij zijn daarom van mening dat de glastuinbouwfunctie van dat gebied moet worden gehandhaafd.

Verder is op de hoek Wippolderlaan/Laan van Wateringseveld al een groot hoogspanningsstation aanwezig. Door op de hoek Wippolderlaan/Veilingroute ook nog een transformatorstation met een zelfde omvang te realiseren wordt de entree van het Westland zeer negatief beïnvloed. Kortom, de gemeente Westland is tegen de realisering van een transformatorstation op de locatie Kassencomplex in Wateringen.

Aan de andere kant van de A4 is een goed alternatief voor een trafostation beschikbaar, dat buiten het glastuinbouwgebied ligt. Op het grondgebied van de gemeente Midden-Delfland zijn twee alternatieven voor een trafostation aangegeven: Harnaschpolder en Woud-Harnasch. Het is de bedoeling van de gemeente Midden-Delfland om het gebied Harnaschpolder als hoogwaardig bedrijventerrein te ontwikkelen, waarin het trafostation niet past. De voorkeur gaat daarom uit naar de locatie Woud-Harnasch, waar dat probleem niet speelt.

Resumerend adviseren wij te kiezen voor het tracéalternatief Maasvlakte 2. Mocht desondanks worden gekozen voor aansluiting op station Wateringen, dan adviseren wij te kiezen voor de locatie Woud-Harnasch voor een transformatorstation. De meerkosten van de keuze worden naar ons oordeel gerechtvaardigd door het maatschappelijk belang.

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van Westland



Retouradres: Postbus 6575, 3002 AN, Rotterdam

Ministerie van Economische Zaken  
Directie Energie & Omgeving

Postbus 20401  
2500 EK Den Haag

**Bezoekadres:**  
Wilhelminkade 179  
**Postadres: postbus 6575**  
3002 AN Rotterdam

**Van:**  
**E-mail:**  
**Website: [www.rotterdam.nl](http://www.rotterdam.nl)**

**Cluster: Stadsontwikkeling**  
**Ons kenmerk: 16/0513757**  
**Uw brief van: 15-09-2016**  
**Uw kenmerk: DGETM-EO / 16087171**  
**Aantal bijlagen:**

**Betreft: Advies Net op Zee Hollandse Kust Zuid**

**Datum: 13 oktober 2016**

Geachte

Via deze brief willen wij u op de hoogte stellen van ons voorlopige advies met betrekking tot de tracékeuze voor het net op zee Hollandse Kust Zuid. Op 4 juli heeft u ons verzocht advies uit te brengen over het voorkeursalternatief voor dit net op zee Hollandse Kust Zuid. Op 18 augustus hebben we in een overleg tussen Havenbedrijf Rotterdam, de Havenmeester Rotterdam, Tennet, het ministerie van Economische Zaken, Rijkswaterstaat en de gemeente Rotterdam onze overwegingen gegeven bij de tracékeuze zowel over zee als over land.

Ons advies is gebaseerd op de in de Notitie R&D gepresenteerde alternatieven en de bekende informatie zoals neergelegd in de Afwegingsnotitie voorkeursalternatieven en de beschikbare delen van het MER. Omdat op dit moment nog niet over een volledig MER beschikbaar is, formuleren wij hieronder een voorlopig advies.

In het overleg op 18 augustus hebben we aangegeven dat de gemeente Rotterdam grote waarde hecht aan advisering door het Havenbedrijf Rotterdam en de Havenmeester. Zowel het Havenbedrijf Rotterdam als de Havenmeester hebben separaat een advies geformuleerd op het voorliggende materiaal. Het Havenbedrijf Rotterdam is havenbeheerder van het Rotterdamse havengebied. Wij hechten daarom grote waarde aan hun advies. De Havenmeester Rotterdam heeft een advies opgesteld waarin de nautische voorwaarden worden beschreven. Het betreft randvoorwaarden voor de uitvoering van het project, zodat de (Rijks)havenmeester de veilige en vlotte afhandeling van de passerende scheepvaart gewaarborgd acht in dit deel van de vaarweg, de toegang tot de haven van Rotterdam. Wij verzoeken u bij de afweging over het voorkeurstracé en de te formuleren randvoorwaarden voor het vervoltraject de adviezen van zowel het Havenbedrijf Rotterdam en de Havenmeester Rotterdam te betrekken. Voor een nadere onderbouwing wil ik u graag verwijzen naar deze separaat toegezonden brieven van het Havenbedrijf Rotterdam NV en de Rijkshavenmeester.





In onze zienswijze op de conceptnotitie reikwijdte en detailniveau van 9 maart 2016 hebben wij reeds aangegeven uiteraard bereid zijn mee te denken over en mee te werken aan het realiseren van de opwekking van duurzame energie. Dat geldt nog steeds. Het Rotterdamse havengebied is een belangrijk onderdeel van de nationale energie-infrastructuur. Een juiste aanlanding van het net op zee op Maasvlakte 2 past in deze positie van de Rotterdamse haven. Ons advies heeft alleen betrekking op de varianten die uitgaan van een aanlanding op de Maasvlakte, gelegen binnen de gemeente Rotterdam.

Op grond van het voorliggende materiaal hebben wij, bij een aanlanding op de Maasvlakte, een voorkeur voor tracé 2 mits aan een aantal randvoorwaarden invulling kan worden gegeven. De randvoorwaarden hebben betrekking op de wijze van realisatie, de planning van deze activiteiten in relatie tot de scheepvaart, zorgvuldigheid bij de kruising van de Maasmond, het voorkomen van negatieve effecten op installaties, scheepvaart en industrie, overleg met het Havenbedrijf Rotterdam en de gemeente over de tracékeuze op de Maasvlakte. De gemeente is vergunningverlener voor kabels en leidingen en eigenaar van de leidingenstrook waar de kabel in komt te liggen.

De overige varianten die aanlanden op de Maasvlakte 2a, 3 en 3a achten wij niet wenselijk en realistisch, vanwege substantiële technische beperkingen en effecten op onder andere het zandwingebied of de aanwezige natuur. De extra lengte van deze tracés maakt deze varianten ook uit kosten oogpunt niet wenselijk.

Samengevat geeft de gemeente Rotterdam bij een aanlanding op Maasvlakte 2 de voorkeur aan variant 2, waarbij de nadere inpassing en uitwerking rekening houdend met de bovengenoemde randvoorwaarden bepalend zullen zijn voor het uiteindelijke oordeel over wenselijkheid en haalbaarheid. Wij zijn bereid in overleg met Tennet, het ministerie van Economische Zaken, het Havenbedrijf Rotterdam onze bijdrage aan deze verdere uitwerking te verlenen.

Met vriendelijke groet,





**Port of  
Rotterdam**

Tennet

Postbus 718  
6800 AS Arnhem

Datum **15 SEP 2016**  
Ons kenmerk HBR-1273944  
Aantal bijlagen 1  
Contactpersoon  
Telefoon  
Fax  
E-mail

Onderwerp Net op zee Hollandse Kust zuid

Beste

Middels dit schrijven stelt het Havenbedrijf Rotterdam N.V. (HbR) u op hoogte van haar voorlopig standpunt met betrekking tot de – vermoedelijk – beste ruimtelijke inpassing van het aanlandingstracé voor de hoogspanningskabels van het project Net op zee Hollandse Kust zuid. Ons standpunt gaat uit van de in de Notitie R&D gepresenteerde alternatieven en is noodzakelijkerwijs gebaseerd op de thans bekende, nog niet volledige informatie: de Afwegingsnotitie voorkeursalternatieven en het eerste deel van het MER. Tevens presenteren wij een tracé-alternatief als terugvalmogelijkheid, voor het geval de kruising van de Maasmond of het bijbehorend tracé op land niet binnen voorwaarden uitvoerbaar is. Op dit moment kan met name nog niet worden beschikt over een volledig (concept) MER. Wij informeren u niettemin over ons standpunt, omdat het ministerie van EZ dit standpunt ook reeds in dit stadium van de betrokken bevoegde gezagen vraagt. Als verantwoordelijke beheerder van het Rotterdamse havengebied zijn wij van oordeel, dat ons standpunt in deze zelfstandig moet worden meegewogen. Wij gaan alleen in op de mogelijkheden voor aanlanding op de kust van de Maasvlakte. HbR heeft geen oordeel over mogelijke aanlandingen buiten haar beheersgebied. Voor een aanlanding op de kust van de Maasvlakte gaat de voorkeur uit naar Tracé 2 als bedoeld in de Notitie R&D, mits voldaan wordt aan de navolgende uitgangspunten en voorwaarden.

**Tracé 2 (Maasvlakte noord)**

- De uitwerking van het tracé geschiedt in nauw overleg met HbR en de betrokken bedrijven op de Maasvlakte.
- De kabelkruising van de Maasmond via een boring, die inmiddels technisch haalbaar is gebleken, heeft de voorkeur van HbR vanwege de minimale hinder voor de scheepvaart en het optimale ruimtebeslag en dient volwaardig meegenomen te worden bij de afweging van het voorkeursalternatief (VKA).



- De kabelkruising van de Maasmond vergt bijzondere aandacht met oog op de bereikbaarheid van de haven voor de scheepvaart. Hiervoor verwijzen wij korthedshalve naar het schrijven van Rijkshavenmeester, dat separaat wordt verzonden.
- Het tracé van de aanlanding dient zowel op land als op zee te worden gebundeld met het tracé van de ROAD-leiding naar het Taqa veld op zee.
- Bij de kruising van de Maasmond dient rekening te worden gehouden met (preventief) onderhoud en een toekomstige te onderhouden diepte, waarover nog nadere afstemming tussen RWS West Nederland Zuid (als technisch beheerder) en HbR/DHMR (als nautisch beheerder) moet plaatsvinden
- Over de gronddekking (en het peil ten opzichte waarvan die wordt aangehouden) in de Maasmond dient nog nadere afstemming tussen RWS West Nederland Zuid (als technisch beheerder) en HbR/DHMR (als nautisch beheerder) plaats te vinden.
- Voor het uitvoeren van inspecties, reparaties of vervanging van kabels in de Maasmond dient in overleg met HbR/DHMR en RWS WNZ voorafgaand aan de aanleg van het project een draaiboek "hoe te handelen" opgesteld te zijn, waarbij het scheepvaartverkeer volledige prioriteit (geen onverwachte of geforceerde stremmingen) heeft. Herstelwerk en de bijbehorende gevolgen dienen eveneens in het MER te worden beschreven.
- Het tracé tussen aanlanding en het transformatorstation dient via de kortst mogelijke route naar de leidingenstrook langs de Maasvlakteweg en vervolgens via die leidingenstrook te lopen met een tracébreedte van maximaal 5,20 meter, waarnaar nog onderzoek naar verdere optimalisatie plaatsvindt.
- Voor het transformatorstation dient het (tijdelijk) gereserveerde terrein, zoals aangegeven op HbR-tekening 2016-197, te worden gehanteerd (een terrein van ca 5,5 ha ten noorden van de inrichting van Euromax langs de Maasvlakteweg).
- Het tracé tussen het transformatorstation en de aansluiting op het hoogspanningsnet dient via de leidingenstrook langs de Europaweg te lopen met een tracébreedte van maximaal 2,40 meter.
- Het Yangztekanaal en de kademuren dienen te worden onderboord. Daarbij mogen geen beperkingen of risico's voor de bovenliggende scheepvaart, aanwezige infrastructuur en betrokken bedrijven ontstaan. Tevens dient rekening gehouden te worden met voorgenomen projecten, waaronder doortrekking van de kades en toekomstige verdieping van het Yangztekanaal.
- Er dienen geen risico's of nadelige effecten van warmteverliezen, kortsluitstromen, elektrische of (elektro)magnetische velden op scheepvaart, installaties en activiteiten, zoals geautomatiseerde containerterminals, spoorwegbeveiliging, hoogspanningsstations en bedrijfsbrandweer te ontstaan.

Voor de volledigheid lichten wij op hoofdlijnen toe waarom wij vooralsnog geen medewerking verlenen aan de overige aanlandingen op de Maasvlakte. Tevens beschrijven wij de mogelijkheden van een naar ons oordeel te vroeg afgeval en alternatief: Tracé 4.



**Tracé 2A (Maasvlakte-noord via Europoort)**

- In de noordwesthoek van het plangebied Europoort (bekend als 'de Kop van de Beer') is geen grond meer beschikbaar. Er zijn ver gevorderde concrete plannen voor het gebruik van dit gebied. Vanwege de benodigde, technisch kritische onderboringen van het Nieuwe waterweg/Calandkanaal en Beerkanaal/Nijlhaven beschouwt HbR dit tracé bovendien als risicovol en dus onwenselijk.

**Tracé 3 (Maasvlakte-zuid)**

- In de Notitie R&D is een route onderzocht die zo ver mogelijk uit de kust blijft ten einde zo min mogelijk zandwinlocaties te kruisen, maar afwijkt van de voorkeurstracés uit de Beleidsnota Noordzee. In de Notitie R&D is echter niet vermeld dat zandwingebied P18J doorkruist. Voor het gebruik van dat gebied is een vergunning afgegeven voor het onderhoud van fase 1 en de aanleg van fase 2 van Maasvlakte 2. Voor de fase 2 van Maasvlakte 2 is nog ongeveer 80 miljoen m<sup>3</sup> zand nodig (als vermeld in de Beleidsnota Noordzee). De doorkruising van Tracé 3 veroorzaakt een verlies van ca. 30 miljoen m<sup>3</sup> winbaar zand in het meest kosteneffectieve deel van het zandwingebied. Dit leidt tot grote meerkosten voor reeds vergunde en (deels reeds) aanbestede werkzaamheden voor Maasvlakte 2. Bovendien zullen niet alleen de kosten, maar ook de milieueffecten toenemen, in verband waarmee de ontgrondingsvergunning opnieuw moet worden beoordeeld. Indien het ministerie niettemin tot een dergelijke inpassing over zou gaan betekent dat tevens een inbreuk op de privaatrechtelijke voorwaarden, zoals vastgelegd in de bestuursovereenkomst met het rijk, op grond waarvan HbR heeft besloten tot de investering in Maasvlakte 2.
- Tracé 3 heeft ook nadelige gevolgen voor de mogelijkheden voor beton- en metselzandwinning in hetzelfde wingebied, na realisatie van fase 2 van Maasvlakte 2. Voorts bestaat de kans dat onvoldoende zand resteert voor het voorgenomen windpark op de kust van Maasvlakte 2, waarover eveneens een bestuursovereenkomst met het rijk is gesloten.
- Tracé 3 doorkruist een gebied waarvoor diverse onderzoeksprogramma's lopen in verband met de (compensatie van de) effecten van de aanleg van Maasvlakte 2, o.a. met betrekking tot morfologie en natuur. Verstoring van deze programma's en effecten dient te worden voorkomen. Kosten in verband met aanpassing van deze programma's moeten worden gecompenseerd. De eventuele niet (meer) aantoonbaarheid van de effecten of de werking van de compenserende maatregelen, alsook de gevolgen van cumulatie van effecten (met name verstoring) dienen niet voor rekening van HbR te komen. Aangezien het rijk het bevoegd gezag voor de vergunningen voor de aanleg van Maasvlakte 2 is, dient het rijk bij een keuze voor tracé 3 verantwoordelijkheid te nemen voor nadelige gevolgen voor de (monitoring en aantoonbaarheid van de) effecten en natuurcompensatie voor Maasvlakte 2.
- De kruising van het kabeltracé met de vaarroute naar de Rotterdamse haven op zee dient in overleg met Rijkshavenmeester en HbR zodanig ontworpen en uitgevoerd worden dat scheepvaartstromingen (voor elke kabel één) zo kort en veilig mogelijk en zo min mogelijk bezwarend voor de zeevaart zijn.



15 SEP 2016

Datum

Ons kenmerk HBR-1273944

- Het tracé dient rekening te houden met de toekomstige zeewaartse ontwikkelingsmogelijkheden van het havengebied, zoals drijvende overslagactiviteiten voor de kust van de Maasvlakte. De inpassing dient buiten het zoekgebied voor de landaanwinning, als bedoeld in de PKB PMR (2006) en het Barro te blijven.
- Voor het tracé op land gelden dezelfde voorwaarden en uitgangspunten als vermeld bij Tracé 2, met dien verstande dat een totaal ander inpassing moet worden gevonden. Enerzijds vervalt de kruising met het Yangtzekanaal, anderzijds is de mogelijke beïnvloeding van bestaande en toekomstige activiteiten groter, als gevolg van de veel langere landroute.

Indien niettemin voor een zuidelijke aanlanding op de Maasvlakte zou worden gekozen dient in elk geval een verder van de kust gelegen Tracé 4 te worden ontwikkeld, dat rekening houdt met het zandwingebied voor Maasvlakte 2 en buitengaatse ontwikkelingsmogelijkheden voor het havengebied. In bijlage 1 is daartoe een aanzet gegeven. Daarbij wordt gebundeld met de reeds aanwezige BritNedkabel. Bundeling dient in een Nature 2000-gebied als de Voordelta het uitgangspunt te zijn. Het voorgestelde tracé buigt ten noorden van het ankergebied 4E naar noorden af naar een lijn evenwijdig aan de kust in noordwestelijke richting, naar de kabeluitgang van Hollandse Kust (zuid).

#### **Tracé 3A (Maasvlakte-zuid kortere route)**

- Hiervoor gelden dezelfde overwegingen als bij Tracé 2. Daarbij komt dat dit tracé conflicteert met zandwingebied Q16K, dat in gebruik is voor werkzaamheden in het gehele Rotterdamse havengebied.

Samengevat verleent HbR om de genoemde redenen vooralsnog alleen medewerking aan Tracé 2 of 4, waarbij wij opmerken dat de nadere inpassing en technische uitwerking bepalend zullen zijn. Omdat nog geen inpassingsonderzoek beschikbaar is, is elk oordeel daarover voorlopig. Om die reden achten wij een eventueel voorbereidingsbesluit op voorhand prematuur. Een voorbereidingsbesluit is ook niet nodig, omdat HbR als enige de gronduitgiften op de Maasvlakte bepaalt. Hangende het inpassingsonderzoek kunnen met HbR afspraken gemaakt worden, dat geen gronduitgiften plaatsvinden binnen zoekgebied van het VKA. Om tot een succesvol project te komen wil HbR op zo kort mogelijke termijn na een eventuele keuze van het VKA voor Tracé 2 vervolgoverleg met TenneT en de overige betrokken bedrijven, over de inpassing, uitvoering en exploitatiebepalingen en -kosten van Tracé 2.



**Port of  
Rotterdam**

15 SEP 2016

Datum

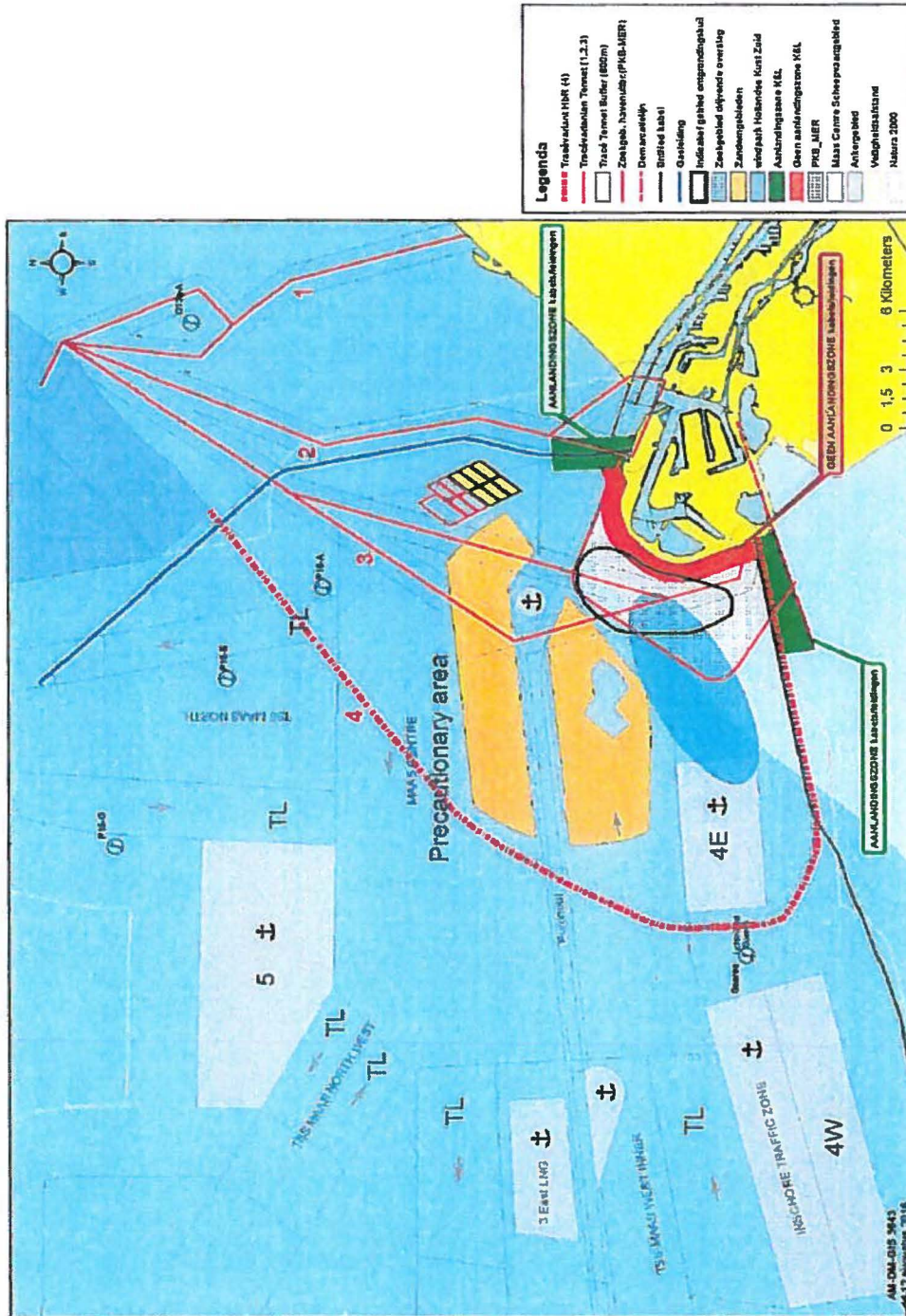
Ons kenmerk HBR-1273944

In afwachting van uw reactie teken ik,

Met vriendelijke groet,  
Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Kopie aan:  
Ministerie van Economische Zaken

Postbus 20401  
2500 EK Den Haag







**Port of  
Rotterdam**

Tennet

Postbus 718  
6800 AS ARNHEM

**16 SEP 2016**

Datum  
Oms kenmerk HBR-1274368  
Aantal bijlagen 1  
Contactpersoon  
Telefoon  
E-mail

Onderwerp Nautische voorwaarden voor het leggen van vier elektriciteitskabels in de Maasmond

Geachte

Graag vraag ik uw aandacht voor het volgende.

Bijgaand treft u de nautische voorwaarden aan voor het leggen van vier elektriciteitskabels in de Maasmond (hierna 'het Project'). De nautische voorwaarden zijn tot stand gekomen naar aanleiding van het overleg op 18 augustus jl. tussen TenneT, het Loodswezen en Havenbedrijf Rotterdam.

De nautische voorwaarden beschrijven de randvoorwaarden voor de uitvoering van het Project waarbinnen de (Rijks)Havenmeester de veilige en vlotte afhandeling van de passerende scheepvaart gewaarborgd acht in dit deel van de vaarweg; de toegang tot de haven van Rotterdam.

Ook gezien het economische belang van de haven van Rotterdam dient TenneT deze nautische voorwaarden op te nemen in de uitvraag van het Project aan de markt en dient TenneT erop toe te zien dat deze worden nageleefd.

Ik vertrouw erop u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,



c.c. Ministerie van Economische Zaken,

Postbus 20401, 2500 EK DEN HAAG

## **Nautische voorwaarden voor het leggen van vier elektriciteitskabels in de Maasmond**

Datum: 12 september 2016

Onderwerp: Nautische voorwaarden voor het leggen van vier elektriciteitskabels in de Maasmond

Nautische voorwaarden opgesteld door de (Rijks)havenmeester van Rotterdam voor het leggen van vier elektriciteitskabels in de Maasmond (hierna: "het Project").

### **Aanleiding**

De Maasmond vormt de toegang tot de haven van Rotterdam en is daarmee een cruciaal onderdeel van de haveninfrastructuur. TenneT en de (Rijks)havenmeester, zijn daarom overeengekomen dat zij gedurende de fasen van voorbereiding en uitvoering van het Project nauw met elkaar zullen samenwerken om een vlotte uitvoering van het Project te bewerkstelligen rekening houdend met elkaars belangen.

### **De opdrachtnemer**

TenneT is voornemens vier elektriciteitskabels in de Maasmond te leggen. De door TenneT in te schakelen opdrachtnemer zal een grote mate van ontwerp- en uitvoeringsvrijheid krijgen. TenneT neemt de nautische voorwaarden daarom op in zijn contract met de aannemer en toetst of dit wordt nageleefd.

### **Doel van de nautische voorwaarden**

Doel van de nautische voorwaarden is om afspraken vast te leggen over de uitvoering van het Project in relatie tot de veilige en vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer.

In het Rijnmondgebied zijn de publieke nautische beheerstaken door de Minister van Verkeer en Waterstaat (thans I&M) door het tekenen van een Havenmeesterconvenant op 17 december 2003 opgedragen aan de Havenmeester van Rotterdam. Op grond van het Besluit mandaat en machtiging Havenmeester Rotterdam heeft de Minister de bevoegdheden van de artikelen 5, 7 en 8 van de Scheepvaartverkeerswet aan de Havenmeester van Rotterdam gemandateerd. De Havenmeester is hierdoor bevoegd om verkeersbesluiten te nemen en ontheffingen en vrijstellingen te verlenen. Rijkswaterstaat West Nederland Zuid is verantwoordelijk voor het technisch beheer, inhoudende het op diepte houden van de rijkswateren (namelijk in het Rijnmondgebied) in kwestie.

TenneT (c.q. opdrachtnemer) houdt bij zijn ontwerp, uitvoeringsmethode en aanvragen van benodigde vergunningen, rekening met de veilige en vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer binnen de door de (Rijks)havenmeester gestelde nautische voorwaarden. TenneT ziet er op toe dat ook de opdrachtnemer rekening houdt met de veilige en vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer binnen de door de (Rijks)havenmeester gestelde nautische voorwaarden.

De hier genoemde nautische voorwaarden zijn niet limitatief. Bij een uitvoeringsmethode met een verhoogd risicoprofiel kunnen, afwijkend van de in deze nautische voorwaarden gemaakte afspraken, aanvullende voorwaarden c.q. wijzigingen op de nautische voorwaarden voorgesteld worden door de (Rijks)havenmeester.

### **Overleg (Rijks)havenmeester**

TenneT (c.q. opdrachtnemer) voert vooraf overleg met de (Rijks)havenmeester over het effect op de veiligheid en vlotheid van het scheepvaartverkeer en de bereikbaarheid van de vaarweg bij de uitvoering van het Project. Activiteiten, die van invloed (kunnen) zijn op de veiligheid en vlotheid van het scheepvaartverkeer dienen vooraf door de (Rijks)havenmeester te worden goedgekeurd.

Ook indien TenneT (c.q. opdrachtnemer) wil afwijken van de in deze nautische voorwaarden gemaakte afspraken, heeft TenneT (c.q. opdrachtnemer) hiervoor vooraf toestemming nodig van de (Rijks)havenmeester. Uitgangspunt is dat de afwijking een gelijkwaardige of betere oplossing biedt voor de gemaakte afspraken en dat de veiligheid en vlotheid van het scheepvaartverkeer niet wordt aangetast. TenneT (c.q. opdrachtnemer) kan een voorstel tot afwijking van deze nautische voorwaarden schriftelijk indienen bij de (Rijks)havenmeester. De (Rijks)havenmeester zal dit voorstel tot afwijking binnen 42 dagen beoordelen (tenzij aanvullend extern onderzoek nodig is) en bij een verbeterde of gelijkwaardige oplossing (ter beoordeling van de (Rijks)havenmeester) goedkeuren.

### **Communicatie**

Alvorens met de uitvoering van (een deel van) het Project wordt aangevangen, overlegt TenneT (c.q. opdrachtnemer) een werkplan met daarin de dag, het uur van aanvang en de duur en wijze van uitvoering. In verband met Bekendmaking aan de Scheepvaart (BaS) en Bericht aan Zeevarenden (BaZ) en het al dan niet nemen van een verkeersbesluit, wordt dit werkplan minimaal 42 dagen voor aanvang van de werkzaamheden bij de (Rijks)havenmeester ingediend. De (Rijks)havenmeester handelt het al dan niet nemen van een verkeersbesluit af conform de wettelijke bepalingen uit de Algemene wet bestuursrecht. TenneT (c.q. opdrachtnemer) dient, als onderdeel van het werkplan, een communicatieplan (dat onder andere bestaat uit de namen van de werkvaartuigen en de contactpersonen) op te stellen. In het communicatieplan wordt onder meer opgenomen op welke wijze en met welke middelen tijdens de uitvoering van het werk zal worden gecommuniceerd.

Indien er wijzigingen plaatsvinden in het werkplan, overlegt TenneT (c.q. opdrachtnemer) met de (Rijks)havenmeester.

TenneT (c.q. opdrachtnemer) dient in een calamiteitenplan aan te geven welke incidenten zich, in relatie tot de veiligheid en vlotheid van het scheepvaartverkeer, mogelijk voor kunnen doen bij de uitvoering van het Project, als ook de procedures om deze incidenten het hoofd te bieden (verloren anker en/of ankerdraad, man over boord, gezonken voorwerp of vaartuig, brand, explosie enz.).

Drijvende werktuigen als bedoeld in het Binnenvaartpolitiereglement (hierna: "werkvaartuigen") en overige schepen die betrokken zijn bij de uitvoering van het Project dienen te zijn voorzien van minimaal 2 marifooninstallaties met tenminste de VHF kanalen 11 (Verkeerscentrale Hoek van Holland), 14 (HCC Haven Coördinatie Centrum), 10 (schip-schip) en de betreffende sectorkanalen van Vessel Traffic Services Rotterdam alsmede een goedgekeurde AIS-transponder. TenneT (c.q. opdrachtnemer) dient er zorg voor te dragen, dat op de relevante kanalen permanent wordt uitgeluisterd.

### **Maatregelen tijdens de bouw**

Tijdens de uitvoering van het Project, moeten werkvaartuigen en overige schepen die betrokken zijn bij de uitvoering van het Project zich houden aan de voorschriften en regels gesteld in de Havenbeheersverordening Rotterdam 2010, het Binnenvaartpolitiereglement en het Scheepvaartreglement Territoriale Zee. TenneT (c.q. opdrachtnemer) dient tijdens de uitvoering van het Project een versmalling van de vaarweg tot een minimum te beperken om voor de scheepvaart geen onevenredige hinder of oponthoud te veroorzaken. De maximaal toelaatbare beperkingen en voorwaarden

ter waarborging van de veilige en vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer tijdens de bouw worden in bijlage 1 nader toegelicht.

Bij calamiteiten of een situatie met een verhoogd risicoprofiel tijdens de bouw (zoals slecht zicht of andere meteorologische en hydrologische omstandigheden) kunnen, afwijkend van de in deze nautische voorwaarden gemaakte afspraken, aanvullende voorwaarden c.q. wijzigingen op de nautische voorwaarden voorgesteld worden. Zo kan op aanwijzing van de bevoegde autoriteit een gedeeltelijke of volledige stremming worden opgeheven.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen werkzaamheden van langdurige aard, zoals werkzaamheden op het water buiten de vaargeul die mogelijk een beperking vormen voor de doorgaande vaart en werkzaamheden van kortdurende aard, zoals de aanwezigheid van werkvaartuigen in de vaargeul.

Tijdens kortdurende werkzaamheden in de vaargeul dient TenneT (c.q. opdrachtnemer) ter begeleiding van de scheepvaart bij, in overleg met de (Rijks)havenmeester vast te stellen activiteiten, ten minste twee vaartuigen met bemanning beschikbaar te stellen aan de (Rijks)havenmeester, indien dat voor de veiligheid en vlotheid van het scheepvaartverkeer noodzakelijk wordt geacht. De kosten voor inzet van personeel van de (Rijks)havenmeester zijn voor rekening van TenneT (c.q. opdrachtnemer).

Indien er langdurig (meer dan 24u) werkzaamheden op het water plaatsvinden buiten de vaargeul dan kan het noodzakelijk zijn om ter attentie van het scheepvaartverkeer gedurende de uitvoering van het Project drijvende markering aan te brengen. Mogelijk dient bestaande drijvende markering tijdelijk verplaatst te worden in of bij de werkvakken, het werkgebied en/of de vaarweg. De specificaties waaraan de markering dient te voldoen staan beschreven in Richtlijnen Scheepvaarttekens. Indien noodzakelijk zal de drijvende markering door een betonningsvaartuig van Verkeer en Watermanagement van Rijkswaterstaat worden uitgezet of verplaatst. De eventuele markering behoeft te allen tijde goedkeuring van de (Rijks)havenmeester. De (Rijks)havenmeester handelt een verzoek om het aanbrengen van markering af volgens de regels uit het Binnenvaartpolitiereglement en de Algemene wet bestuursrecht. De (Rijks)havenmeester kan aanwijzingen geven over aard, aantal en locatie van de markering.

Het eventueel plaatsen, onderhouden en in stand houden van bebording, verlichting en markering berust gedurende het Project bij TenneT (c.q. opdrachtnemer). Na gereedkomen van de werkzaamheden dient TenneT (c.q. opdrachtnemer) in overleg met de (Rijks)havenmeester genoemde voorzieningen te (laten) verwijderen. De (Rijks)havenmeester neemt hiertoe al dan niet een verkeersbesluit.

Werkvaartuigen en overige schepen die betrokken zijn bij de uitvoering van het Project moeten bij voorkeur zijn voorzien van spudpalen of draadpalen om zijdraden onder water te kunnen wegzetten. Dit geldt voor werkzaamheden buiten de vaargeul. Voor werkzaamheden binnen de vaargeul worden geen ankers en ankerdraden toegestaan. Buiten gebruik zijnde of wachtende werkvaartuigen en andere vaartuigen dienen zodanig afgemeerd, verankerd of vastgehouden te worden, dat deze buiten het vaarwater liggen en geen hinder kunnen geven aan het overige scheepvaartverkeer.

Vaste opstellingen aan de wal ten behoeve van het nautisch verkeersbegeleidend systeem en elektronische systemen aan boord van schepen (zoals radar, lichtlijnen en kompas) mogen tijdens de aanleg en in de eindsituatie van het Project geen nadelige gevolgen ondervinden van de werkzaamheden en aanwezigheid van de elektriciteitskabels.



**Overig**

TenneT (c.q. opdrachtnemer) dient de door de (Rijks)havenmeester gegeven adviezen en verkeersaanwijzingen (ten aanzien van het overige scheepvaartverkeer) terstond op te volgen.

De (Rijks)havenmeester heeft de bevoegdheid om "handelend te kunnen optreden" als dat vanuit oogpunt van nautisch veiligheid of in geval van calamiteiten noodzakelijk wordt geacht.

TenneT (c.q. opdrachtnemer) kan geen schadeloosstelling eisen indien zijn werkzaamheden op aanwijzing van de bevoegde autoriteit moeten worden gestaakt dan wel belemmering ondervinden.

TenneT (c.q. opdrachtnemer) kan geen schadeloosstelling eisen voor het realiseren (volgens de gemaakte afspraken) van een ongehinderde passage voor en door de reguliere scheepvaart ter plaatse van de uit te voeren werkzaamheden.

Bovenstaande afspraken worden door middel van deze brief bekrachtigd door ondertekening van de (Rijks)havenmeester van Rotterdam.

Havenmeester van Rotterdam



## Bijlage: Nautische randvoorwaarden

In deze bijlage zijn de randvoorwaarden beschreven ter waarborging van de nautische veiligheid en vlotheid tijdens de realisatiefase in het geval dat wordt gekozen voor een uitvoermethode waarbij de vaarweg volledig en of gedeeltelijk gestremd dient te worden. Deze randvoorwaarden hebben enkel betrekking op het leggen van de kabels ter plaatsen van de Maasmond. Eventuele werkzaamheden die hier verband mee houden (zoals geotechnisch onderzoek) dienen apart aangevraagd te worden.

- Een volledige stremming van de vaarweg is onwenselijk. Indien een volledige stremming toch noodzakelijk is, bedraagt deze maximaal 2 uur per te leggen kabel.
- De maximale duur van een gedeeltelijke stremming van de vaargeul bedraagt 2 uur per te leggen kabel. De minimaal aanwezige doorvaarbreedte (of profiel van vrije ruimte) in de vaargeul bij een gedeeltelijke stremming bedraagt te allen tijde 300 m.
- Het maximaal totaal aantal te leggen kabels is 4 met een maximum van 2 kabels per jaar.
- Buiten het gedeeltelijk gestremde vaargeul deel moet de Nautisch Gegarandeerde Diepte (NGD) gedurende de uitvoer van het Project gehandhaafd blijven. Ook in de eindsituatie van het Project dient de NGD aanwezig te zijn inclusief onderhoudsmarge.
- Waar binnen het gedeeltelijk gestremde vaarweg deel de NGD niet aanwezig is dient dat duidelijk gemarkeerd te worden.
- Gedurende de werkzaamheden zal ter hoogte van het werkgebied een algeheel ophoofverbod gelden voor de zeevaart.
- De scheepvaart zal ter plaatse worden gereguleerd. Afhankelijk van het verkeersaanbod in combinatie met de scheepsgrootte kan (tijdelijk) sprake zijn van eenrichtingsverkeer.
- Gedurende de werkzaamheden zal ter hoogte van het werkgebied voor de scheepvaart een snelheidsbeperking gelden.
- In te zetten materieel in de vaargeul is voorzien van een Dynamic Positioning systeem. Er wordt geen materieel met ankers met draden en/ of spudpalen in de vaargeul toegestaan.
- Afhankelijk van de uitgekozen uitvoermethode kunnen nadere voorwaarden worden gesteld aan de maximaal toegestane windsterkte en het minimaal vereiste zicht voor het werk.
- Eisen aan de planning van de uitvoering:
  - Werkzaamheden uit te voeren bij daglicht
  - Werkzaamheden uit te voeren rond het tijdstip van laag water. Dan maken (zeer) diepstekende schepen geen gebruik van de vaarweg
  - Werkzaamheden uit te voeren buiten de planning van de ferry's en cruise schepen met vaste vaarschema's (Stenaline, P&O North Sea ferries, Cobelfret, DFDS)
  - Minimaal een week pauze tussen het leggen van twee kabels
- De aanvraag voor een volledige stremming van de vaarweg dient uiterlijk 7 maanden voor aanvang van de werkzaamheden bij de (Rijks)havenmeester te worden ingediend. In het geval dat de (Rijks)havenmeester deze aanvraag honoreert, zal uiterlijk 6 maanden voorafgaande aan de feitelijke stremming de betrokken bedrijven, rederijen, agentschappen en binnenvaartorganisaties over dit besluit worden geïnformeerd.
- Er kan niet worden afgeweken van het aantal stremmingen, tenzij de (Rijks)havenmeester hiermee akkoord gaat. Om dit akkoord te kunnen geven moet er aangetoond worden waarom het noodzakelijk is dat van het maximaal aantal stremmingen wordt afgeweken.
- Tevens stelt de opdrachtgever in samenwerking met Havenbedrijf Rotterdam N.V. een communicatieplan op om de betrokken partijen hierover te informeren.
- TenneT (c.q. opdrachtnemer) zal ernaar streven de werkzaamheden voor het Project te laten samenvallen met een sluiting van de Maeslantkering.



## Port of Rotterdam

- TenneT (c.q. opdrachtnemer) dient te waarborgen dat een volledige stremming niet samenvalt met een andere beperking of stremming van een vaarweg elders in het vaarnetwerk in en rond de Rotterdamse haven, zoals de Nieuwe Waterweg, het Hartelkanaal, Calandkanaal en Oude Maas.
- Indien een kabel ter hoogte van de vaargeul vervangen, gerepareerd of verplaatst dient te worden, bijvoorbeeld ten gevolge van schade tijdens de aanleg of in de eindsituatie of als de hoogteligging in de toekomst aangepast dient te worden, dan dient een uitvoermethode gekozen te worden waarbij de vaarweg niet volledig of langdurig gedeeltelijk gestremd hoeft te worden. Het uitgraven van een of meerdere kabels in de vaargeul is daarom niet toegestaan.