

Inspraakbundel

**Zienswijzen op ontwerpbesluiten 'Wind Op Zee – Kavel VI en VII
Hollandse Kust (West)'**

Inspraakpunt Bureau Energieprojecten
Postbus 142
2270 AC VOORBURG
www.bureau-energieprojecten.nl

INHOUDSOPGAVE

Woord vooraf	3
Kennisgeving.....	5

MONDELINGE, SCHRIFTELIJKE EN DIGITALE ZIENSWIJZEN:

Opzoektabel mondelinge, schriftelijke en digitale zienswijzen	8
Alfabetisch overzicht organisaties en zienswijzen	9
Zienswijzen 202000213 tot en met 202000409	10

Woord vooraf

Van vrijdag 5 februari 2021 tot en met donderdag 18 maart 2021 lagen de ontwerp-kavelbesluiten VI en VII in het windenergiegebied Hollandse Kust (west) en de milieueffectrapporten ter inzage. Iedereen kon gedurende deze termijn op de ontwerp-kavelbesluiten en/of de milieueffectrapporten (MER) reageren door het indienen van een zienswijze.

Wat gaat er gebeuren?

In het windenergiegebied Hollandse Kust (west) worden zo'n 50 kilometer ten westen van de kust van Noord-Holland twee windparken gebouwd met een gezamenlijk vermogen van circa 1.400 megawatt (MW).

De op 9 november 2019 vastgestelde Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) geeft een toelichting op het initiatief om kavelbesluiten te nemen voor de kavels VI en VII in het windenergiegebied Hollandse Kust (west) en daar windparken te bouwen. Verder beschrijft de notitie welk milieuonderzoek voor elke kavel zal worden uitgevoerd voor dit MER. In deze windparken komen twee platforms (Alpha en Beta) waar de stroom die de windturbines opwekken, samenkomt. Via een ondergrondse hoogspanningsverbinding gaat de stroom van het platform op zee naar het transformatorstation aan de Zeestraat in de gemeente Beverwijk. Het net op zee voor dit windpark doorloopt een aparte procedure.

Waarom is dit project nodig?

In het klimaatakkoord is afgesproken dat in 2030 49 TWh duurzame elektriciteit wordt opgewekt met windenergie op zee. Om dat doel te behalen heeft de overheid in de routekaart 2030 gebieden op de Noordzee gekozen waar nieuwe windparken worden gebouwd. Op grond van de Elektriciteitswet 1998 is TenneT aangewezen als de beheerder van het net op zee voor het transport van met windenergie opgewekte elektriciteit naar het landelijk hoogspanningsnet. Tot 2030 gaat het in totaal om circa 40% van alle stroomverbruik in Nederland dat wordt opgewekt met windenergie op zee. De realisering van windparken op zee helpt dus mee aan een aanzienlijke verduurzaming van de Nederlandse energievoorziening. Windenergiegebied Hollandse Kust (west) is een van de gebieden die de overheid heeft gekozen om nieuwe windparken te bouwen.

Welke procedure wordt gevolgd?

Op grond van de Wet windenergie op zee kan de Minister van Economische Zaken en Klimaat in overeenstemming met de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit voor elk windpark een kavelbesluit nemen. In een kavelbesluit wordt bepaald waar en onder welke voorwaarden een windpark gebouwd en geëxploiteerd mag worden. De betreffende kavels liggen meer dan 50 kilometer uit de kust. Het gaat hier om de ontwerp-kavelbesluiten VI en VII in het windenergiegebied Hollandse Kust (west). Voor elk ontwerp-kavelbesluit is een milieueffectrapport (MER) opgesteld om de gevolgen voor het milieu en de gebruiksfuncties op de Noordzee in beeld te brengen. U kunt nu reageren op één of beide ontwerp-kavelbesluiten en de onderliggende stukken, waaronder het MER.

Waar kon u de stukken inzien?

U kon de ontwerpbesluiten en milieueffectrapporten van 5 februari tot en 18 maart 2021 inzien op www.bureau-energieprojecten.nl. Op papier kon u deze stukken in dezelfde periode bekijken op het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, Bezuidenhoutseweg 73, 2594 AC Den Haag. Hiervoor kon u een afspraak maken via telefoonnummer 070 379 89 79.

Reacties

Op de ontwerpbesluiten zijn binnen de reactietermijn in totaal 6 reacties binnengekomen (waarvan 6 uniek). De reacties zijn integraal opgenomen in deze inspraakbundel. U kunt deze inspraakbundel downloaden van www.bureau-energieprojecten.nl.

Registratie en verwerking

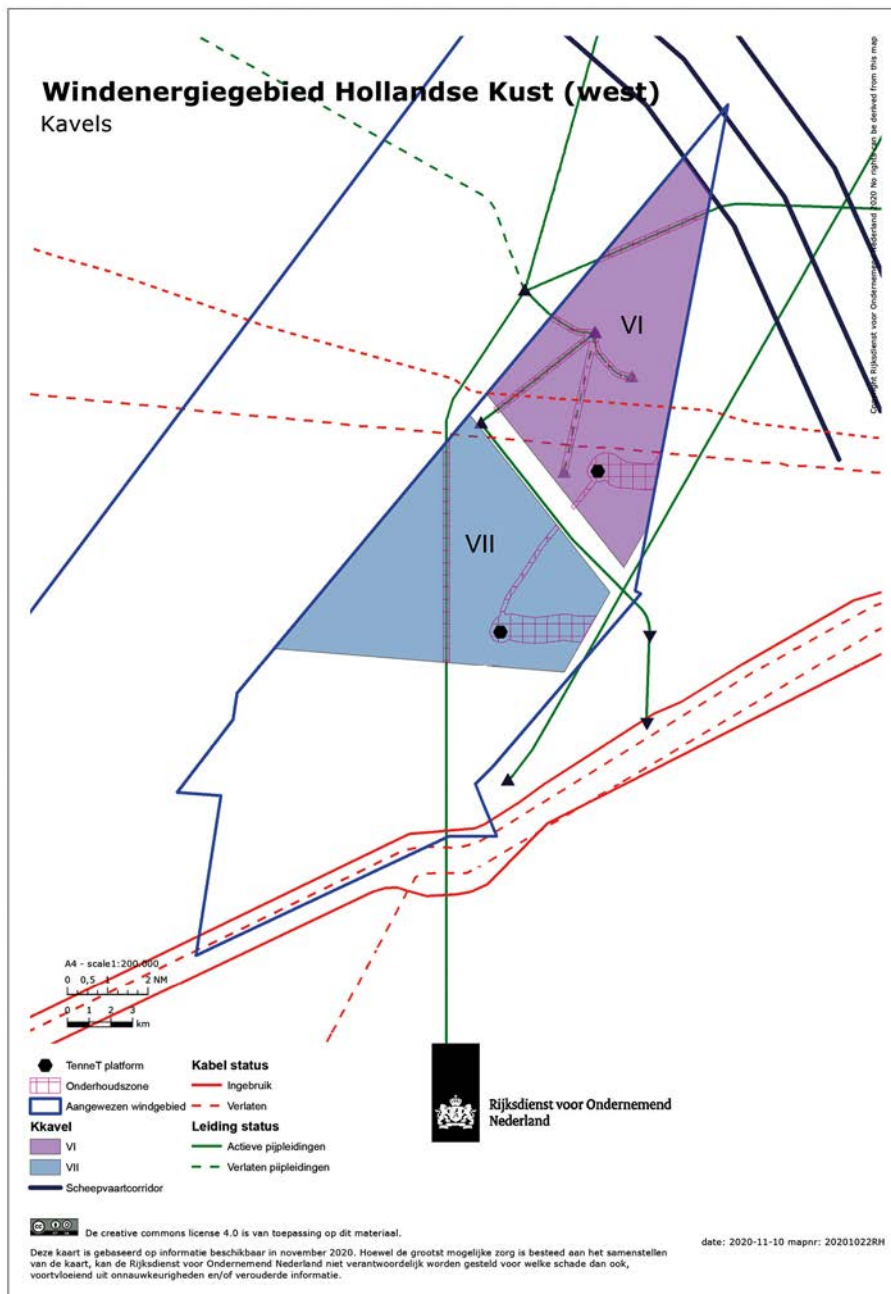
De ontvangen reacties zijn geregistreerd. Aan de indieners is een ontvangstbevestiging gezonden met daarin een registratienummer. Met de opzoektabel op pagina 8 kan bij het ontvangen registratienummer het bijbehorende reactienummer worden opgezocht.

Verdere procedure

De ontvangen zienswijzen, reacties en adviezen worden betrokken bij het vaststellen van de definitieve kavelbesluiten. De Commissie voor de milieueffectrapportage brengt een advies uit over de milieueffectrapporten. De definitieve kavelbesluiten en de milieueffectrapporten komen ter inzage te liggen. Dit wordt aangekondigd in onder andere de Staatscourant, in huis-aan-huisbladen en op www.bureau-energieprojecten.nl. Alleen als u eerder een zienswijze hebt ingediend, kunt u later beroep aantekenen tegen de definitieve kavelbesluiten.

Kennisgeving ontwerp-kavelbesluiten VI en VII in het windenergiegebied Hollandse Kust (west), Ministerie van Economische Zaken en Klimaat

Van vrijdag 5 februari 2021 tot en met donderdag 18 maart 2021 liggen de ontwerp-kavelbesluiten VI en VII in het windenergiegebied Hollandse Kust (west) en de milieueffectrapporten ter inzage. Iedereen kan gedurende deze termijn op de ontwerp-kavelbesluiten en/of de milieueffectrapporten (MER) reageren door het indienen van een zienswijze.



Wat gaat er gebeuren?

In het windenergiegebied Hollandse Kust (west) worden zo'n 50 kilometer ten westen van de kust van



Noord-Holland twee windparken gebouwd met een gezamenlijk vermogen van circa 1.400 megawatt (MW).

De op 9 november 2019 vastgestelde Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) geeft een toelichting op het initiatief om kavelbesluiten te nemen voor de kavels VI en VII in het windenergiegebied Hollandse Kust (west) en daar windparken te bouwen. Verder beschrijft de notitie welk milieuonderzoek voor elke kavel zal worden uitgevoerd voor dit MER. In deze windparken komen twee platforms (Alpha en Beta) waar de stroom die de windturbines opwekken, samenkomt. Via een ondergrondse hoogspanningsverbinding gaat de stroom van het platform op zee naar het transformatorstation aan de Zeestraat in de gemeente Beverwijk. Het net op zee voor dit windpark doorloopt een aparte procedure.

Waarom is dit project nodig?

In het klimaatakkoord is afgesproken dat in 2030 49 TWh duurzame elektriciteit wordt opgewekt met windenergie op zee. Om dat doel te behalen heeft de overheid in de routekaart 2030 gebieden op de Noordzee gekozen waar nieuwe windparken worden gebouwd. Op grond van de Elektriciteitswet 1998 is TenneT aangewezen als de beheerder van het net op zee voor het transport van met windenergie opgewekte elektriciteit naar het landelijk hoogspanningsnet. Tot 2030 gaat het in totaal om circa 40% van alle stroomverbruik in Nederland dat wordt opgewekt met windenergie op zee. De realisering van windparken op zee helpt dus mee aan een aanzienlijke verduurzaming van de Nederlandse energievoorziening. Windenergiegebied Hollandse Kust (west) is een van de gebieden die de overheid heeft gekozen om nieuwe windparken te bouwen.

Welke procedure wordt gevolgd?

Op grond van de Wet windenergie op zee kan de Minister van Economische Zaken en Klimaat in overeenstemming met de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit voor elk windpark een kavelbesluit nemen. In een kavelbesluit wordt bepaald waar en onder welke voorwaarden een windpark gebouwd en geëxploiteerd mag worden. De betreffende kavels liggen meer dan 50 kilometer uit de kust. Het gaat hier om de ontwerp-kavelbesluiten VI en VII in het windenergiegebied Hollandse Kust (west). Voor elk ontwerp-kavelbesluit is een milieueffectrapport (MER) opgesteld om de gevolgen voor het milieu en de gebruiksfuncties op de Noordzee in beeld te brengen. U kunt nu reageren op één of beide ontwerp-kavelbesluiten en de onderliggende stukken, waaronder het MER.

Waar kunt u de stukken inzien?

U kunt de ontwerpbesluiten en milieueffectrapporten van 5 februari tot en 18 maart 2021 inzien op www.bureau-energieprojecten.nl. Op papier kunt u deze stukken in dezelfde periode bekijken op het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, Bezuidenhoutseweg 73, 2594 AC Den Haag. Hiervoor kunt u een afspraak maken via telefoonnummer 070 379 89 79. U kunt op vertoon van uw legitimatiebewijs de stukken inzien.

Neem contact op met het Bureau Energieprojecten als u de documenten niet digitaal kunt lezen en niet naar het ministerie kunt komen. Dan wordt in overleg gezocht naar een maatwerkoplossing.

Hoe kunt u een zienswijze indienen?

Iedereen wordt in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen. In een zienswijze laat u weten wat u vindt van één of beide ontwerpbesluiten en/of één of beide milieueffectrapporten. U kunt hierbij denken aan:

- Staan er naar uw mening onjuistheden in het ontwerpbesluit of in het MER?
- Zijn er zaken en/of belangen over het hoofd gezien?
- Wordt u geraakt in uw belang? Zo ja, kunt u aangeven hoe?
- Zijn er andere zaken die u naar voren wilt brengen?

We stellen het op prijs als u aangeeft op welk deel van een ontwerp-kavelbesluit, het milieueffectrapport of de onderliggende stukken u reageert en u uw zienswijze onderbouwt met argumenten.

Voor belanghebbenden kan het indienen van een zienswijze belangrijk zijn voor mogelijke vervolgstappen: alleen als u een zienswijze op het ontwerp van een besluit heeft ingediend, kunt u later tegen dat besluit beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

U kunt een zienswijze indienen van 5 februari 2021 tot en met 18 maart 2021. Dat kan op verschillende manieren:

- Bij voorkeur digitaal via het reactieformulier op www.bureau-energieprojecten.nl onder 'Wind op zee. Kavels Hollandse Kust (west) VI en VII'. U krijgt dan per brief een ontvangstbevestiging. U kunt niet reageren per e-mail.



- Per post door een brief te sturen naar:
Bureau Energieprojecten
Inspraakpunt Kavelbesluiten VI en VII Hollandse Kust (west)
Postbus 14, 2270 AC Voorburg
Wilt u uw brief ondertekenen en uw adres vermelden? Dan kunnen wij u per brief een ontvangstbevestiging sturen.

Wij gaan zorgvuldig om met uw persoonsgegevens en gebruiken deze alleen voor het doel waarvoor u ze heeft achtergelaten. Ook bewaren wij uw gegevens niet langer dan nodig. U vindt meer informatie over het privacybeleid op www.bureau-energieprojecten.nl.

Wat is de verdere procedure?

De ontvangen zienswijzen, reacties en adviezen worden betrokken bij het vaststellen van de definitieve kavelbesluiten. De Commissie voor de milieueffectrapportage brengt een advies uit over de milieueffectrapporten. De definitieve kavelbesluiten en de milieueffectrapporten komen ter inzage te liggen. Dit wordt aangekondigd in onder andere de Staatscourant, in huis-aan-huisbladen en op www.bureau-energieprojecten.nl. Alleen als u nu een zienswijze indient, kunt u later beroep aantekenen tegen het definitieve besluit.

Wilt u meer weten?

Meer informatie over Wind op zee. Kavelbesluiten VI en VII in het windenergiegebied Hollandse Kust (west) en alle bijbehorende stukken vindt u op www.bureau-energieprojecten.nl. Heeft u naar aanleiding daarvan nog vragen? Dan kunt u Bureau Energieprojecten bellen via telefoonnummer 070 379 89 79.

Opzoektabel mondelinge, schriftelijke en digitale zienswijzen

In onderstaande tabel kunt u met het registratienummer het nummer van de zienswijze opzoeken. Door te klikken op uw zienswijzenummer wordt u automatisch doorverwezen naar de zienswijze. De zienswijzen zijn opgenomen vanaf pagina 10.

Zienswijzen op ontwerpbesluiten 'Wind Op Zee – Kavels VI en VII Hollandse Kust (West)'.

Tabel 1: opzoektabel registratienummer

Registratienummer	Reactienummer
202000213	202000213
202000405	202000405
202000406	202000406
202000407	202000407
202000408	202000408
202000409	202000409

Alfabetisch overzicht organisaties en zienswijzennummer

Zienswijzen van organisaties op ontwerpbesluiten 'Wind Op Zee – Kavel VI en VII Hollandse Kust (West)'.

Tabel 2: Alfabetisch overzicht organisaties

Reactienummer	Organisatie
202000405	Watersportverbond, UTRECHT
202000406	Nederlandse Vissersbond, URK
202000407	Nederlandse WindEnergie Associatie (MWEA), UTRECHT
202000408	VisNed, Coöperatie Kottervisserij Nederland U.A, URK
202000409	Ocean winds, BRUSSEL (BE)

Reacties 202000213 tot en met 202000409

Verzonden: 2/5/2021 10:18:39 AM

Onderwerp: Zienswijze

Project: Wind op zee - Kavels VI en VII Hollandse Kust (west) ontwerpbesluiten

Achternaam: [REDACTED]

Tussenvoegsel(s):

Voorletters: [REDACTED]

Straat: [REDACTED]

Huisnummer: [REDACTED]

Postcode: [REDACTED]

Woonplaats: [REDACTED]

Land: [REDACTED]

Telefoonnummer: [REDACTED]

E-mailadres: [REDACTED]

Als: Particulier

(Mede) namens:

Organisatie:

Op welk ontwerpbesluit(en) heeft uw zienswijze betrekking?

Alles mbt windenergiegebied Hollandse kust

Staan er naar uw mening onjuistheden in de ontwerpbesluiten?

Geen idee. Veel te lang.

Zijn er zaken en/of belangen over het hoofd gezien?

Vogels

Uitzicht

Wordt u geraakt in uw belang? Zo ja, kunt u aangeven hoe?

Uitzicht

Zijn er andere zaken die u naar voren wilt brengen?

Horizonvervuiling Slecht voor zeevogels

Verzonden: 3/18/2021 3:57:12 PM

Onderwerp: Zienswijze

Project: Wind op zee - Kavels VI en VII Hollandse Kust (west) ontwerpbesluiten

Achternaam: [REDACTED]

Tussenvoegsel(s): [REDACTED]

Voorletters: [REDACTED]

Straat: Orteliuslaan

Huisnummer: 1041

Postcode: 3528 BE

Woonplaats: Utrecht

Land: Nederland

Telefoonnummer: (030) 307 75 00

E-mailadres: info@watersportverbond.nl

Als: Maatschappelijke organisatie

(Mede) namens: Nederlandse Vereniging van Toerzeilers

BBZ-Vereniging voor Beroepschartervaart

Organisatie: Watersportverbond

Op welk ontwerpbesluit(en) heeft uw zienswijze betrekking?

Kavelbesluit VI en VII

80055871_6322754_U47210-00821_kavelbesluiten_6_en_7.pdf

Staan er naar uw mening onjuistheden in de ontwerpbesluiten?

--

Zijn er zaken en/of belangen over het hoofd gezien?

belangen van de recreatievaart. onder bijlage 3 en 4 de documenten waarin in onze zienswijze (bijlage 1) wordt gerefereerd.

80055871_6322755_gezamenlijk-standpunt-ten-aanzien-van-windenergieparken-op-het-nederlandse-deel-van-de-noordzee-1-0.pdf

Wordt u geraakt in uw belang? Zo ja, kunt u aangeven hoe?

Belang van de recreatievaart is niet meegenomen

80055871_6322756_aanbevelingen-voor-kleine-schepen-die-in-of-in-de-nabijheid-van-windturbineparken-varen1-0.pdf

Zijn er andere zaken die u naar voren wilt brengen?

--

Bureau Energieprojecten
Inspraakpunt kavelbesluiten Vi en VII
Hollandse Kust (west)
Postbus 14
2270 AC Voorburg

Utrecht, 17 maart 2021

Briefnummer: U47210-008/21
Contactpersoon: [REDACTED]
Onderwerp: Zienswijze Watersportsector op de Ontwerp Kavelbesluiten Hollandse Kust West -Kavels VI en VII

Geachte meneer, mevrouw,

Algemeen:

Vanuit de ondergetekende samenwerkende watersportorganisaties willen we graag kenbaar maken dat we geen enkel bezwaar hebben tegen de realisatie van het voorgenomen wind energie gebied Hollandse Kust West.

Ten aanzien van de voorliggende ontwerp kavelbesluiten willen we bezwaar aantekenen tegen het gestelde in paragraaf 2.4 "Beleidskader", waarin wordt gerefereerd naar het "Onderhandelaars Akkoord voor de Noordzee" als basis voor het besluitvormingsproces voor het Programma Noordzee 2022-2027.

In dit akkoord zijn afspraken vastgelegd tussen Rijk en een beperkt aantal Stakeholders voor een duurzaam gebruik van de Noordzee. Voor een betere benutting van windenergiegebieden voor andere doeleinden (medegebruik), introduceert het Onderhandelaarsakkoord het zogenaamde "gebiedspaspoort" dat aanleiding is tot een integrale afsluiting van windturbine parken voor doorvaart en waarbij de doorvaart mogelijkheden beperkt gaan worden tot corridors en zogenaamde logische passages. In onze ogen is dit ontoereikend en risico verhogend terwijl ons de noodzaak van een integrale afsluiting geheel onduidelijk is.

Ons standpunt is dat doorvaart van windparken voor recreatie vaartuigen en beroepsmatige zeilvaart mogelijk moet zijn om veilige routeplanning mogelijk te maken en dat de scheepvaartveiligheid niet gediend is met een concentratie van kleine scheepvaart in de directe nabijheid van de scheepvaartroutes.

Vanaf medio 2019 is geprobeerd aan tafel te komen bij de uitwerking van het Noordzee Akkoord omdat wij van mening zijn dat zeegaande recreatievaart en beroepsmatige zeilvaart het duurzaam gebruik van de Noordzee op geen enkele wijze belemmeren, maar dat de consequenties van de voorstellen in dit Noordzee Akkoord een draconische vorm aannemen. In de vele gesprekken die zijn gevoerd hebben we geen enkele toezegging mogen ontvangen om onze zienswijze nader te onderzoeken. Wel bij herhaling de mededeling dat er ten aanzien van het Noordzee Akkoord geen enkele inspraak mogelijk is.

Inhoudelijk:

Para 2.4. Onderhandelingsakkoord Noordzee en het Programma Noordzee 2022-2027

In deze paragraaf wordt genoemd dat er "rekening gehouden wordt met de belangen van andere gebruikers als zeevaart, defensie en zandwinning". Gelet op het specifieke karakter van onze doelgroep is het verzoek hier "zeegaande recreatievaart en beroepsmatige zeilvaart aan toe te voegen".

Para 4.2.1. Aantal megawatt en oppervlakte kavel

De in de 4^e alinea genoemde- en in figuur 2 getekende corridor tussen kavels VI en VII is voor onze doelgroep alleen zinvol indien in het gebied IJmuiden Ver direct na het oversteken van de tussenliggende scheepvaartroute een vervolg corridor wordt opgenomen.

Para 4.4.4. Veiligheidszone

De tekst opgenomen in de 3^e alinea is een goede indicatie voor de onevenwichtigheid tussen het staande Overheidsbeleid en de geschetste uitkomst van het Noordzee Akkoord: zijnde:

In de Beleidsnota Noordzee 2016-2021 is in het kader van het bevorderen van meervoudig ruimtegebruik, besloten tot openstelling van de windparken voor doorvaart en medegebruik. In de Beleidsregel voor instelling van een veiligheidszone voor windparken op zee is uitgewerkt onder welke voorwaarden doorvaart en niet-vergunningplichtig medegebruik mag plaatsvinden in de veiligheidszones van de windparken. Deze voorwaarden worden tevens opgenomen in het besluit tot instellen van de veiligheidszone. Zoals beschreven in paragraaf 2.4 worden de mogelijkheden voor doorvaart en medegebruik naar aanleiding van het onderhandelaarsakkoord voor de Noordzee herzien in het Programma Noordzee 2022-2027.

Refererend naar het gestelde onder algemeen hierboven maken wij bezwaar tegen het "herzien van de mogelijkheden voor doorvaart"

Para 6.3. Recreatie en Toerisme

Een terechte paragraaf voor de kavelbesluiten echter de tekst is niet relevant gelet op de ligging van deze kavels. Recreatie zal zich beperken tot recreatievaart, sportduiken en mogelijk sportvisserij. Het niet toegankelijk zijn van de parken voor doorvaart heeft negatieve gevolgen en geeft aanleiding tot een concentratie van scheepvaart aan de grenzen van de parken en de scheepvaartroutes. In onze optiek is dit risico verhogend en verdient dit nader onderzoek. Daarbij de aanbeveling om de noodzaak voor integrale afsluiting van deze kavels nader te laten onderzoeken. Het Noordzee Akkoord is naar onze mening onvoldoende basis om alle parken te sluiten voor doorvaart.

Para 6.12 Scheepvaart veiligheid

6.12.1 Beleid

Conform het commentaar voor para 4.4.4. is ons oordeel dat de tekst opgenomen in de 2^e en 3^e alinea een voorbeeld is van de bestaande onduidelijkheid en onevenwichtigheid ten aanzien van beleid en de daaraan gekoppelde regelgeving. Bij diverse bijeenkomsten hebben wij geprobeerd aan te geven dat een beperkt aantal corridors en/of passende passages geen oplossing is voor de door ons gesignaleerde risicovollere situatie die ontstaat.

6.12.2 Gevolgen

De risico analyse van het MARIN beoordeelt de risico's t.a.v. aanvarings- en aandrijvingskansen met individuele windturbines. Al eerder is vastgesteld dat bij het toestaan van doorvaart voor schepen tot 24 meter lengte dit risico beperkt toeneemt en doorvaart is onder andere op die gronden acceptabel genoemd en derhalve toegestaan in het huidige beleid. De MARIN veiligheidsstudie oordeelt niet over aanvaringskansen tussen schepen onderling en over de dichtere verkeersstroom in de beoogde corridors. Met name als zich in de corridors opkruisende zeilvaart bevindt zal dit risico in onze ogen toenemen en hoger liggen dan bij algehele doorvaart mogelijkheden.

De in de tekst opgenomen conclusie dat :

"Een beperking van doorvaart tot aan te wijzen passages levert, met name voor het niet-routegebonden scheepvaartverkeer, minder risico's op dan integrale doorvaart."
wordt derhalve niet ondersteund en overigens ook niet aangetoond in het rapport.

De sub paragraaf : Recreatievaart

bevestigt wederom de tweespalt in beleidsuitgangspunten. Daarbij de opmerking dat een windpark alleen maar een aantrekkende werking heeft uit hoofde van een veilige navigatie; dat wil zeggen wegblijven van de grote scheepvaart en het kunnen kiezen van een optimale koers. Een windpark wordt door ons zeker niet gezien als een recreatie park. De opgenomen tekst zou als volgt aangepast kunnen worden:

Het windpark kan een ~~aantrekkende werking op~~ veilige ruimte bieden voor de recreatievaart en de beroepsmatige zeilvaart-hebben. Recreatievaart in of nabij het windpark kan hierdoor toenemen. Voor ~~recreanten~~ recreatie vaartuigen gelden aandrijvingen en aanvaringen met windturbines als een risico. Gelet op de beperkte omvang, de lagere massa en de grotere wendbaarheid van deze schepen is dit risico beperkt. Bovendien worden voorwaarden gesteld aan doorvaart ten behoeve van veiligheid en toezicht en handhaving. Deze voorwaarden, die ook gelden voor de recreatievaart, zijn vastgelegd in de beleidsregel voor de instelling van veiligheidszones voor windparken op zee.⁶³ Zo moeten alle schepen die door parken heen willen varen technische middelen zoals AIS-B en een marifooninstallatie (VHF) aan boord hebben

Additionele informatie:

Ter ondersteuning van eerder ingediende zienswijze is een document opgesteld dat goed gemotiveerd de positie van recreatievaartuigen in deze problematiek weergeeft.
Dit document:

"Gezamenlijk Standpunt van de recreatieve Scheepvaart ten aanzien van Windenergieparken op het Nederlandse Deel van de Noordzee " is gevoegd als bijlage.

Daarnaast is er in voorbereiding op de pilot doorvaart een aanwijzing opgesteld:

"Aanbevelingen voor kleine schepen die in of in de nabijheid van Windturbineparken varen" , eveneens gevoegd als bijlage.

Alhoewel beide documenten opgesteld zijn in 2014 blijven ze relevant als referentie.

Samenvattend tekenen wij bezwaar aan tegen het onverkort overnemen van het Noordzee Akkoord als uitgangspunt voor het Programma Noordzee 2022 – 2027 met de daaraan verbonden consequentie van integrale afsluiting van het windparken Hollandse Kust West voor doorvaart.

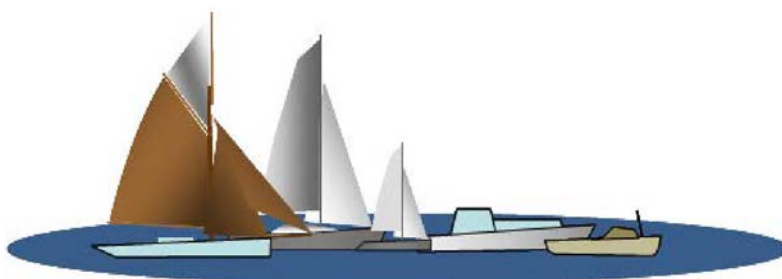
Directeur Watersportverbond

Mede namens

BBZ – Vereniging voor Beroepschartervaart
Nederlandse Vereniging van Toerzeilers

Gezamenlijk Standpunt van de Recreatieve Scheepvaart ten aanzien van Windenergieparken op het Nederlandse Deel van de Noordzee

februari 2014



document status,

Opsteller	datum	bewerking
	6-02-2014	eind versie 1.0

Inhoud

Inleiding.....	4
Conclusie.....	5
De deelnemende organisaties.....	7
Watersportverbond (KNWV)	7
Platform Waterrecreatie (NPvW)	8
BBZ Vereniging voor Beroepschartervaart	9
Standpunt	10
1. Veiligheid van de navigatie	13
Algemeen	13
Gevaar van aandrijving.....	13
Risicobeheersing en veiligheid	14
Veiligheidszones	14
Dagmerken en verlichting	15
Het effect op de navigatie en communicatie uitrusting van kleine schepen.	15
2. De opstelling van de windturbineparken	16
Het recreatief gebruik van de Noordzee, de recreatieve routes over de Noordzee en langs de Nederlandse Kust en het effect op het gebruik van deze routes.....	16
Verplicht gebruik maken van de commerciële scheepvaart routes	18
Conclusie	19
Windturbineparken binnen de 12-mijlszone.....	21
Het directe effect van windturbines op het gebied waar gezeild wordt.....	21
Een gezamenlijk optreden van effecten.....	21
3. Contactadressen	22
Colofon:.....	23
Bijlage 1	24
Recreatievaart en sportvisserij op de Noordzee.....	24
Bijlage 2	26
Squat en golfvorming door (grote) schepen.....	26
Bijlage 3 RYA position Statement	28
Bijlage 4 EBA Position Statement	28
Bijlage 5 MCA, MGN 371(M+F)	28
Bijlage 6 MCA, MGN 372(M+F)	28

Inleiding

De Nederlandse Watersport- en Sportvisserij-organisaties die de recreatieve gebruikers van de Noordzee vertegenwoordigen hebben gemeend een gezamenlijk standpunt te moeten innemen naar aanleiding van de plannen van de Nederlandse overheid ten aanzien van de ontwikkeling en plaatsing van windturbineparken binnen de exclusieve economische zone van het Koninkrijk der Nederlanden.

Dit geschrift verwoordt dit standpunt en moet gezien worden als een *reactie zienswijze* op de "Ontwerp-Rijksstructuurvisie Windenergie op zee" en de "Haalbaarheidsstudie Windenergieparken binnen de 12-mijlszone" en de daarbij behorende documenten. Verder borduurt dit document voort op het Kennisdocument "Project Varen en Vissen in Windturbineparken".

Daar waar nodig zal aan bovengenoemde stukken gerefereerd worden.

Het stuk is gemaakt en wordt gedragen door:

- Watersportverbond (Koninklijk Nederlands Watersport Verbond-KNWW)
- Platform Waterrecreatie (Nederlands Platform voor Waterrecreatie-NPvW)
- Vereniging voor Beroepschartervaart (BBZ)

Mede gesteund door:

- Koninklijke Sportvisserij Nederland (SVN)
- HISWA Vereniging

Grote verenigingen van toervaarders zoals o.a. de Nederlandsche Vereeniging van Kustzeilers, de Nederlandse Vereniging van Toerzeilers en het Verbond Nederlandse Motorbootsport zijn bij de bovenstaande organisaties aangesloten.

In dit document wordt teruggegrepen op de tot nu toe schriftelijk verwoorde standpunten van het Watersportverbond.

Het document is zoveel als mogelijk en toepasselijk in overeenstemming gebracht met de position papers zoals gepubliceerd door de Royal Yachting Association (RYA, UK) en de European Boating Association (EBA) die respectievelijk als bijlagen 3 en 4 zijn toegevoegd. Dit teneinde zo weinig mogelijk verschillen ten aanzien van gedrag en regulering te krijgen binnen aan elkaar grenzende gebieden op de Noordzee.

In de volgende hoofdstukken wordt verstaan onder recreatievaart:

- Toer- en wedstrijdzeilschepen
- Zeegaande recreatieve motorschepen
- Zeegaande sportvisboten al dan niet privé dan wel commercieel geëxploiteerd.
- Zeilende charterschepen, die tegen betaling passagiers vervoeren

Alle met een vast te stellen maximum afmeting.

Conclusie

De gezamenlijke organisaties zijn van mening dat het ruimtebeslag door de aanleg en exploitatie van Windturbineparken op de Noordzee, tot zo weinig mogelijk beperkingen voor de recreatievaart dient te leiden. Daarbij gaat het primair om de veilige vaart en daarnaast, door medegebruik, het zo veel mogelijk in stand houden van ruimte om te varen en de zeesportvisserij te beoefenen.

- a. Windturbineparken mogen er niet toe leiden, dat ongewenste langdurige nabijheidssituaties tussen recreatievaart en grote zeevaart plaats vinden, anders dan tijdens het oversteken van verkeersbanen en clearways.**
- b. Windturbineparken mogen er niet toe leiden dat recreatievaartuigen ongewenst op drukke verkeersknooppunten en in voorzorgsgebieden terecht komen.**
- c. Recreatievaart moet een ongehinderde vrije doorvaart door de windturbineparken verleend worden.**

Dit zou gebonden kunnen zijn aan een bepaalde maximum lengte. Hierbij kunnen bepaalde genoemde grenzen uit de BVA worden gehanteerd.

Bijvoorbeeld:

- Maximaal 20 meter, omdat deze categorie genoemd wordt als de schepen die de veilige doorvaart van schepen, die gebruik maken van een nauw vaarwater of een verkeersscheidingsstelsel, niet mogen belemmeren.
- Maximaal 24 meter, omdat deze groep vaartuigen m.b.t. de uitrusting beperkt aan IMO eisen hoeft te voldoen. Deze maat wordt ook gehanteerd door de RYA en EBA, zodat internationale overeenstemming tot deze maat kan doen besluiten.

Het risico van ernstige schade bij een aandrijving, aangericht aan de windturbine door dit formaat schepen, is gering. Dat risico is er ook als een recreatievaartuig gedwongen wordt gebruik te maken van eventuele doorvaartroutes (corridors). Bij pech kan het schip immers ook het park binnen drijven.

- d. De scheepvaartroutes die bij het uitvaren van het park gekruist worden, dienen duidelijk gedefinieerd te worden.**
Dit heeft consequenties voor de reglementaire positie van het uitvarende schip en de doorgaande scheepvaart. Bijvoorbeeld:
 - Een Verkeersscheidingsstelsel
 - Nauw vaarwater
 - Zone voor kustverkeer
 - Ongedefinieerd, open zee.
- e. Recreatievaart moet niet gedwongen worden van de doorvaartroutes tussen de windturbineparken gebruik te maken.**
 - Het risico van ongewenste interactie tussen de grote zeevaart en de recreatievaart neemt daarmee toe
 - Om vrij te blijven van de doorgaande grote zeevaart moet een recreatievaartuig dicht langs het windturbinepark varen
 - Het risico dat een recreatievaartuig bij pech in een windturbinepark terecht komt blijft bestaan
 - De waarschijnlijkheid dat er een reddingsactie in het windturbinepark uitgevoerd moet worden, blijft hiermee ook bestaan.
- f. Gedoogsituaties dienen te worden vermeden. Er moet voor de recreatievaart duidelijkheid zijn.**

g. Varen en vissen met de hengel binnen een windturbinepark dient mogelijk te zijn.

Het beschikbare areaal om de sportvisserij te beoefenen wordt in de nabije toekomst onaanvaardbaar verkleind als de windturbineparken voor deze tak van sport niet toegankelijk zijn. Dit klemmt des te meer als er ook binnen de 12-mijlszone windturbineparken gebouwd gaan worden.

Het realiseren van vrije doorvaart van en ter plaatse kunnen vissen met de hengel in windturbineparken is een uitdrukkelijke wens vanuit de sportvisserijsector. Dit sluit aan op de vanuit het NWP uitgezette lijn om meervoudig gebruik van de ruimte zoveel mogelijk toe te staan.

h. Gevaren bij aandrijving dienen beperkt te worden.

Het gevaar voor de gevolgen van aandrijving of ongewenst contact tussen recreatievaartuigen en individuele windturbines dient zoveel mogelijk beperkt te worden door voldoende minimum hoogte van de rotor tip boven het wateroppervlak, bij voorkeur tenminste 22 meter boven het vlak van Gemiddeld Hoogwater Spring en onder water tenminste een resterende waterdiepte van 4 meter beneden het reductievlak (Lowest Astronomical Tide, LAT) Zie figuur 1.

i. Windturbines dienen duidelijk gemarkeerd te worden.

De windturbines dienen individueel gemarkeerd te zijn zoals aanbevolen door de IALA (Park- en turbinepositie-identificatie).

j. Invloed op navigatie- en communicatie-uitrusting dient zo gering mogelijk gehouden te worden.

De invloed van grootschalige windenergieparken op de communicatiemogelijkheden en de navigatiemiddelen van kleine vaartuigen dient onderzocht te worden.

k. Bij de plaatsing van windturbineparken moet met het recreatieve gebruik van de Noordzee rekening gehouden worden.

Hierbij dient rekening te worden gehouden met gebruikelijke vaarroutes, wedstrijdgebieden van recreatievaart en traditionele gebieden gebruikt door de sportvisserij.

l. Wedstrijdgebieden moeten niet door windturbineparken beïnvloed worden.

Windturbineparken geplaatst in of in de nabijheid van gebieden die traditioneel voor zeilwedstrijden gebruikt worden, beïnvloeden de windsnelheid zodanig en veroorzaken zoveel turbulentie, dat deze locaties ongeschikt worden voor de wedstrijdzeilsport.

De deelnemende organisaties



Watersportverbond (KNWV)

Het Watersportverbond vertegenwoordigt 450 watersportorganisaties en er zijn ongeveer 100.000 sporters lid van het Watersportverbond. Daarnaast zet het Verbond zich ook in voor de bijna 1 miljoen watersporters die buiten het verenigingsleven om van de Nederlandse wateren genieten.

Doel: *Het mogelijk maken van veilig, duurzaam en succesvol watersporten.*

Werkwijze

De activiteiten voor *toervaarders* in de breedste zin des woords zijn:

- *Belangenbehartiging:* Het Watersportverbond zorgt voor een schone, toegankelijke, veilige en betaalbare watersport. Dit op regionaal, nationaal en internationaal niveau. Denk daarbij aan het openhouden van vaarwater, schoon en natuurlijk water, een veilig samengaan met de beroepsvaart en het bedienen van bruggen en sluizen.
- *Verenigingsondersteuning:* Het Watersportverbond helpt verenigingen bij leden- en vrijwilligerswerving. Ook geeft het Verbond advies op het gebied van wet en regelgeving, vergunningen en fiscale zaken maar ook ten aanzien van accommodatie, haven, clubhuis en verenigingsactiviteiten.
- *Ledenservice:* Voor de leden van het Watersportverbond zijn er allerlei voordelen, zoals: korting op bootpapieren, vaaropleidingen en –cursussen, verzekeringen, de gastvrijheidregeling en de HISWA. Daarnaast wordt het laatste Watersportnieuws verzorgd.
- *Opleidingen:* Het Watersportverbond initieert en ondersteunt al vele jaren de opleidingen voor watersporters die op zee hun sport uitoefenen. Naast vele andere cursussen verzorgt het verbond o.a. de examinering van de cursus Theoretische Kustnavigatie. Er is bijna geen watersporter die zich op zee waagt zonder in het bezit te zijn van dit op vrijwillige basis verkregen Certificaat Theoretische Kust Navigatie (TKN).

Ten aanzien van de *wedstrijdsport* is het Watersportverbond:

- de nationale autoriteit voor het wedstrijdzeilen, -surfen en -kanoën op diverse niveaus en in verschillende klassen, van de jeugd tot en met de topsporters die op internationaal niveau gaan voor de medailles. Het Verbond doet dit op vier niveaus: stimuleren, opleiden, ontwikkelen van talent en meedoen op het hoogste niveau.
- stimuleert het Verbond de competitieve watersport: het Verbond helpt bij het ontwikkelen van competitie, wedstrijden en evenementen op elk gewenst niveau.

Algemeen

Vanuit het gehele land zijn er een aanzienlijk aantal bij de organisaties aangesloten leden, die hun sport op de Noordzee beoefenen.



Platform Waterrecreatie (NPvW)

Het Nederlands Platform voor Waterrecreatie (korte naam Platform Waterrecreatie) is opgericht op 1 januari 2005 als de opvolger van het Watersportberaad. Het is een samenwerkingsverband van organisaties die actief zijn op het gebied van Waterrecreatie. De deelnemende organisaties vertegenwoordigen bij elkaar ruim één miljoen georganiseerde watersporters in Nederland.

NB: Tezamen met de bij het Watersportverbond aangesloten organisaties van watersporters is hiermee het merendeel van de georganiseerde zeevarende watersport vertegenwoordigd.

Doel: Het Platform Waterrecreatie wil door samenwerking, kennis- en informatie-uitwisseling Waterrecreatie een sterkere positie geven waarbij zowel het economisch belang daarvan wordt benadrukt als ook de logische samenhang met een verantwoord natuurbeheer en –beleid. Recreatie en Natuur worden daarbij als een onlosmakelijk geheel gezien.

Werkwijze

Het Nederlands Platform voor WaterRecreatie wil:

- Samenwerking tussen de aangesloten leden verbeteren, onder meer door onderling informatie uit te wisselen en overleg met elkaar te voeren over actuele zaken. Doel is om bij het behartigen van de belangen van de watersporters steeds in een zo breed mogelijke coalitie op te treden.
- Standpunten afstemmen en zo mogelijk (mede) namens andere organisaties optreden. Daardoor kunnen de aangesloten organisaties meer bereiken.

Enkele van de aangesloten organisaties hebben professionele belangenbehartigers in dienst. Zij houden in Den Haag, Brussel en daarbuiten de vinger aan de pols en beïnvloeden het overheidsbeleid. Zij informeren overige aangesloten organisaties over ontwikkelingen die voor hen van belang zijn, zodat daar tijdig en adequaat op ingespeeld kan worden. Op nationaal niveau wordt structureel samengewerkt in de Regiegroep Recreatie en Natuur. Ook het Watersportverbond, de brancheorganisatie Hiswa en de ANWB zijn daarin vertegenwoordigd.

Het Platform Waterrecreatie is vertegenwoordigd in het bestuur van de Stichting Recreatie Toervaart Nederland (evenals het Watersportverbond en Sportvisserij Nederland). Deze stichting is via haar projectorganisatie "Varen Doe Je Samen" ook gericht op de veiligheid van het varen op de Noordzee. Het Platform Waterrecreatie en het Watersportverbond zijn hier ook rechtstreeks bestuurlijk bij betrokken.

Algemeen

De grote groep georganiseerde watersporters en waterrecreanten die het NPvW vertegenwoordigt, heeft Nederland veel te bieden. Het is een economisch belangrijke sector (jaaromzet: €7,8 miljard!), in grootte vergelijkbaar met de binnenvaart in Nederland.

Vanuit het gehele land zijn er een aanzienlijk aantal bij de leden-organisaties aangesloten watersporters, die hun sport op de Noordzee beoefenen.



BBZ Vereniging voor Beroepschartervaart

De BBZ, Vereniging voor Beroepschartervaart, is de brancheorganisatie voor de Nederlandse chartervaart. Als belangenvereniging voor werkgevers én werknemers is de BBZ actief op verschillende niveaus.

Doel

De BBZ zet zich in voor een duurzame, veilige en rendabele vloot van motor- en zeilpassagiersschepen. Op deze manier kan het Nederlands maritiem erfgood blijven varen.

Werkwijze

De BBZ overlegt met plaatselijke, landelijke en Europese overheden over de regelgeving. is de BBZ de vraagbaak voor alle belanghebbenden; niet alleen voor de leden maar ook voor havenautoriteiten, overheden en de gasten aan boord van de schepen. De BBZ zet zich daarnaast in voor een duurzame en rendabele vloot van motor- en zeilpassagiersschepen, zodat het Nederlands maritiem erfgood kan blijven varen.

Algemeen

De Vereniging voor Beroepschartervaart wordt in de branche soms aangeduid als BBZ. Dit komt voort uit de oude naam "Belangenvereniging voor Beroeps Zeilschippers". Sinds de fusie met de motorpassagiersvaart in 1996 is de naam aangepast tot Vereniging voor Beroepschartervaart.

Standpunt

Algemeen

De bij dit document betrokken organisaties ondersteunen de doelstellingen met betrekking tot het ontwikkelen van bronnen van duurzame energie.

De genoemde organisaties stellen het zeer op prijs dat zij als belanghebbenden (stake holder) gezien worden door de betrokken ministeries en binnen het Overleg Infrastructuur en Milieu en zijn betrokken bij de maatschappelijke discussie over de Rijksstructuurvisie Windenergie op Zee en de Haalbaarheidsstudie Windenergie op zee binnen de 12-mijlszone.

Onze belangrijkste doelstellingen voor deelname aan het overleg ten aanzien van de ontwikkeling van duurzame energieparken¹ op zee is het waarborgen van de veilige navigatie en het zeker stellen dat de recreatieve vaart en sportvisserij op zee zo min mogelijk worden belemmerd.

Het noemen van aantallen individuele belanghebbenden is voor een groot deel van onze organisaties een probleem; het gaat niet om in tijd en intensiteit vast afgebakende verkeersstromen maar om deels seizoensgebonden recreatievaart waarvan de intensiteit ook kan fluctueren afhankelijk van weerpatronen. Met name voor de recreatievaart, niet zijnde de sportvisserij, hebben we in Nederland in zekere zin een luxe positie v.w.b. de keuze van vaargebieden en -routes. De waterrecreant met een zeewaardig schip heeft niet alleen de Noordzee als vaargebied tot zijn beschikking, maar kan bij ongunstige weersomstandigheden zijn activiteiten ook verleggen naar de vele binnenduins gelegen grote vaarwateren zoals Wadden, IJsselmeer en Zeeuwse Stromen. Gericht onderzoek naar recreatieve verkeersdeelnemers op de Noordzee zal dan ook sterk wisselende resultaten opleveren als onderzoek gedaan wordt tijdens een vaarseizoen waar het weer over het algemeen gunstig is en een vaarseizoen met minder gunstig weer. Voor de zeevarende waterrecreanten is er geen noodzaak een ligplaats te hebben in een van de aan zee grenzende havens. Thuishavens liggen verspreid door het gehele land met belangrijke concentraties in IJsselmeerhavens en langs de Zeeuwse zeearmen.

Wel kan er een analyse gemaakt worden van het vaarpatroon van de recreatievaart op de Noordzee. (Bijlage 1)

Dit document verwoordt de bezorgdheid van de betrokken organisaties met betrekking tot de invloed van windenergieparken op de veiligheid van de zeegaande recreatievaart. Niet alleen ten aanzien van de huidige ontwikkelingen en toepassing van vaste windturbineconstructies, maar ook ten aanzien van toekomstige ontwikkelingen waarbij eventueel gebruik gemaakt wordt van verankerde drijvende, of vaste opstellingen, waarbij windenergie al dan niet gecombineerd wordt met door golven en/of getijdestromingen opgewekte energie. In dit verband is er ook grote zorg over alternatieve plannen om de ruimte binnen windturbineparken te gebruiken voor mosselkweek. Paradoxaal genoeg zou in dat geval wel degelijk 'gevist en gevaren' worden binnen de windturbineparken met uitsluiting van de recreatievaart en sportvisserij.

¹ De samenstellers willen niet alleen ingaan op windturbine parken maar ook op toekomstige ontwikkelingen

De principiële vraag doet zich hier voor of er nog recht wordt gedaan aan het beginsel van de vrije zee;

- is er plaats voor de recreatieve vaart als medegebruiker van de open zee en wordt die als zodanig serieus genomen, of
- wordt deze categorie zeevaarders als een feitelijk lastig en ongewenst element gezien waarmee zo min mogelijk rekening moet worden gehouden.

Uiteraard mogen er eisen worden gesteld aan de recreatieve zeevaart, zowel voor de eigen veiligheid als die van anderen. Maar dat is iets anders dan onnodige beperkingen creëren die in feite een gevaarlijker situatie opleveren, dan wanneer schippers van zeegaande recreatievaartuigen - letterlijk en figuurlijk - de ruimte krijgen om weloverwogen beslissingen te nemen bij het navigeren door windmolenparken en langs andere obstakels in ons drukke zee-areaal.

Samengevat maken de opstellers en indieners van dit stuk zich naast hun hiervoor reeds benadrukte zorgen en wensen met betrekking tot doorvaart en medegebruik van windturbineparken meer specifiek bezorgd over:

1. De veiligheid van de navigatie
 - a. Gevaar voor aandrijving;
 - b. Het omgaan met veiligheidsrisico's en het beleid ten aanzien van noodsituaties;
 - c. De markering van de individuele windturbines en de parken als geheel;
 - d. Het effect van de parken op de navigatiemiddelen en de communicatie-uitrusting van recreatievaartuigen.
2. De opstelling van de windturbineparken.
 - a. Gebruikelijke routes langs de Nederlandse kust en over de Noordzee zullen worden belemmerd of worden geheel onbruikbaar. Traditionele wedstrijdbanen en visbestekken kunnen onbruikbaar worden;
 - b. De recreatieve vaart zal hetzij gedwongen gebruik moeten maken van de verkeersbanen of de daaraan grenzende stroken voor kleine schepen, of van de clearways, de vrijgehouden stroken water die geen onderdeel uitmaken van een verkeersscheidingsstelsel, waar zij direct gemengd zullen worden met de commerciële vaart;
 - c. Het directe effect van windturbines op het gebied waar gezeild wordt;
 - d. Een gezamenlijk optreden van deze effecten.

3. Instanties en regels

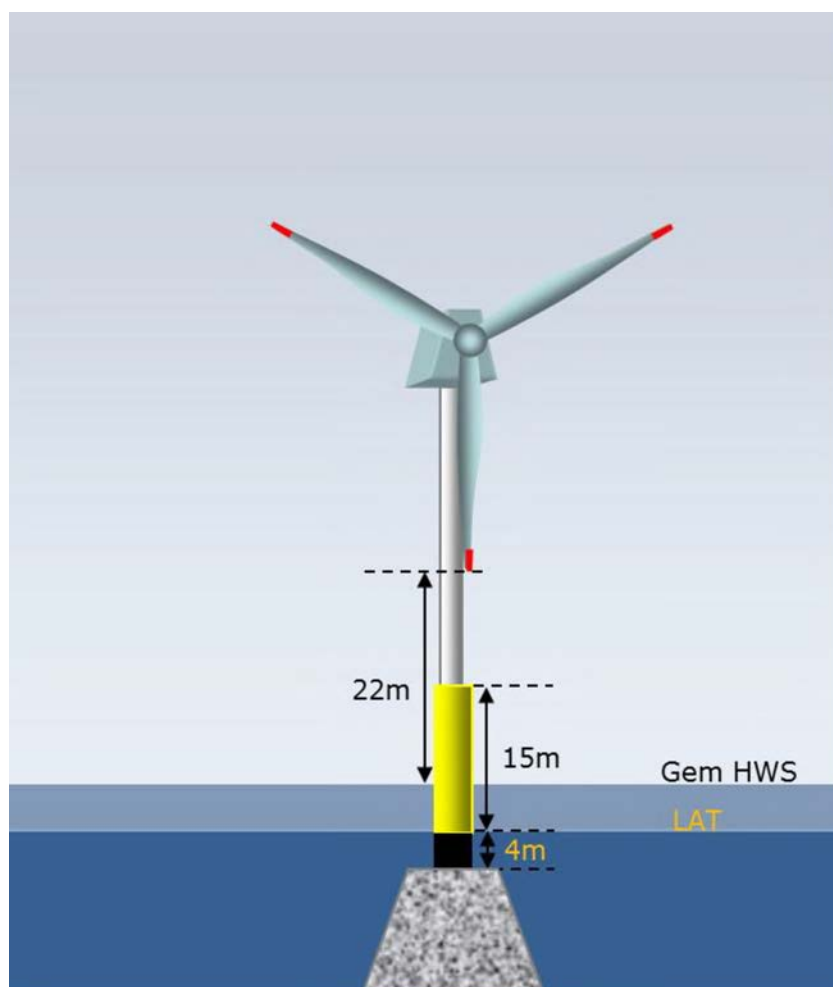
Ten aanzien van de veiligheid van recreatievaartuigen heeft de Nederlandse Kustwacht nog geen leidraad uitgegeven met betrekking tot de relatie tussen recreatievaartuigen en windturbine parken, zoals in Engeland. Mede omdat dit kennelijk (nog) niet gezien wordt als een taak van de Kustwacht. Deze organisatie beperkt zich hoofdzakelijk tot toezicht, handhaving en de coördinatie van de hulpverlening. De Kustwacht streeft tot op heden een volledig doorvaarverbod van windturbineparken na.

In Nederland wordt de recreatieve vaart in hoge mate als zelfregulerend beschouwd en zijn in hoofdzaak de Verkeerswetgeving en -reglementering en de Milieuwetgeving op hen van toepassing. Er is tot op heden ook nog weinig aanleiding geweest om dit te veranderen en de opstellers van dit document juichen dat toe en zien het als een erkenning van hun eigen inspanningen op het gebied van voorlichting en advies.

De chartervaart valt geheel onder de regelgeving van de beroeps(passagiers)vaart, maar hieronder zijn veel schepen met een lengte kleiner dan 24 meter die of langs de kust varen, of de Noordzee oversteken.

In Engeland is de overheidsbemoeienis voorlichtend en controlerend. Daar is het Solas V Verdrag op de recreatieve vaart van toepassing verklaard. Het Maritime and Coastguard Agency (MCA) heeft daar een aantal richtlijnen opgesteld met betrekking tot de invloed van windturbineparken op de veiligheid van de navigatie en de hulpverlening op zee. Zowel voor installaties in nabijheid van de kust, als voor verder op zee gesitueerde

installaties.² (Zie Bijlage 5 en 6) Deze richtlijnen hebben er mede toe geleid dat de Britse windenergieparken in principe doorvaarbaar zijn voor schepen met een lengte over alles <24m.



Figuur 1

² (MGN 371(M+F) Offshore Renewable Energy Installations-Guidance on Navigational Practice Safety and Emergency Response Issues. (MGN 372(M+F) Offshore Renewable Energy Installations Guidance to Mariners Operating in the Vicinity of UK OREIs

1. Veiligheid van de navigatie

Algemeen

Hoewel de Nederlandse Wetgever Solas V niet van toepassing heeft verklaard, vereist goed zeemanschap, dat ook de Nederlandse schipper van een recreatievaartuig voor vertrek een goede reisplanning maakt, zijn koers en posities in de bijgewerkte kaart zet en daarbij rekening houdt met wind, stroom, getijden en gevaren voor de navigatie in de ruimste zin des woords. Verder dient hij in zijn reisplanning niet alleen te kijken naar de haven van bestemming maar ook naar alternatieve havens, die in geval van nood of gewijzigde weersomstandigheden veilig kunnen worden aangelopen.

Windturbine(s)(parken) zijn wat de schipper betreft alleen maar een nieuw soort gevaar dat hij op zijn weg tegen kan komen, niet anders dan offshore platforms, meetpalen, (zand)banken, enzovoort. Zolang deze obstakels voldoende gemarkeerd zijn en als zodanig kenbaar zijn in de zeekaart, zal de schipper zijn reis op veilige wijze kunnen plannen.

De afstand tussen de individuele windturbines is groot genoeg om er veilig doorheen te kunnen navigeren.

Tot op heden zijn er in de Engelse windturbine parken nog geen ongevallen gerapporteerd.

Gevaar van aandrijving

Onderzoek heeft aangetoond dat ongewenst contact met een klein schip voor de integriteit van de windturbine-opstand weinig gevaar zal opleveren. De schade aan het schip kan echter aanzienlijk zijn. Een feit dat de schipper tot extra voorzichtigheid zal aansporen. Het ongewenst contact tussen recreatievaartuig en windturbine kan echter ook veroorzaakt worden door motorstoring of een andere calamiteit waardoor het schip onmanoeuvrbaar wordt. Dan kan het schip door de getijdestromen of wind tegen de turbine aangedreven worden. Het schip kan dan beschadigd worden doordat de tuigage in contact komt met de draaiende turbinerotor of onder water beschadigd wordt door rond de turbinevoet gestort gesteente. In het eerste geval zal dat aanzienlijke schade opleveren zowel aan de turbine(rotor) als aan het schip. In het tweede geval zou het er toe kunnen leiden dat het schip onder water zodanig beschadigd raakt dat het zinkt. In beide gevallen een groot gevaar voor de opvarenden opleverend.

Het gevaar is evenredig, zowel in het geval dat een windturbinepark doorvaarbaar is voor recreatievaartuigen als in het geval dat het niet doorvaarbaar is. Als een recreatievaartuig om welke reden dan ook onmanoeuvrbaar wordt, kan het ook van buiten een windturbinepark tegen een windturbine aandrijven.

In overeenstemming met de norm vastgesteld door de RYA en MCA menen de ondertekenende organisaties dat bovenstaande gevaren geminimaliseerd worden als:

- a. de minimale tiphoogte van de rotor tenminste 22 meter boven Gemiddeld Hoogwater Spring is.
- b. De minimale waterdiepte rond de voet van de turbine 4 meter beneden het reductievlak van Lowest Astronomical Tide (LAT) is.

Deze afmetingen zijn gebaseerd op meetgegevens van wedstrijdjakhten. De enige recreatievaartuigen, behoudens snelle motorboten, die een vorm van registratie kennen bij de wedstrijdlicentie gevende autoriteit(in Nederland is dat het Watersportverbond) Er is uiteraard niet alleen sprake van Nederlandse recreatievaartuigen maar ook van buitenlandse recreatievaart die richting Nederland vaart of door het Nederlandse deel (Exclusieve Economische Zone) van de Noordzee. Ook daarbij is veelal sprake van registratie van wedstrijdjakhten. Toerjakhten zijn ook vaak gemeten en geregistreerd in het geval zij ook bij gelegenheid aan wedstrijden deelnemen. Daarnaast maken scheepsafmetingen onderdeel uit van de vereiste CE-certificeringsdocumentatie

Risicobeheersing en veiligheid

Ten aanzien van recreatievaartuigen en windturbineparken zou er een risico-inventarisatie en evaluatie (REA) gedaan moeten worden. Van een dergelijk onderzoek is niets terug te vinden in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie en Haalbaarheidsstudie.

Een REA zou in dit geval uitsluitend betrekking moeten hebben op recreatievaartuigen kleiner dan 24 meter lengte over alles, om rekening te kunnen houden met de grote verschillen tussen dit soort vaartuigen en grote schepen. Aan de grote vaartuigen worden internationale eisen gesteld met betrekking tot de uitrusting, die niet of beperkt voor schepen kleiner dan 24m loa gelden.

Het totale aantal vaartuigen dat bij een inventarisatie wordt betrokken is irrelevant. Een klein aantal vaartuigen dat zich tijdens slechte weersomstandigheden in de nabijheid van windturbines bevindt kan een grotere invloed op de uitkomst hebben dan een groot aantal vaartuigen bij gunstige omstandigheden.

In Engeland zijn daartoe aanbevelingen opgesteld voor het doen van een dergelijk onderzoek.³ Dit soort aanbevelingen moet nauwkeurig opgevolgd worden om tot een betrouwbaar en bruikbaar resultaat te komen.

Voor recreatievaartuigen moeten bij zo'n onderzoek tenminste de volgende parameters in acht genomen worden:

- Het aantal, de afmetingen en het soort nationale en niet Nederlandse vaartuigen
- Jaarlijks plaats hebbende evenementen;
- De golfhoogte en toestand van de zee;
- Seizoen-gerelateerde omstandigheden en toestanden;
- Een scala van mogelijke incidenten dat kan gebeuren.
- Een analyse van daadwerkelijk op volle zee uitgevoerde reddingsoperaties voor deze categorie vaartuigen.

In het geval er een schip in nood is en in de richting van een windturbine drijft, zullen er noodprocedures moeten worden afgesproken. In de buurt van gebieden met een hoge scheepvaartintensiteit zou er bij voorkeur permanent een veiligheidsschip gestationeerd moeten zijn.

Het maakt niet uit of er al dan niet een doorvaartverbod geldt. Een schip dat buiten het windturbinepark problemen krijgt en er keurig- 500 meter - vandaan is gebleven, zal met een stroomsnelheid van 1 knoop in de richting van het park, in ongeveer 20 minuten het windturbinepark ingedreven zijn en tussen de windturbines zitten. Hulpverlening (SAR) kan vrijwel nooit in zo'n korte tijd plaatsvinden, ook al wordt er direct een hulpverzoek gedaan via de geëigende kanalen.

Veiligheidszones

In UNCLOS wordt de overheid in staat gesteld rond permanente constructies op zee een veiligheidszone in te stellen. De maximale afmeting daarvan is 500m. Een afstand die de Nederlandse overheid niet alleen voor offshore-platforms hanteert, maar ook onverkort heeft overgenomen voor windturbineparken. Voor zover bekend is Nederland de enige Staat rond de Noordzee die deze permanente veiligheidszonering ongenueanceerd van kracht heeft verklaard. Het bijzondere is dat de Nederlandse overheid het niet noodzakelijk vindt om een dergelijke zone in te stellen rond de palen van het meetnet Noordzee. Er zijn ons desalniettemin geen voorvallen bekend van fatale aandrijvingen tussen recreatievaartuigen en deze meetpalen.

In de ogen van de opstellers vormt een windturbine geen groter gevaar voor de navigatie dan een dergelijke meetpaal en is het instellen van een grote veiligheidszone rond windturbines voor recreatie vaartuigen volstrekt onnodig.

³ Guidance on the assessment of the Impact of Offshore Wind Farms: Methodology for Assessing the Marine Navigational Safety Risks of Offshore Wind Farms 2005. DTI

Door deze veiligheidszones worden recreatievaartuigen onnodig gedwongen gebruik te maken van de verkeersroutes die de grote zeevaart volgt. De ondertekenende organisaties vinden dit om meerdere redenen onwenselijk.

In Europees verband wordt al overwogen om de veiligheidszones niet te laten gelden voor schepen <24m lengte over alles.

Bijna alle locaties van windturbineparken op het Nederlandse deel van de Noordzee zijn gepland naast of worden omringd door drukke scheepvaartroutes. Het op 1 augustus 2013 van kracht geworden routeringsysteem op het Nederlands deel van de Noordzee is geheel geprojecteerd rond de voorgestelde locaties. Een doorvaartverbod voor recreatievaartuigen dwingt deze gebruik te maken van dit routeringsysteem.

Tijdelijk is een geheel of gedeeltelijk doorvaartverbod aanvaardbaar, bijvoorbeeld tijdens opbouw of onderhoudswerkzaamheden. Dit dient dan ook tijdig en duidelijk kenbaar te worden gemaakt waarbij de afsluitingsperiode zo kort mogelijk gehouden moet worden. Een permanent doorvaartverbod is echter onaanvaardbaar.

Dagmerken en verlichting

Windturbines dienen voor de scheepvaart duidelijk zichtbaar te zijn conform de door de IALA gestelde voorschriften. Tot een hoogte van 12 meter boven het wateroppervlak geschilderd in een helder gele kleur. Des nachts moet, middels een niet verblindend strijklicht, het nummer van de individuele turbine alsmede de naam van het betreffende windturbinepark zichtbaar zijn.

Het effect op de navigatie en communicatie uitrusting van kleine schepen.

De recreatievaartuigen die zich op de Noordzee begeven zijn, met uitzondering van surfplanken, minimaal uitgerust met een magnetisch kompas. Verdere uitrusting kan naarmate het vaartuig zich verder uit de kust begeeft, zijn:

een log; dieptemeter; een elektronisch plaatsbepaling middel (GPS); zeekaarten; elektronische zeekaarten; marifoon al dan niet uitgerust met DSC; een jachtradar en in meerdere mate met een passieve AIS-ontvanger, of een actieve AIS-transponder.

Verder zal er een radar-reflector geïnstalleerd zijn en heeft het vaartuig pyrotechnische (en in toenemende mate ook optische) noodsignalen aan boord.

Binnen en rond de windturbineparken zullen de elektriciteitskabels een invloed kunnen hebben op de aanwijzing van het magnetisch kompas. Dit geldt echter ook voor kabels die er al liggen.

De elektronische navigatie- en communicatiemiddelen zullen nauwelijks verstoord worden, hoewel er nog geen onderzoek is gedaan naar de invloed van de parken op de reikwijdte van de VHF-installatie bij een relatief laag opgestelde antenne, alsmede naar een eventuele verstoring van het signaal van AIS-transponders.

2. De opstelling van de windturbineparken

Het recreatief gebruik van de Noordzee, de recreatieve routes over de Noordzee en langs de Nederlandse Kust en het effect op het gebruik van deze routes

a. Branding-watersport.

Deze vorm van waterrecreatie en wedstrijdssport speelt zich af vanaf het strand, in een relatief smalle strook langs de kust tot maximaal 3 á 5 mijl in zee. Sportvisboten kunnen zich aanzienlijk verder buiten de kust begeven. (Zie bijlage 1 kaart figuur 4)

De betreffende vaartuigen kunnen kano's/kajaks, windsurfers, kitesurfers, open zeilboten, catamarans en kleine sportvisboten zijn, die vanaf het strand te water worden gelaten.

Invloed windturbineparken:

Gering. Het positioneren van windturbineparken 5 mijl of dichterbij de kust zal wel een aantrekkingskracht veroorzaken en er toe leiden dat deze vaartuigen zich verder uit de kust wagen. Kitesurfers beoefenen hun sport in overgrote mate zeer gedisciplineerd en daarmee is het risico van contact tussen kites en turbines nauwelijks aanwezig (het risico voor de kitesurfer bij aanvaring is uiteraard zeer groot).

b. Kust-gebonden watersport.

Hiermee wordt bedoeld de recreatieve toervaart die langs de Nederlandse en Belgische kust van haven naar haven vaart. Dit kunnen zowel zeilschepen als motorschepen zijn. Met name de zeilschepen hebben in deze routes een redelijke pad-breedte nodig, omdat zij vaak tegen de wind in op moeten kruisen en omdat de kortste weg tussen Den Helder en de oversteekplaats recreatievaart Maasmond maximaal 9 mijl uit de kust loopt. We komen deze schepen tegen in een strook tussen de 3 en 12 zeemijlen uit de kust. De enige hindernissen voor deze schepen zijn de aanlooproutes naar de havens van IJmuiden, Rotterdam en Vlissingen.

Invloed windturbineparken:

Gering zolang deze niet binnen de 12-mijlszone worden geplaatst.

c. Wedstrijdzeilsport

Zeilwedstrijden op de Noordzee worden gehouden vanuit de havens van Lauwersoog, Harlingen, Den Helder, IJmuiden, Scheveningen, Stellendam, Neeltje Jans en Breskens. Dat kunnen wedstrijden zijn rond banen in de nabijheid van de haven, langs de kust, maar ook over de Noordzee richting Engeland, Schotland en Noorwegen.

Invloed windturbineparken:

Gering voor de kustwedstrijden zolang er geen windturbineparken binnen de 12-mijlszone worden geplaatst. Groot voor de overige wedstrijden waarbij de Noordzee geheel of gedeeltelijk wordt overgestoken (zie bestemming gerichte watersport).

d. Bestemming gerichte recreatievaart

Dit zijn in hoofdzaak zeiljachten, die vanuit de havens van Delfzijl, Lauwersoog, Harlingen, Waddeneilanden, Den Oever, Den Helder, IJmuiden, Scheveningen, Hoek van Holland, Stellendam, Neeltje Jans en de Westerschelde oversteken naar havens in Noorwegen, Denemarken, Duitsland, Engeland langs de gehele oostkust (Shetland/Orkneys tot Dover en alle tussengelegen haven- en rivierengebieden), via routes die in diverse richtingen over de Noordzee lopen. De snelheid van deze schepen ligt gemiddeld tussen de 4 en 6 zeemijlen per uur. De uiteindelijk gevolgde route en de tijd die nodig is om deze af te leggen wordt in hoge mate beïnvloed door de dwars op de route lopende getijdestromen en de windrichting. De uiteindelijk afgelegde weg meandert door de invloed van de stroom tot wel 9 mijl ter weerszijde van de voorgenomen route. Wel compenseren van de koers voor stroom kan leiden tot een verlenging van de reisduur tot wel 20%.

Belangrijke verkeersknooppunten en -routes worden zoveel als mogelijk gemeden. Indien verkeersbanen niet gemeden kunnen worden, wordt een route uitgezet die deze op veilige wijze kruist, zoals voorgeschreven in de Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaring op Zee (BVA).

Het risico van ongewenste confrontaties met de grote zeevaart wordt daardoor beperkt.

Invloed windturbineparken:

Zeer groot

Bijlage 1 toont een kaartje dat een indruk geeft van de door de recreatievaart gevolgde routes langs de Nederlandse Kust en de routes gevolgd bij een oversteek van de Nederlandse naar de Engelse kust. Vanuit de diverse zeegaten bij de Waddeneilanden wordt nog koers gezet richting Elbe, Denemarken en Noorwegen.

e. Zeesportvisserij

Sportvissen is het recreatief vissen met de hengel waarbij de vangst is bestemd voor eigen gebruik of wordt teruggezet. Op en aan de Noordzee en de kustwateren is de sportvisserij een niet weg te denken vorm van natuurgerichte recreatie.

Voor de zeesportvisserij is naast het vissen vanaf stranden, dijken, pieren en havenhoofden, het vissen met kleine boten en vanaf charterschepen van groot belang. Schepen geven de mogelijkheid buiten de kustzone op dieper water in de Noordzee te vissen.

De overlap van de gebruiksfunctie van de sportvisserij met de windturbineparken Hollandse Kust wordt visueel gemaakt op de sportvisserijkaart Bijlage 1 figuur 4.

Invloed windturbineparken:

Zeer groot.

Bij niet in- en doorvaarbaarheid van de windturbineparken en het niet binnen de begrenzings van het windturbinepark kunnen vissen:

- Verdwijnt er een groot deel van het visbestek op de het Nederlandse deel van de Noordzee;
- Worden de visboten gedwongen grote omwegen te maken naar gebieden die nog wel toegankelijk zijn;
- Komen ze onvermijdelijk in of in de buurt van de doorgaande scheepvaartroutes.

f. Chartervaart

Voor de chartervaart zijn onverkort dezelfde argumenten van kracht als voor de kustgebonden watersport.

Verplicht gebruik maken van de commerciële scheepvaart routes

Er moet van uit gegaan worden dat in de toekomst de open ruimtes binnen het routingsysteem Noordzee grotendeels volgebouwd worden met windturbineparken. Die delen die niet benut worden, zijn al op een andere manier geëxploiteerd.

Gezien de plannen van de Engelse overheid met betrekking tot het bouwen van windturbineparken aan de Engelse oostkust, wordt er vanuit gegaan dat de verkeersintensiteit op het Nederlandse deel van de Noordzee toeneemt.

Ook de verkeersintensiteit op de knooppunten tussen de verkeersscheidingsstelsels en de knooppunten tussen de clearways zal toenemen. Dit zijn plaatsen waar vermenging van beroepsvaart en recreatieve vaart gezien hun verschillende aard, afmetingen, vaargedrag en snelheid ongewenst is. Als de windturbineparken niet doorvaarbaar worden, kunnen deze verkeersknooppunten door de recreatievaart nauwelijks of niet vermeden worden.

De overstekende recreatievaart met uitzondering van de zeesportvisserij zal merendeels uit zeilvaartuigen bestaan. De door deze vaartuigen gevolgde weg is sterk afhankelijk van de windrichting en het getij. Door de relatief lage snelheid van een recreatievaartuig hebben de getijdestromen, die algemeen gesproken van noord naar zuid en omgekeerd lopen, een grote invloed op de uiteindelijk gevolgde grondkoers van het vaartuig. Heel vaak zal het vaartuig niet in staat zijn exact de richting van de route tussen de windturbineparken te volgen.

De boten die voor de zeesportvisserij gebruikt worden zijn snel varende motorboten die wat minder beïnvloed worden door de stroming.

De verkeersstroken die tussen de windturbineparken ontworpen zijn, zijn voor wat betreft hun breedte genormeerd naar de afmetingen van de grootste gebruiker.

Als vertrekpunt van de door de overheid gehanteerde overwegingen met betrekking tot de veilige afstand tussen windturbineparken en verkeersbanen, ankergebieden enz. wordt een norm van 2 zeemijlen gehanteerd.⁴

Schepen die geen gebruik maken van een verkeersscheidingsstelsel dienen dat met een zo ruim mogelijke marge als uitvoerbaar te mijden (Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee 1972 zoals gewijzigd(BVA) Voorschrift 10h).

Een norm van tenminste 1 zeemijl is daarvoor gebruikelijk. Dan blijft er nog een strook over van 1 zeemijl tot de windturbineparken waarbinnen recreatievaartuigen zich mogen bewegen. Daar gaat echter nog een verboden gebied af van 500 meter, zodat er voor de recreatievaartuigen een strook van 1350 meter breedte over blijft.

Al deze eisen knabbelen aan de beschikbare ruimte voor windturbineparken. Daarom zoekt de overheid naar maatwerk.

Er wordt uitgegaan van veilige afstanden ten opzichte van een windturbinepark voor schepen met een maximale lengte van 300m en schepen met een maximale lengte van 400 meter. De afstand tussen de verkeersbaan en de windturbineparken moet zodanig zijn dat een schip een uitwijkmanoeuvre kan maken die desnoods uitloopt op een volledige rondtorn.

De rondtorn naar stuurboord bedraagt 6 scheepslengtes, in het geval van de 400-meter norm 2400 meter totaal.

Dan blijft er voor de recreatievaart nog maar een bevaarbare ruimte over van een paar honderd meter. Vele malen minder dan de individuele afstand tussen de windturbines.

Schepen van deze afmetingen zijn in de regel 4^e of 5^e generatie post-Panamax containerschepen. Deze schepen zullen zoveel als mogelijk volle kracht varende van de ene haven naar de andere gaan. We spreken in dat geval over schepen met een stilliggende diepgang van 12 tot 16 meter die zich met een snelheid van om en nabij de 24 knopen door het water voortbewegen. Het verschijnsel "squat" zal hun diepgang met

⁴ Ontwerp Rijksstructuurvisie Windenergie op Zee bijlage 6

meerdere meters laten toenemen (zie bijlage 2). Rond deze schepen zal zich een ondiep water golfpatroon ontwikkelen waarvan het niet denkbeeldig is dat dit zich zal uiten in Kelvin-golven van 4 meter hoogte of meer. Als deze schepen een recreatievaartuig passeren dat zich op minder dan een mijl afstand parallel aan de route van dit containerschip beweegt en dat vaartuig wordt vanuit het kwadrant achterlijker dan dwars door een dergelijke golf overvallen, bestaat er een groot gevaar van "broachen" en misschien wel geheel overspoeld worden door deze golf. Als het vaartuig zelf dit te boven komt, bestaat er tenminste een gerede kans dat de opvarenden gewond raken. Op het moment dat de golf het vaartuig bereikt is de veroorzaker al 2 tot 3 mijl verderop, hetgeen het effect nog verraderlijker maakt.

Voor zover het geen verkeersbanen binnen een verkeersscheidingsstelsel betreffen hebben de routes tussen de windturbineparken alleen maar de status van clearway. Een niet gedefinieerde term in de BVA.

Eventueel geplande "bermen" tussen de verkeersbanen of clearways en de windturbineparken hebben ook geen bekende status. In het geval het bermen naast verkeersbanen betreft, hebben de vaartuigen die daar gebruik van maken de verplichting zover als mogelijk vrij te blijven van de verkeersbanen.

Het is niet duidelijk of er tweerichtingsverkeer in deze bermen mogelijk is of dat een recreatievaartuig verplicht is over te steken naar de andere zijde en daardoor extra gevaar loopt.

De internationale reglementen beletten ook bijvoorbeeld kustvaart en visserij niet het gebruik van deze bermen, zolang ze maar vrij blijven van de verkeersbaan en voldoen aan BVA voorschrift 10.

Clearways

De status van clearways is in dit geval helemaal duister. Zijn het nauwe vaarwateren, bijvoorbeeld als zij smaller zijn dan 2 á 3 zeemijl, dan zal het schip dat de richting van dit nauwe vaarwater volgt, de buitenzijde van het vaarwater, zo dicht en veilig als uitvoerbaar is, aan zijn stuurboordzijde dienen te houden en mogen een schip met een lengte kleiner dan 20 meter, zeilschepen, vissersschepen en schepen die het vaarwater oversteken de veilige doorvaart van een ander schip dat slechts in het nauwe vaarwater veilig kan varen niet belemmeren (BVA, Vs 9).

Doorvaartcorridors

Op pagina 15 van de Ontwerp-Rijksstructuurvisie Noordzee (2.3.5 Medegebruik), wordt een in het verleden gedane suggestie van doorvaarbare corridors voor de recreatievaart van 3 zeemijlen breed genoemd. Dat is een suggestie, die tot stand kwam omdat een deel van het beschikbare areaal voor windturbineparken niet benut kan worden doordat daar onderzeese kabels en/of pijpleidingen lopen. Als er dergelijke corridors gereserveerd worden, zal niets overige scheepvaart beletten ook hiervan gebruik te maken. Daarbij zullen ook deze corridors er toe blijven leiden dat de routes die de recreatievaart gebruikt, onnodig verlengd worden. Zij lossen dus in feite niets op. Voor de status van deze corridors geldt hetzelfde als voor de clearways. De geciteerde suggestie is achterhaald.

Conclusie

De conclusie kan alleen maar zijn dat recreatievaartuigen het veiligst door de windturbineparken varen en ver weg blijven van de vaarroutes die tussen de windturbineparken doorlopen.

Bij het uitvaren dient men zoveel als mogelijk voorzichtigheid te betrachten en de routes tussen de windturbineparken zo snel als mogelijk over te steken en vrij te blijven van verkeersknooppunten.



Figuur 2

Windturbineparken binnen de 12-mijlszone

Windturbineparken binnen de 12-mijlszone – indien niet open voor doorvaart en medegebruik – zijn met name een obstakel voor de kust-gebonden recreatieve vaart (inclusief de beroeps chartervaart), een gevoelig verlies voor de ruimte voor het uitoefenen van de zeesportvisserij en tot op zekere hoogte ook een probleem voor bestemmingsgerichte recreatieve vaart. Ook hier wordt afbreuk gedaan aan hun veilige navigatie. De kust-gebonden recreatieve vaart is gedurende het zomerseizoen substantieel en zeker geen incidenteel gebeuren.

Algemeen

Er is sprake van het uitgangspunt dat windturbineparken hun begrenzing tot 3 mijl buiten de laagwaterlijn krijgen.

Bij niet-doorvaarbaarheid zal een recreatievaartuig of gedwongen worden verder in zee rond het park te varen, of in de smalle strook water tussen het windturbinepark en de kust. Binnen de 10-meterdieptelijn kan er voor een klein schip een buitengewoon onaangenaam en bij sommige windrichtingen zelfs gevaarlijk golfpatroon ontstaan. In die omstandigheden is het niet veilig zo dicht bij de kust te varen, terwijl er iets verder in zee niets aan de hand is.

Locatie ten zuidwesten van en aansluitend op de 2^e Maasvlakte

Deze locatie kan er toe leiden dat recreatievaartuigen zo ver in zee gedwongen worden dat zij bij het oversteken van de Maasmond in het beloodsings- en/of loods-afhaalgebied terecht komen.

Locatie ten noorden van Ameland

Deze locatie grenst aan een Natura-2000 gebied dat maar een deel van het jaar doorvaarbaar is. Als ook het windturbinepark verboden terrein wordt, betekent dit dat het gehele zeegat afgesloten wordt.

Het directe effect van windturbines op het gebied waar gezeild wordt

De nieuwe routeringsmaatregelen die op 1 augustus 2013 op de Noordzee zijn ingegaan, hebben al een negatieve invloed op de wijze waarop zeegaande recreatievaart zijn oversteek richting de Engelse kust dient voor te bereiden, met name voor schepen die vertrekken vanuit het Helderse zeegat, IJmuiden, Scheveningen, de Maasmond en het Slikgat. Als de vrije ruimte opgevuld wordt door windturbineparken wordt dit negatieve effect versterkt. Recreatievaart zal grote omwegen moeten maken, waardoor de reisduur onnodig verlengd wordt. Dat is ook niet in het belang van de veilige vaart.

De turbines zelf zullen de wind verstoren en turbulenties veroorzaken. Dat zal echter geaccepteerd moeten worden.

Als er windturbineparken binnen de 12-mijlszone in de buurt van Scheveningen geplaatst worden, heeft dat een negatief effect op de wedstrijdbanen in de buurt van de Scheveningse haven. Dit is nagenoeg de enige plek langs de Nederlandse Kust waar internationale wedstrijden van hoog niveau gehouden worden en het Nederlands Olympisch team getraind wordt.

Een gezamenlijk optreden van effecten

De recreatievaart op de Noordzee wordt niet alleen geconfronteerd met de Nederlandse parken, maar ook met de zeer grote parken die langs de Engelse oostkust gebouwd worden. De negatieve effecten worden beperkt als de Nederlandse windturbineparken doorvaarbaar zijn voor recreatievaartuigen, zoals dit ook toegestaan is in de Engelse parken.

3. Contactadressen

Koninklijk Nederlands Watersport Verbond

Postbus 2658
3430 GB Nieuwegein

www.watersportverbond.nl
info@watersportverbond.nl

Contact persoon
C.M. Koomen
Lid Regioteam Noordzee
tel: +31653239532
e-mail: beacon.ak@planet.nl

Nederlands Platform voor WaterRecreatie

p/a Eiklaan 14
3737RL Groenekan
www.npvw.nl

Contactpersoon
Ir. P.H. Paternotte
Vice-voorzitter/secretaris
Tel + 31655121810
e-mail: secretaris@npvw.nl

BBZ - Vereniging voor beroepschartervaart

Kuipersdijk 17
1601 CL Enkhuizen
Tel: +31228 32 11 90
info@beroepschartervaart.nl

Contactpersoon
P. van Ommen – directeur
Mob: +31657371683
e-mail: vanommen@beroepschartervaart.nl

Colofon:**Tekst:**

Kees Koomen,
Peter Paternotte,

Lid Regioteam Noordzee KNWV
Vice-voorzitter/ Secretaris NPvW

Bijdrage van:

Willem Dekker
Frans Odijk
Jan-Willem Wijnstroom,

Watersportverbond
Nederlandsche Vereeniging van Kustzeilers
Sportvisserij Nederland

Figuren:

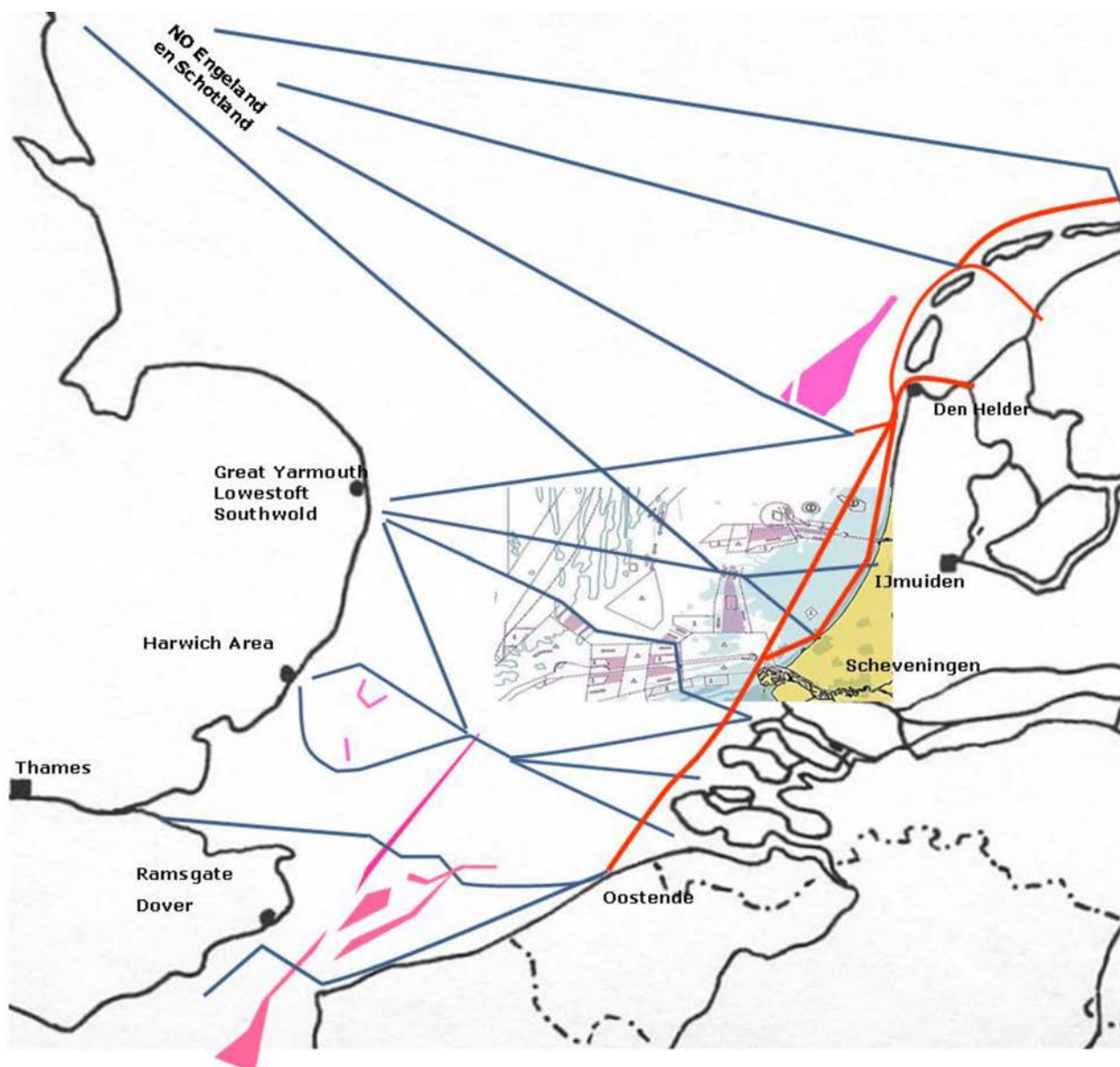
Kees Koomen
Internet bronnen
Sportvisserij Nederland

pagina 1, 13, 21 en bijlage 2
kaart fragmenten Bijlage 1 Figuur 3 pagina 25
pagina 26

Bijlage 1

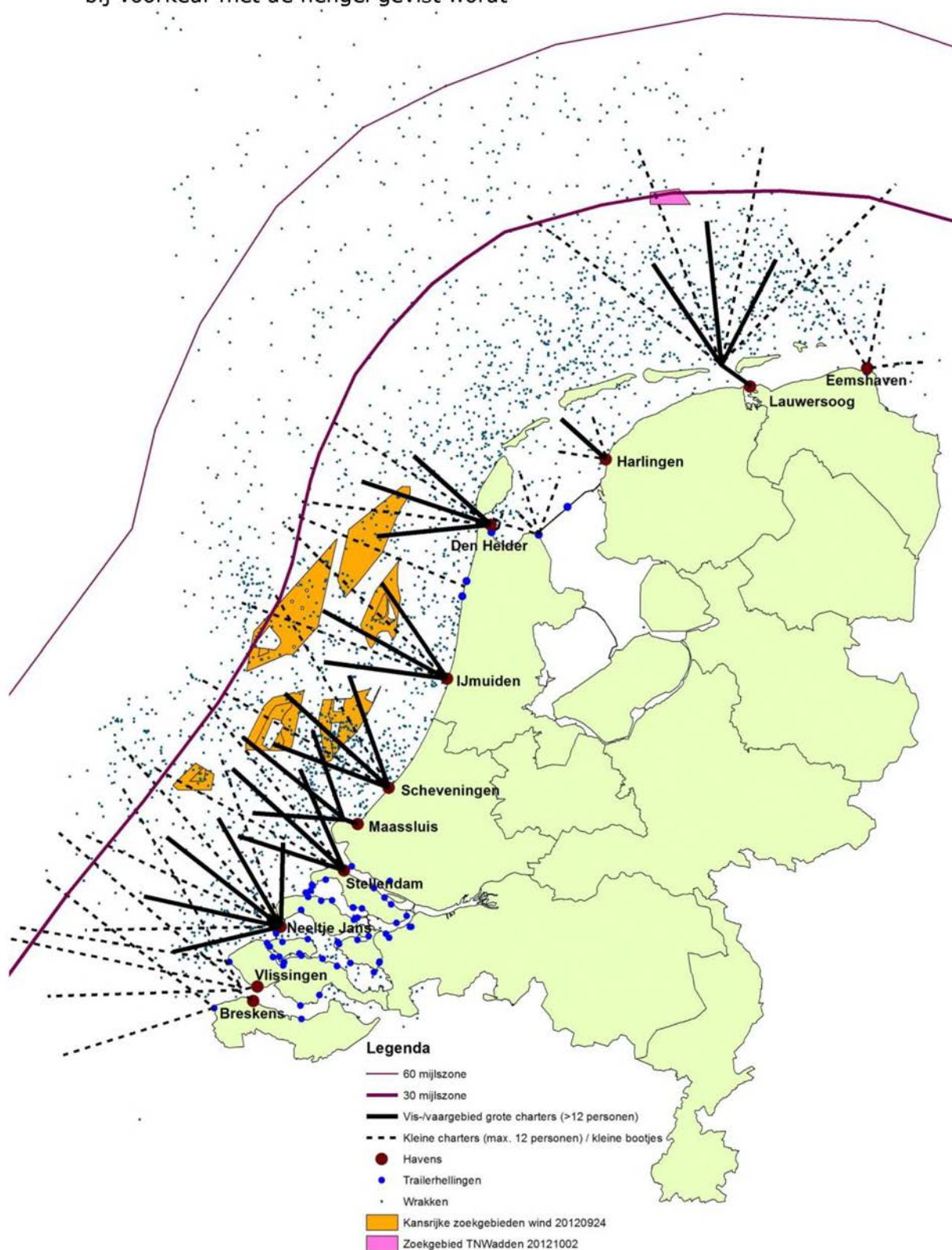
Recreatievaart en sportvisserij op de Noordzee

1. Schematische voorstelling van populaire routes langs de kust en over de Noordzee, veelvuldig gebruikt door de recreatievaart. Hierbij worden verkeersknooppunten gemeden en de verkeersscheidingstelsels op correcte wijze overgestoken



Figuur 3 bron KNWV en NPvW

2. De uitvalbases voor de sportvisserij langs de Nederlandse kust en het areaal waar bij voorkeur met de hengel gevist wordt



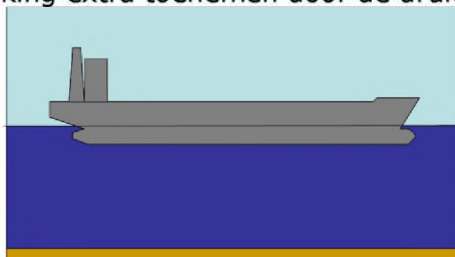
Figuur 4 Bron: Sportvisserij Nederland

Bijlage 2

Squat en golfvorming door (grote) schepen

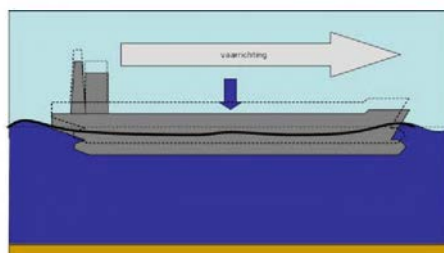
Squat is de inzinking veroorzaakt door de waterbeweging en drukpatroon rond het vaart lopende schip. In feite is het de niveauverlaging van het water rond het vaart lopende schip.

In ondiep water zal de inzinking extra toenemen door de drukverlaging onder het schip.



Figuur 1 stilligend schip

Er bestaan alleen empirische formules om de squat van het vaartlopende schip te benaderen. De meest gebruikelijke zijn de benaderingsformules van de Dr. C. B. Barrass M.Sc.



Figuur 2 varend schip onderhevig aan squat

Voor diep water geldt de volgende formule:

$$\text{Squat} = C_b \cdot V^2 / 100$$

Voor ondiep water

$$\text{Squat} = C_b \cdot V^2 / 50$$

Waarbij: C_b = blokcoëfficiënt = volume onderwaterschip / (lengte * breedte * diepgang)
 V = de snelheid van het schip in knopen.

De blokcoëfficiënt van containerschepen bedraagt bij benadering 0,6.

Voor een containerschip dat 20 knopen vaart heeft betekent dat een diepgangvermeerdering van 2,40m als hij in relatief diep water vaart en 4,80 meter als hij in relatief ondiep water vaart.

In dit geval wordt onder relatief diep water verstaan een waterdiepte groter dan 1.1 maal de diepgang van het schip.

Een containerschip dat een diepgang heeft van 14 meter en een vaart loopt van 20 knopen heeft door inzinking een diepgang van 16.40m. Bij laag water bedraagt de vrije bodemspeling (UKC) voor de meeste delen van de Noordzee niet meer dan 2 meter. Onder die omstandigheden zal een schip zeker een ondiep water golfpatroon veroorzaken.

Golfvorming is in hoge mate afhankelijk van de snelheid van het schip gerelateerd aan de waterdiepte en de diepgang van het schip.

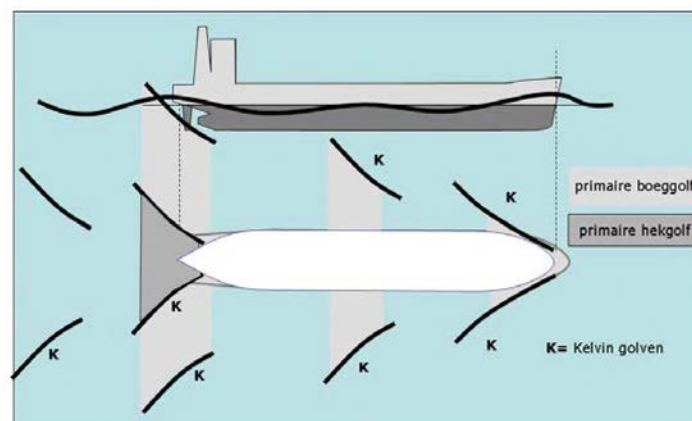
Het schip wekt een primair golfsysteem op dat loodrecht op de vaarrichting staat, in dezelfde richting loopt als het schip vaart en in hoofdzaak bestaat uit de boeggolf en de hekgolf. De golflengte is afhankelijk van de vaarsnelheid van het schip.

In ondiep water zal de golf afgeremd worden, moeite hebben zijn initiële snelheid te behouden. De golf wordt dan langer en hoger. Voor een golf treden ondiep water verschijnselen al op als de waterdiepte minder wordt dan 40% van de golflengte.

Het primaire golfsysteem wekt een secundair golfsysteem op, dat schuin bij het schip wegloopt. Dit secundaire golfsysteem wordt de Kelvingolf genoemd. In ondiep water neemt de hoek tussen de richting waarin het secundaire systeem zich voortplant en de vaarrichting van het schip af.

De Kelvingolf is korter en veel steiler, maar minstens even hoog als de primaire golf. De steilheid en hoogte nemen toe in ondiep water en de Kelvingolf zal dan ook verder van het schip af, vaak breken.

Bij snel varende containerschepen is de hoogte van deze golf aanzienlijk en kan zeer gevaarlijk zijn voor kleine schepen die op korte afstand gepasseerd worden. Vooral als deze golven boven op het bestaande door de wind veroorzaakte golfpatroon komen.



Figuur 3 Golfpatroon rond een vaart lopend schip

Een schip dat 20 knopen vaart, bouwt volgens een empirische formule een primair golfsysteem op dat een golflengte heeft van $(V/2.5)^2 = 64$ meter, vaart het 24 knopen, dan wordt de golflengte ruim 90 meter. De bijbehorende golfhoogte zal dan ruim 3 meter bedragen. Voor het golfsysteem dat bij deze snelheden hoort, is het Nederlandse deel van de Noordzee ondiep.

Bijlage 3 RYA position Statement

The RYA's Position On Offshore Renewable Energy Developments: Paper 1(of 3)- Wind Energy, May 2012

Bijlage 4 EBA Position Statement

EBA Position Statement Offshore Wind farms, April 20, 2013

Bijlage 5 MCA, MGN 371(M+F)

MGN 371(M+F) Offshore Renewable Energy Installations (OREI's)- Guidance on UK Navigational Practice, Safety and Emergency Response Issues.

Bijlage 6 MCA, MGN 372(M+F)

MGN 372(M+F) Offshore Renewable Energy Installations (OREI's)- Guidance to Mariners Operating in the Vicinity of UK OREI's



THE RYA'S POSITION ON OFFSHORE RENEWABLE ENERGY DEVELOPMENTS: PAPER 1 (OF 3) – WIND ENERGY MAY 2012

Executive Summary

This paper sets out the RYA position in relation to the development of *offshore renewable wind energy*. It is intended to enable developers accurately to take account of recreational boating concerns when developing their Environmental Statements and Navigational Assessments.

In summary, the RYA believes that the impact that offshore renewable wind energy has on recreational boating can be minimised provided developers fully consider the following key points which are drawn from the paper below:

- **Collision risk.** The RYA believes that the collision threat posed by wind farms and associated works to recreational yachts can be minimised by specifying a minimum rotor tip air draft of 22 metres above Mean High Water Springs and a minimum underwater clearance of 4 metres below chart datum.
- **Marking and Lighting.** The RYA supports the guidance provided by the General Lighthouse Authorities and works with them to identify site specific issues that may occur.
- **Navigational and communication equipment.** Any proposed development should account for the effect on small craft navigation and communication equipment in detail.
- **Location.** Recreational routes, general sailing and racing areas must be accounted for when examining the impacts of wind farm developments.
- **Sailing and racing areas.** Any interference in wind speed and/or turbulence created by a wind farm in a racing area would create a significant negative impact on the event site and diminish its value.

The Royal Yachting Association – who we are

The RYA is the national body for all forms of recreational and competitive boating. It represents dinghy and yacht racing, motor and sail cruising, RIBs and sportsboats, powerboat racing, windsurfing, inland cruising and personal watercraft. The RYA manages the British sailing team and Great Britain was the top sailing nation at the 2000, 2004 and 2008 Olympic Games.

The RYA is recognised by all Government offices as being the negotiating body for the activities it represents; as such, it takes an active role in influencing policy and has been a voice for recreational boating for more than a century.

The RYA currently has over 100,000 personal members, the majority of whom choose to go afloat for purely recreational non-competitive pleasure on coastal and inland waters. There are an estimated further 500,000 boat owners nationally who are members of over 1,500 RYA affiliated clubs and class associations.

The RYA also sets and maintains an international standard for recreational boat training through a network of over 2,200 RYA Recognised Training Centres in 20 countries. On average, approximately 160,000 people per year complete RYA training courses. RYA training courses form the basis for the small craft training of lifeboat crews, police officers and the Royal Navy and are also adopted as a template for training in many other countries throughout the world.

The RYA Position

The RYA supports the UK Government's and devolved administrations' efforts to promote renewable energy¹. We note that it is Government policy that wind farms should not be consented where they would pose unacceptable risks to navigational safety after mitigation measures have been adopted². Our primary purpose in engaging in consultation regarding the development of offshore energy developments is to secure navigational safety and to ensure that recreational boating interests are not adversely affected. The RYA has made objections to some of the proposed developments on grounds explained in this document. As more issues have come to light, we have reviewed our position on offshore energy development. We recognise that some marine renewable schemes may provide opportunities to benefit recreational sailors, e.g. active breakwater types of power generation can provide areas of sheltered water.

This position paper sets out our concerns from a general perspective regarding wind energy and should enable developers accurately to take account of recreational boating concerns in their environmental impact assessments. This paper is one of three position papers discussing renewable energy, with the other two addressing wave and tidal energy.

In summary the concerns of recreational boating and offshore renewable energy developments relate to:

1. Navigational safety
 - a. Collision risk
 - b. Risk management and emergency response
 - c. Marking and lighting
 - d. Effect on small craft navigational and communication equipment

¹ The UK Renewable Energy Strategy 2009

² National Policy Statement for Renewable Energy Infrastructure (EN-3)

2. Location
 - a. Loss of cruising routes and impact on offshore racing
 - b. Squeeze into commercial routes
 - c. Effect on sailing and racing areas
 - d. Cumulative and 'in combination' effects
3. End of life
 - a. Dereliction
 - b. Decommissioning
4. Consultation

The MCA has developed guidance³ on the issues that need to be taken into consideration when assessing the impact on navigational safety and emergency response (search and rescue and counter pollution) caused by offshore renewable energy installation developments, proposed for United Kingdom internal waters, territorial sea or in a Renewable Energy Zone beyond the territorial sea. The RYA expects this guidance to be used by offshore renewable energy developers seeking consent to undertake marine works. Furthermore, the RYA expects to be consulted on matters that may affect recreational craft during any type of assessment on proposed marine works.

1 Navigational Safety

Prior to departure, mariners are required to make a passage plan based on assessments of weather, tides, limitations of the vessel and crew, and navigational dangers. Offshore renewable energy developments are an additional navigational hazard to the mariner. However, if sited sensitively, designed well and managed effectively these developments can satisfy the safety issues of concern to recreational boating.

Since 2004, a total of 12 offshore wind farm sites have been commissioned and a further 7 sites are under construction. In that time, there have been no recorded incidents involving recreational craft and offshore wind farms since the start of operations around the UK coast.

Collision risk

The RYA believes that wind farm design must adhere to certain design parameters to reduce the risk of rotor blade collision with recreational craft which is a main cause for concern. Sub-surface structures, inter-array and export cable protection, rock armour and scour protection associated with wind turbines could similarly pose a threat of underwater collision. Navigating around static hazards is part of sailing and only in rare situations, such as in narrow channels with strong tidal flows, do static installations pose a threat.

The RYA believes that the threat posed by wind farms and associated works to recreational yachts can be minimised by specifying:

- a minimum rotor tip air draft of 22 metres above Mean High Water Springs (MHWS)⁴
- a minimum underwater clearance of 4 metres below chart datum

³ (MGN 371(M+F) Offshore Renewable Energy Installations (OREIs) - Guidance on UK Navigational Practice, Safety and Emergency Response Issues, MGN 372(M+F) Offshore Renewable Energy Installations (OREIs): Guidance to Mariners Operating in the Vicinity of UK OREIs.

⁴ The UKHO references air draft to Highest Astronomical Tide (HAT) and all other heights to Mean High Water Springs (MHWS). Maintaining a design requirement of 22 metres MHWS is consistent with our past approach and each wind farm will have its air draft in relation to HAT marked on UKHO charts.

The RYA has developed its position on minimum clearances on the available data. Firstly an estimation of the air draft of the national fleet of yachts around the UK was established in the knowledge that these types of yachts may be found in all UK waters, these data are taken from the Royal Ocean Racing Club (RORC) Rating Office's database. For more detail see the final section on *Developing RYA policy on minimum clearance height and depth*.

Risk management and emergency response

Risk management provisions should be formulated from the results of a site specific risk assessment that accounts for small craft of less than 24m LOA recognising the significant differences between small and large vessels. This distinction is important when it comes to equipment and other requirements for small and large craft. Furthermore, it must be understood that the total number of vessels is not necessarily the important factor during any traffic survey; it is the number in the area during adverse conditions that may have the predominant impact on hazard and risk. Guidance was developed in 2005 to outline the requirements for assessing the navigation impacts of offshore wind farms⁵ and should be closely followed throughout any assessment.

For recreational craft, such an assessment should take into account the following parameters:

- The number, size and type of local vessels
- The number, size and type of national and international vessels
- Annual events that are not covered in a short term monitoring
- Wave height and sea state conditions
- Seasonal variations including weather conditions
- A range of possible incidences

Risk assessment consists of an objective evaluation of concrete and potential hazards and subsequent evaluation of any associated risks, during the assessment, assumptions and uncertainties must be clearly considered and presented. Part of the difficulty in risk management is that measurement of both of the quantities in which risk assessment is concerned - potential loss and probability of occurrence - can be very difficult to measure and the chance of error in measuring these two concepts is large. Commercial offshore wind farms have now been deployed in UK waters since 2004, and to date there have been no recorded life threatening incidents involving small recreational craft reported to HM Coastguard. This experience should be factored into any navigational risk assessment to provide an accurate and realistic predicted level of risk and to enable proportionate and practical measures to be implemented where a risk is shown to be intolerable.

In order to effectively manage the risk of a vessel in distress drifting towards an installation, there needs to be an effective *Emergency Response System* in place. This will require the ability to shut down the moving parts, such as the turbines, when an emergency call is reported. In some cases, where traffic is high, a stand-by safety vessel may be required.

Safety zones

The RYA's opinion remains that the creation of safety zones around wind turbines or other installations that exclude small craft on a wholesale basis are likely to be unnecessary, impracticable and disproportionate. In our view, such a restriction on the small craft's right of navigation is not justifiable in terms of safety alone and it must be recognised that there is little possibility of enforcing such zones. In some locations, a safety zone may increase risk of collision if small craft are consequently forced to use commercial craft shipping lanes. Wind farms have been proposed where turbines are mounted on floating towers which are anchored to the seabed by cables extending over a much wider area. It is important that the size of any safety zone for such devices should be proportionate to the risk involved to vessels and should not be derived from the perimeter of the anchor locations.

⁵ Guidance on the Assessment of the Impact of Offshore Wind Farms: Methodology for Assessing the Marine Navigational Safety Risks of Offshore Wind Farms. 2005. DTI.

European standards are now being considered where small craft, under 24 m, are exempt from any operational safety zones. The German Government was the first to recognise the negative implications of imposing safety zones on small craft and has exempted small craft from such zones. In fact, where a wind farm is next to a busy shipping lane an aspect of mitigation might be to exclude large vessels from the wind farm to permit small craft to pass through in safety. In principle the RYA has no objection to the creation of *advisory or precautionary zones* but such zones must be designed and implemented on a case-by-case basis and with due respect to the right of navigation. The RYA believes that the purpose of any *advisory or precautionary zones* should be to warn vessels to navigate with particular caution but they should not permanently restrict navigation or exclude recreational vessels.

The RYA does, however, foresee occasions when it may be prudent to impose short-term temporary restrictions, for example during engineering, maintenance or construction works. Such temporary restrictions should be promulgated through Notices to Mariners. Many vessels visit the UK from continental Europe and this should be taken account of in any communication.

Cables and anchoring

In most cases, small craft will not anchor within an offshore energy 'farm'. However, in emergency situations this may be the only way of securing a drifting vessel to ensure no damage is done. To secure the safety of navigation, cables should be buried to a sufficient depth to avoid being uncovered. This should take into account shifting sediments on the seabed.

Marking and lighting

The requirements for marking and lighting offshore wind sites should be consistent with IALA requirements and guidelines. Much work has been done in this field and guidance supported by RYA is available from the General Lighthouse Authorities. As a minimum, each turbine should be clearly marked in high visibility yellow paint to a height of 12 m, low level lighting should allow the turbine number to be read from a 'safe' distance, corners of the wind farms should be marked and any other points or routes through the wind farm marked accordingly. In some cases local conditions may justify marker buoys off corners. These conditions should be discussed with the General Lighthouse Authorities.

The RYA supports the guidance provided by the General Lighthouse Authorities and works with them to identify site specific issues that may occur.

Effect on small craft navigational and communication equipment

Most small craft will have some form of navigational equipment on board. The most common will be a magnetic compass. Large quantities of steel, cabling and the transmission of electrical power may produce interference with the magnetic compass. Studies have shown that the effect on systems such as GPS, VHF and mobile phones from wind farms is negligible. However, there is a demonstrable 'echo' effect on some marine radar systems which may reduce the visibility of small craft on larger commercial vessels where radar scanners are often poorly sited and affected by the vessels superstructure. Adjustment of gain settings can minimise the unwanted effects, but over-reduction and consequential loss of small targets is of concern. For these reasons small craft may well be safer within wind energy sites and particular attention should be paid to developments that are sited close to commercial shipping lanes and which may obstruct small craft avoiding the commercial routes.

Any proposed development should account for the effect on small craft navigation and communication equipment in detail.

2 Location

The location of offshore energy installations may well lead to the potential loss of amenity for recreational craft. It should also be noted that commercial routes and shipping lanes do not represent those routes taken by the vast majority of recreational craft. The RYA, has collated recreational routes into the *UK Coastal Atlas of Recreational Boating* which is available from the RYA. The lines in the atlas represent corridors of varying width that are used as cruising routes. In addition, the atlas marks sailing areas, racing areas and the location of marinas, RYA affiliated clubs and RYA Recognised Training Centres. The *UK Coastal Atlas of Recreational Boating* should be used to inform decision making when planning the location of offshore energy developments. When writing an Environmental Statement local knowledge should be sought through the RYA.

Recreational routes, general sailing and racing areas must be accounted for when examining the impacts of wind farm developments.

Loss of cruising routes and impact on offshore racing

When examining the routes and location of turbines it is important to recognise that sailing boats behave differently to power driven craft and that their actual line of travel may 'zigzag' across their intended direction of travel upwind as they are dependent on the wind direction. The *UK Coastal Atlas of Recreational Boating* should be consulted together with other available information to inform the siting of the developments and individual installations and the potential provision of navigation routes through the larger sites.

Along many stretches of coast, recreational craft may need to seek shelter in poor weather. Sheltered harbours and anchorages and routes to these harbours of refuge should be protected. These are identified as essential routes in the Coastal Atlas.

The loss of routes will also lead to an increased distance of travel. This has environmental implications for powered craft and safety implications for all craft. Some routes, typically narrow channels or strong tidal flows, may already be hazardous at times to navigate through and adding hazards in these areas may seriously compromise navigational safety. There are also safety issues with the creation of turbulence and wind shadowing in confined areas where craft may be moving slowly and gusty turbulent conditions may create problems.

Squeeze into commercial routes

Recreational routes differ from commercial routes as recreational craft essentially aim to keep out of the major commercial navigation routes by travelling in the shallower adjacent waters or taking entirely different routes. As a result, the examination of commercial routes through AIS plotting alone will not ensure the safe positioning of OREIs; recreational boating must also be taken into account when assessing the impact on navigational risk. This may require routes through large developments to be identified or inshore routes for smaller craft to be safeguarded. The cumulative impact of all marine developments is becoming increasingly important when assessing these issues of squeeze.

Effect on sailing and racing areas

Most of the general day sailing and racing areas are close to the shore and in sheltered waters. The Strategic Environmental Assessment for Round 3 offshore wind development⁶ recognises the busy inshore areas and states that the majority of offshore wind development should be beyond 12nm. The Netherlands and Germany have already excluded any development within 12nm of the shore in order to retain 'open space' for its amenity and recreational value. Recreational activity is important to the health and wellbeing of the community as well as providing economic support for

⁶ Offshore Energy Strategic Environmental Assessment: Post consultation report. June 2009. DECC.

the local coastal economies. Retaining the undisturbed remoteness of some waters will be important in terms of its wilderness and amenity value.

Any interference in wind speed and/ or turbulence created by a wind farm in a racing area would create a significant negative impact on the event site and diminish its value.

Cumulative and ‘in-combination’ effects

As a result of the large increase in the number and scale of projects, it has been recognised that the cumulative effects of offshore wind projects have potential implications for small and large craft alike. Existing and future offshore wind farms developed by other EU Member States may also add to the cumulative effects. There is an awareness that the intended development of offshore wind farms could also lead to in-combination effects (effects arising from these developments with other activities; e.g. wave and tidal renewable installations, fishing and offshore oil and gas activities and those associated with UK and European Marine Protected Areas, including Marine Conservation Zones) that might impact all mariners. The *cumulative and in-combination effects* of offshore energy installations on navigation routes will be increasingly significant and must be taken into account in future siting proposals and plans.

3 End of Life

Dereliction

Whilst we would hope that these installations remain economically viable for the lifetime of the structures, the RYA would support measures taken by Government to secure the financial provision for removing the structures, prior to consents being given. This will ensure that after the installation ceases to produce electricity for whatever reason, derelict structures that are not marked or lit and remain a hazard to navigation or anchoring are removed from UK waters.

Decommissioning

Equally, any decommissioning plan needs to ensure that the structures are completely removed. Any parts of the structure remaining after the commercial operation of the installation may pose a hazard to navigation and should be avoided. However, we recognise that secondary uses may be identified for these structures once energy generation ceases. If structures are to remain in the water, navigational safety must be taken into account and structures should be appropriately marked and lit.

4 Consultation

The RYA's main office in Hamble is a primary point of contact for matters concerning the development of Offshore Renewable Energy Installation sites and the recreational boating sector. Throughout the English regions, RYA Hamble maintains a network of Regional Planning and Environmental Co-ordinators (RPEC) who are able to provide more detailed site specific information for developments that fall within an RPEC's area of responsibility. Developers may find this a useful resource for timely site specific information, particularly at the start-up of any project.

In Addition, the RYA's main office maintains close links with its Scottish, Welsh and Northern Irish offices, which work with the relevant jurisdictions and they can provide detailed site-specific information in the same way as the RPECs do for England.

RYA Head Office

Planning and Environmental Advisor
RYA House,
Ensign Way,
Hamble,
Southampton, SO31 4YA.
Tel: 02380 604222
Email: Environment@rya.org.uk

RYA Northern Ireland

Hon Secretary
RYA Northern Ireland Council
House of Sport
Upper Malone Road
Belfast, BT9 5LA

RYA Scotland

Hon. Secretary
RYA Scotland, Caledonia House
South Gyle
Edinburgh, EH12 9DQ
consultations@ryascotland.org.uk

Welsh Yachting Association

Hon. Secretary
WYA Office
8 Llys Y Mor,
Plas Menai
Caernarfon,
Gwynedd, LL55 1UE

Original document December 2005, revised December 2009, third version divided into wind, wave and tidal, March 2012.

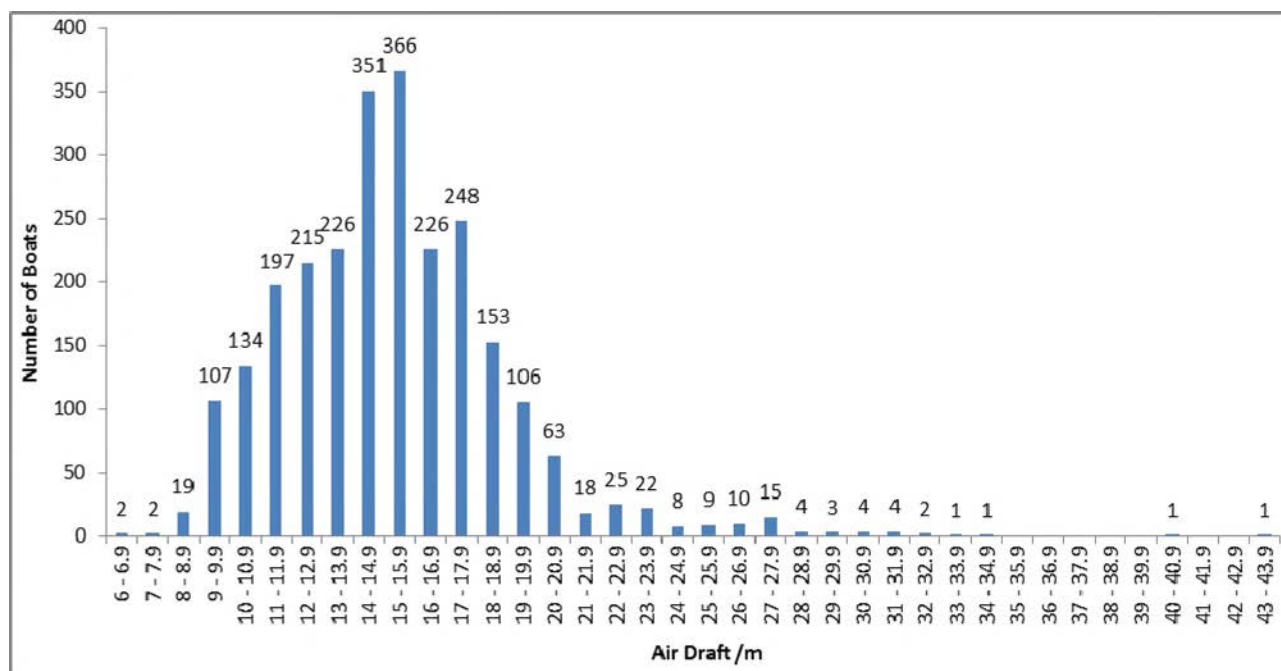
Development of the RYA policy on minimum clearance height and depth

The RYA originally developed its position on clearance height and depth on the available data in 2003. This was based on data taken from the Royal Ocean Racing Club (RORC) Rating's Office database which is representative of the types of yachts that are found in common use in UK Waters. Since then the 'Arkenford' survey⁷ carried out by Arkenford, a market research and modelling company, has shown that usage and participation data have remained remarkably stable, which would suggest that the data used for development of the RYA policy on minimum clearance and height is still valid. The graphs shown below are based on RORC data from 2011.

Although there are other rating systems in use, the RORC system is widely accepted and applied worldwide. Rating is a technical handicapping process that enables adjustments to be made to yacht racing results so as to allow a wide range of different boats to be raced on equal terms. The boats contained in the database are mainly cruisers and yachts. Many yachts taking place in club races are registered with the RORC Rating Office. The RYA believes this data, containing in excess of 2500 records, is a good representation of the type of yacht to be found sailing around the shores of the UK. Although the total number of yachts around the UK has not been specifically quantified because there is no single database that records this information, it is estimated that this represents more than 6% of the total number of boats owned in the UK according to the data on boat ownership and usage supplied by Arkenford and by the British Marine Federation.

'Air draft' as presented here is the distance from the waterline to the top of the mast structure. This is based on the 'p' measurement, boom to top of mast, in the rating system (RORC). Air draft is derived by adding the 'p' value to the sum of estimated values for each boat for midships freeboard and boom above deck. It should be noted that masthead equipment and instrumentation has not been included in the calculation of air draft, although it will also add a further half to one metre to the air draft of a yacht. Loss of this equipment may produce failure in communication from the yacht although not structural failure to the yacht.

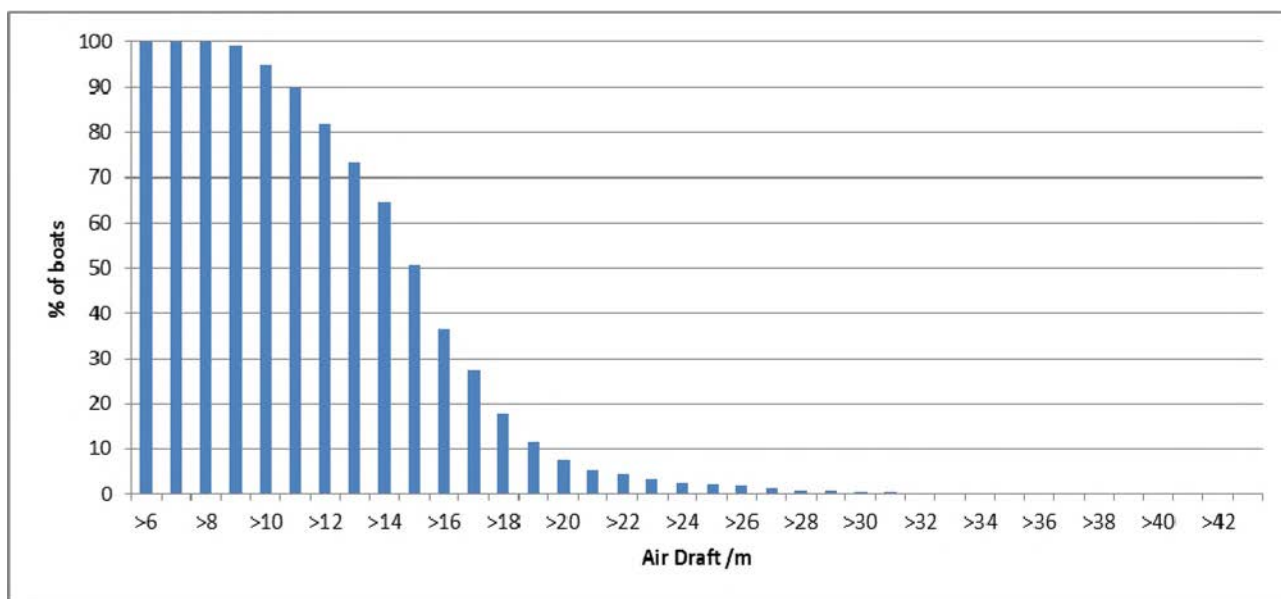
Figure 1: Graph showing the air draft in metres of the boats within the IRC fleet (data collected 2009-2011, sample size = 2543)



⁷ Annual Watersports and Leisure Participation Survey carried out on behalf of RYA, BMF, MCA and RNLI

Looking at the above data in the form of percentage of the UK boating fleet, we can see the percentage of recreational yachts at risk from different rotor clearance heights. Figure 2, shows that a clearance height of 14 metres above sea level will put 65% of the national fleet at risk from rotor height collision. Reducing this to 18 metres above sea level, substantially reduces this percentage, however it still leaves 18% of the national fleet at risk from rotor height collision. This is still an unacceptable level of risk to the yachts found in UK waters. A clearance of 22 metres has been shown to be possible in engineering terms, which would put 4% of the national fleet at risk, a more acceptable level of risk in the view of the RYA.

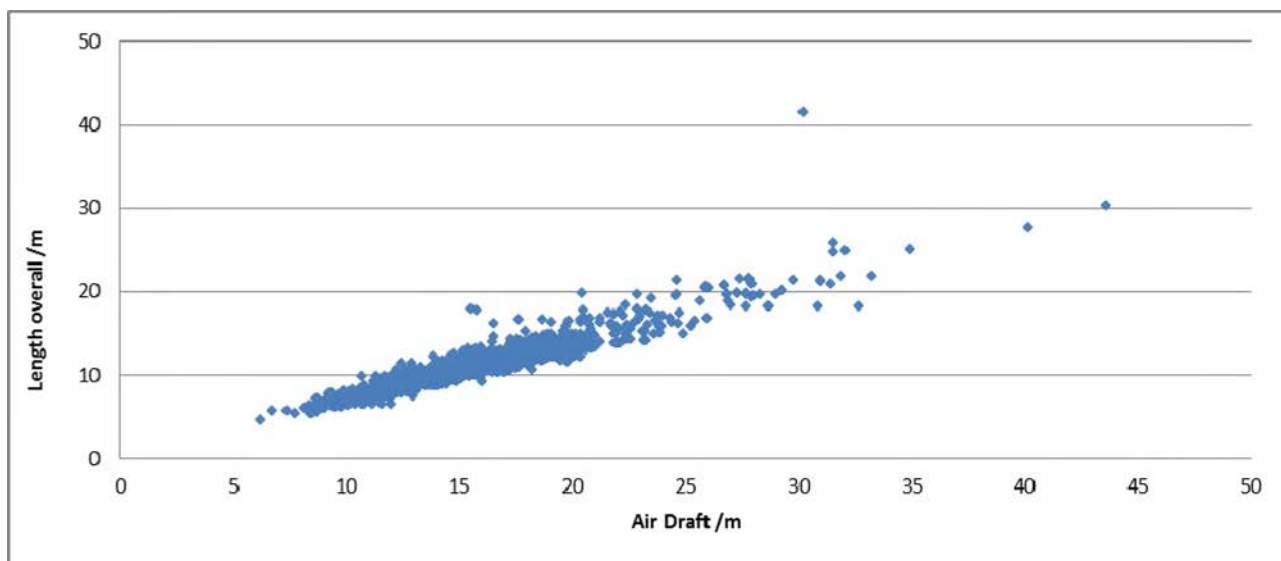
Figure 2: Graph showing the percentage of boats in the IRC fleet with different air draft shown in metres (data collected 2009-2011, sample size = 2543)



As a matter of common observation, larger yachts over 22 metres in length (see Figure 3), representative of this 4% group are more likely to be run by highly experienced crews and skippers. The datum of mean high water springs (MHWS) is taken as the clearance datum rather than mean sea level and then factoring in a site specific wave height parameter. However, wave height should be examined in the risk assessment at each site. It should be noted that 22 metres above MHWS has already been specified as a minimum clearance height in several of the wind farms consented in the first round of consents and is therefore a feasible, cost-effective option for developers.

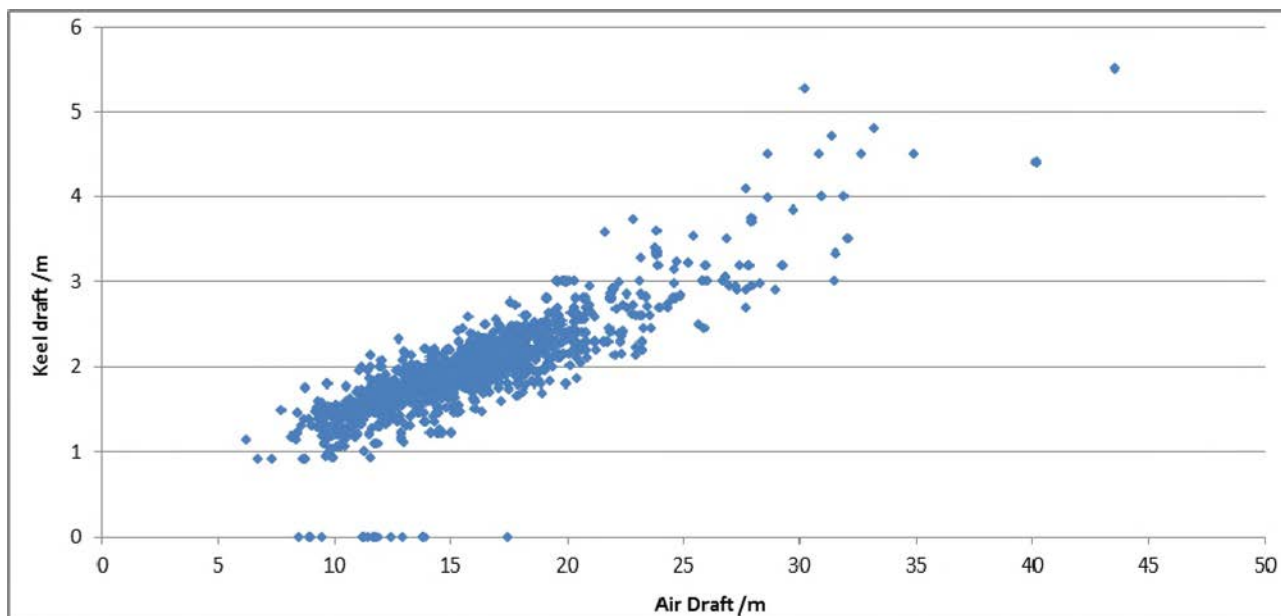
It should also be noted that while this is currently an acceptable level of clearance, yachts are increasing in size and future developments may require a greater clearance height.

Figure 3: Graph showing the relationship of Length Overall (LOA) in metres and air draft in metres of the IRC fleet (data collected 2009-2011, sample size = 2543)



Additional data is provided showing the relationship between air draft and the depth of water required for clearance below the vessel's keel (Figure 4). Figure 4 shows that a depth of 3.5 metres corresponds to an air clearance of 22 metres above MHWS which is relevant for subsurface wave and tidal developments. Allowing for a safety margin, therefore, the RYA specifies a minimum underwater clearance of 4 metres below Chart Datum to provide a tolerable level of risk.

Figure 4: Graph showing the relationship of keel draft in metres and air draft in metres of the IRC fleet (data collected 2009-2011, sample size = 2543)



EBA Position Statement Offshore Wind Farms

Executive Summary

The European Boating Association¹ ("EBA") opposes the imposition of operational safety zones around offshore wind energy installations ("wind farms") for small craft (i.e. craft of less than 24m in length, including recreational craft).

The EBA opposes those features of individual wind farms that it believes present an intolerable hazard to navigation but it believes that the existence of a wind farm in itself does not present an intolerable hazard to navigation to small craft.

Background

The EBA recognises the EU Commission's objective to reduce dependence on oil and hydrocarbon products and to ensure that the Union's energy achieve the 2020 targets and that the Commission has set out a number of strategic priorities to facilitate and drive the development consumption consists of 20% renewable energy sources (RES) as part of the targets set in its Europe 2020 Strategy.

The EBA further recognises that it is incumbent upon Member States to make significant improvements in energy efficiency in all its sectors to of electricity from renewable energy sources. Regrettably, there is a lack of integrated strategic planning for renewable energy developments where offshore wind developments are being considered by Member States.

Many Member States expect the development of offshore renewable wind energy to make a significant contribution to their renewable energy goals insofar as it represents a source of clean, indigenous and renewable energy. However the marine environment is not empty – the coast and the sea contribute to national economies through fishing, tourism, ports and harbours and commercial and recreation boating activities. The development of the offshore renewables sector must be done in a sustainable manner taking account of the potential impacts which such developments may have on other users of the sea.

Responsibility for the management of navigational safety in the marine environment falls to the International Maritime Organisation (IMO) and national Governments. The EBA believes that the European

¹ The European Boating Association, Europäischer Sportschiffahrtsverband, Association Européenne de Navigation de Plaisance, is a civil, not for profit association of recreational boat users' organisations, founded in 1982, and established as an Unincorporated Association whose members agree to be governed by its constitution. The EBA currently comprises 29 organisations from 18 European states and represents in excess on 1.5 million recreational boaters.

The purpose of the EBA is to represent the mutually agreed common interests of national recreational boat users' organisations in Europe, and in particular to:

- Coordinate and develop recreational boating activities in Europe by exchange of information, and action on matters of mutually agreed common interest.
- Promote the practice of all activities on the water, promoting and exchanging knowledge and experience between recreational boat users' organisations in Europe.
- Represent EBA members in Environmental, Regulatory and Technical matters affecting their safe enjoyment of recreational boating activities on the water.
- Encourage the safe, unhampered and environmentally sustainable use of recreational boats on all European waters.
- Provide the link between the European institutions and EBA Members for consultation and information on proposed EU directives and regulations.
- Provide the link between other relevant global and regional organisations and EBA Members.

Commission should support the work of IMO and the Governments of EU Member States in this regard but should not seek to introduce its own regulatory framework.

Navigational Safety

Prior to departure, mariners are required to make a passage plan based on assessments of weather, tides, limitations of the vessel and crew, and navigational dangers. Offshore renewable energy developments are an additional navigational hazard to the mariner. However, if sited sensitively, designed well and managed effectively these developments do not of themselves present an intolerable hazard to navigation for small craft.

Safety zones

The EBA's believes that the creation of safety zones around wind turbines or other installations that exclude all small craft without exception are likely to be unnecessary, impracticable and disproportionate. In our view, such a restriction on the small craft's right of navigation is not justifiable in terms of safety alone (either for the small craft or the installation) and it must be recognised that there is little possibility of enforcing such zones. In some locations, a safety zone may increase risk of collision if small craft are consequently forced to use commercial craft shipping lanes.

Article 60 of the 1982 United Nations Convention of the Law of the Sea enables coastal States to take "appropriate measures" in relation to operational safety zones and there is no requirement that such zones must apply equally to all vessels irrespective of size.

The German Government was the first to recognise the negative implications of imposing safety zones on small craft and has exempted small craft (under 24m) from such zones. In fact, where a wind farm is next to a busy shipping lane an aspect of mitigation might be to exclude large vessels from the wind farm to permit small craft to pass through in safety. In principle the EBA has no objection to the creation of *advisory or precautionary zones* but such zones must be designed and implemented on a case-by-case basis and with due respect to the right of navigation. The EBA believes that the purpose of any *advisory or precautionary zones* should be to warn vessels to navigate with particular caution but they should not permanently restrict navigation, cause vessels to deviate from their optimum route or exclude small craft.

The EBA does, however, foresee occasions when it may be prudent to impose short-term temporary restrictions, for example during engineering, maintenance or construction works. Such temporary restrictions should be promulgated through Notices to Mariners and lifted as soon as the work is complete. Many vessels visit the territorial waters of other countries and this should be taken account of in any communication.

Squeeze into commercial routes

Small craft routes differ from commercial routes as small craft essentially aim to keep out of the major commercial navigation routes by travelling in the shallower adjacent waters or taking entirely different routes. As a result, the examination of commercial routes through AIS plotting alone will not ensure the safe positioning of Wind Farms; small craft navigation must also be taken into account when assessing the impact on navigational risk. This may require routes through large developments to be identified or inshore routes for smaller craft to be safeguarded. The cumulative impact of all marine developments is becoming increasingly important when assessing these issues of squeeze.

Cumulative and 'in-combination' effects

As a result of the large increase in the number and scale of potential and planned projects, it has been recognised that the cumulative effects of offshore wind projects have potential implications for small and large craft alike. Existing and future offshore wind farms developed by EU Member States will undoubtedly add to the cumulative effects. There is an awareness that the intended development of offshore wind

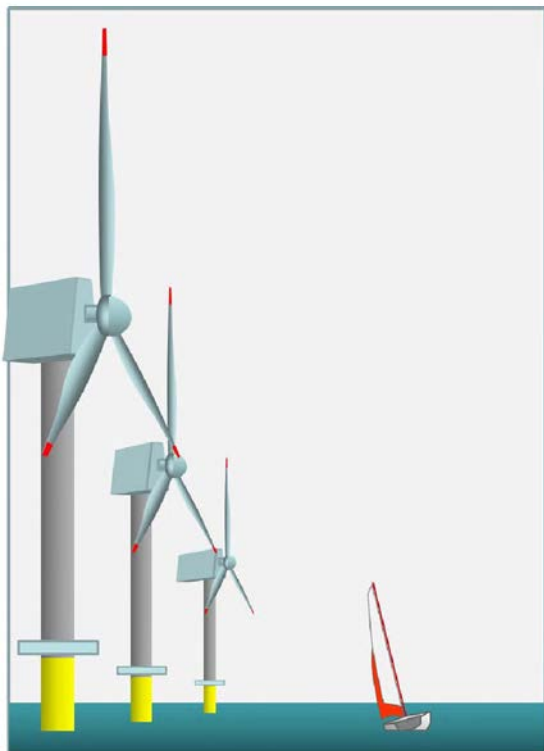
farms could also lead to in-combination effects (effects arising from these developments with other activities; e.g. wave and tidal renewable installations, fishing, offshore oil and gas activities and Marine Protected Areas) that might impact all mariners. The *cumulative and in-combination effects* of offshore energy installations on navigation routes will be increasingly significant and must be taken into account in future siting proposals and plans.

The EBA Position

The EBA will

- Support its members in their dealings with their respective national Governments regarding the development of offshore energy developments in order to secure navigational safety and to ensure that recreational boating interests are not adversely affected;
- Object to the establishment of operational safety exclusion zones around individual turbines or entire wind farms unless it can be demonstrated that they are necessary and that their enforcement will increase the safety of mariners navigating within the vicinity of the development;
- Support the guidance provided by the IALA in relation to marking and lighting and will support its members in their dealings with their respective national Governments to identify site specific issues that may occur.

AANBEVELINGEN VOOR KLEINE SCHEPEN DIE IN OF IN DE NABIJHEID VAN WINDTURBINEPARKEN VAREN



Opgesteld namens:
Koninklijk Nederlands Watersport Verbond
Nederlands Platform voor Waterrecreatie
Vereniging voor Beroepschartervaart

Auteurs:
C.M. Koomen, KNWV
P.H. Paternotte, NPvW

1.	Inleiding.....	3
2.	Samenvatting	4
3.	Wettelijk kader.	5
a.	Van toepassing zijnde wet en regelgeving	5
i.	Internationaal.....	5
ii.	Nationaal	5
4.	Het varen door, verblijven in en uitvaren van windturbine parken.	5
a.	Algemeen.....	5
b.	in de parken	6
5.	navigatie bij het uitvaren van windturbine parken en oversteken van vaarwegen tussen de diverse parken.....	8
a.	Algemeen.....	8
b.	verkeersscheidingsstelsel	9
c.	niet gedefinieerd vaarwater	10

1. Inleiding

Het Nederlandse deel van de Noordzee wordt in de nabije toekomst voor m.n. de westkust nagenoeg volgebouwd met windturbine parken. De consequenties voor de recreatievaart zijn groot. Een klein schip op weg naar overzeese bestemmingen wordt tegen de tijd dat de werkzaamheden voltooid zijn niet alleen belemmerd door de gecompliceerde routingmaatregelen voor de Nederlandse kust, maar ook door de daar verrijzende windturbine parken. Indien de plannen voor het bouwen van windturbineparken binnen de 12-mijls zone doorgaan zal ook het kustverkeer daarmee te maken krijgen. Het Watersportverbond (KNWV), het Platform Waterrecreatie (NPvW), en de Vereniging voor de Beroepschartervaart (BBZ), gesteund door Sportvisserij Nederland en branchevereniging HISWA hebben er voor gepleit (Position Paper 'Gezamenlijk Standpunt van de Recreatieve Scheepvaart ten aanzien van Windenergieparken op het Nederlandse deel van de Noordzee, uitgegeven door KNWV, NPvW en BBZ in februari 2014) dat schepen met een lengte <24 meter ongehinderd door windturbine parken op het Nederlandse Continentale Plat mogen varen. Daarbij het aan goed zeemanschap van de schipper over latend hoe hij op de voor hem meest veilige wijze door de windturbineparken heen vaart en/of dat hij als alternatief in de routes tussen de windturbine parken zijn weg vervolgd.

In deze aanbeveling worden de toepasselijke wettelijke regels en de gevolgen voor de veilige navigatie voor de schipper op een rijtje gezet. Tevens worden aanbevelingen gedaan voor een veilige vaart in de nabijheid van en binnen (door) windturbineparken. Daarbij is ook aandacht besteed aan de aanbevelingen zoals ontvangen van de Scheepvaart Advies Groep Noordzee (SAN) welke naar aanleiding van het 'gezamenlijke standpunt' zijn opgesteld. De aanbevelingen van de SAN voor de veilige navigatie van kleine schepen in en bij windturbineparken zijn ook besproken met en onderschreven door de Nederlandse Kustwacht. Ook de Koninklijke Nederlandse Reddingsmaatschappij (KNRM) acht doorvaart veiliger dan het noodgedwongen in elkaars nabijheid moeten varen van beroeps- en recreatievaart.

Noot

Deze aanbevelingen zijn samengesteld op verzoek van Rijkswaterstaat Zee en Delta. Voor de zowel de huidige als Nederlandse windturbine parken gelden deze aanbevelingen daarom op dit moment nog als discussiestuk. Voor bijvoorbeeld windturbineparken in het Verenigd Koninkrijk zijn dergelijke aanbevelingen al gedaan door de Cruising Association en zijn de aanbevelingen hier gedaan in hoofdstuk 2 en de toelichting daarop in de volgende hoofdstukken, direct toe te passen.

2. Samenvatting

Met een goede reisvoorbereiding en goed zeemanschap is het door een windturbine park varen voor een klein schip geen probleem als je daarbij het volgende in acht neemt:

- Stel je van te voren op de hoogte van de actuele situatie m.b.t. de windturbineparken waar je doorheen wilt varen; te denken aan delen van parken die afgesloten kunnen zijn wegens werkzaamheden of ander gebruik, zoals vis en zeewier kwekerijen en eventueel staand want;
- Let op de vrije hoogte tussen de onderzijde van de turbine rotors en het wateroppervlak en denk aan de minimum afstand tot de turbinepalen;
- Houdt je positie goed bij, dat is extra belangrijk want door de opstelling van de windturbines raak je gauw gedesoriënteerd;
- Houdt voortdurend goede uitkijk;
- Zorg dat je boot goed manoeuvreerbaar is en blijft;
- Zorg er voor dat de zeilvoering grote koerswijzigingen (snel) mogelijk maakt;
- Luister voortdurend uit op VHF kanaal 16 en ga indien nodig over op werkkanaal 13;
- Let er op dat er voldoende zicht is bij het in- en doorvaren van het park; N.B. Als je gewend bent aan nachtelijke tochten, is het 's nachts bij goed zicht door een windturbine park varen geen probleem;
- Blijf goed vrij van werkvaartuigen die in het park varen;
- Anker niet in het park, meer niet af aan de turbines;
- Als je in een noodgeval toch moet ankeren bedenk dan dat er vele kabels vlak onder de zeebodem liggen. Bij ankerop gaan liever het anker laten slippen dan een kabel beschadigen;
- Houdt bij het uitvaren van het park rekening met in wat voor soort vaarwater je terecht komt, hoe je zichtbaar bent voor de schepen die daar varen en wat de wettelijke consequenties zijn;
- Houdt er rekening mee dat, in geval van nood, hulverlening binnen het windturbinepark langer op zich kan laten wachten.

3. Wettelijk kader.

a. Van toepassing zijnde wet en regelgeving

i. Internationaal

Internationaal zijn schepen, voor het gebied gelegen in en buiten de 12 mijls zone gehouden aan internationale wetgeving voor zover die voor hen door de vlag van de staat waaronder zij varen van toepassing zijn verklaard.

Dat zijn voor Nederlandse niet commerciële vaartuigen:

- IMO Solas met daaraan verbonden de International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972 (ColRegs) zoals gewijzigd, vertaald als de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee (BVA);
- United Nations Convention on the Law Of the Sea (1982) (UNCLOS) Voor het Nederlands Continentaal plat vastgelegd in de Rijkswet Exclusieve Economische Zone (1999) Hierin wordt de bescherming geregeld van op zee gebouwde installaties.
 - Het recht van plaatsing en exploitatie
 - De beschermde vrije zone rond dergelijke installaties
 - Het recht van beperking van medegebruik
- De Marine Pollution Convention (Marpol) in het geval van verontreiniging van het zeewater door olie, chemicaliën, gevaarlijke stoffen, huishoudelijk afval en afval water.

Verder zijn internationaal nog geregeld de markering van gevaren en objecten via IALA (International Association of Lighthouse Authorities) en IATA (International Air Transport Association)

Solas V is voor Nederlandse niet commerciële vaartuigen nog niet van kracht verklaard, maar bijvoorbeeld wel van toepassing op Nederlandse jachten die in de wateren van het Verenigd Koninkrijk(UK) varen.

ii. Nationaal

Regelgeving weer te geven in het Nationaal Waterplan 2
Scheepvaartreglement Territoriale zee

4. Het varen door, verblijven in en uitvaren van windturbine parken.

a. Algemeen

Een windturbine park is geen groter gevaar voor de navigatie dan elk ander obstakel dat zich op zee bevindt. De gevaren die windturbine parken opleveren voor de veilige navigatie kunnen door zorgvuldige reisplanning gereduceerd, zo niet vermeden worden. De individuele turbines zijn in de oudere parken met relatief kleine turbines op minimaal 400 meter van elkaar geplaatst en in de laatste en toekomstige parken waar turbines met zeer grote vermogens worden geplaatst is de onderlinge afstand 500 tot 800 meter. De ervaringen met het doorvaren van windturbineparken door kleine schepen zijn in het UK verzameld door de Royal Yachting Association (RYA), dit onderzoek wijst uit dat er geen bijzondere problemen zijn met het in-, door- en uitvaren van windturbineparken¹. Ook de Cruising Association (CA) geeft aan dat met goed zeemanschap de veilige doorvaart van een windturbinepark geen probleem hoeft op te leveren.

Bij het varen door of in de nabijheid van de parken kunnen zeilschepen aan de benedenwindse zijde van de turbines hinder ondervinden van turbulenties

Het grootste probleem en gevaar is niet de navigatie in en nabij de parken, maar de zichtbaarheid van kleine scheepvaart door grote schepen, die zich voor onderhoudswerkzaamheden in de parken bevinden of schepen die nabij de parken in de scheepvaartroutes varen. Zowel met het oog als op de radar zijn kleine schepen voor hen slecht zichtbaar.

Door installeren en het juiste gebruik van actieve AIS apparatuur aan boord van kleine schepen kan een groot deel van dit bezwaar ondervangen worden.

In geval van nood kan dit ook search and rescue acties vereenvoudigen.

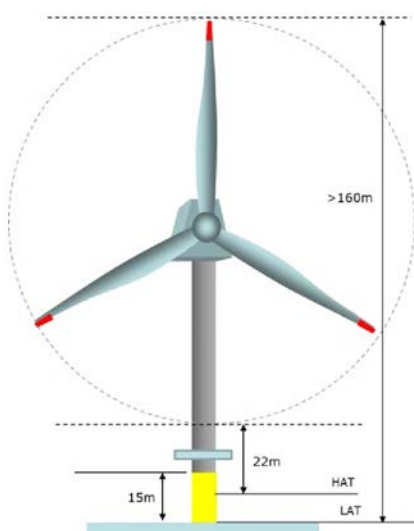
Het bereikbaar zijn via de aangewezen VHF kanalen kan ook bijdragen tot de eigen veiligheid en de veiligheid van de navigatie.

Op dit moment is er nog geen wettelijke basis, die op zee, voor niet commerciële schepen < 24meter lengte het aan boord hebben van VHF en/of AIS verplicht kan stellen.

b. in de parken

Schippers van kleine schepen die binnen windturbineparken varen doen er goed aan vooraf, bij het opstellen van hun vaarplan met geplande en alternatieve routes, studie te maken van alle relevante gegevens voor de veilige navigatie binnen de betreffende windturbineparken. Helaas is er daarvoor ook nog geen uniforme Europese regelgeving.

Voor zeilschepen is het van belang te letten op de doorvaarthoogte tussen de onderzijde rotor en het water oppervlak. In het algemeen wordt hiervoor een norm gehanteerd van minimaal 22 meter tussen het niveau van Highest Astronomical Tide en de laagste stand van de tip van de rotorbladen. In oudere parken kan dit anders zijn.



Figuur 1 bij benadering zijn hier de afmetingen van een 5 MW turbine getoond (CMK)

Binnen een windturbinepark kan sprake zijn van ander medegebruik door sportvissers en beroepsvissers, evenals sportduikers.

Verder kunnen delen van het park in gebruik zijn voor staand want visserij, vis- en zeewier kwekerijen.

Te allen tijde dient een goede uitkijk te worden gehouden waarbij AIS informatie van de omringende scheepvaart behulpzaam kan zijn.

Delen van het park kunnen afgesloten zijn wegens bouw of onderhoudswerkzaamheden. Dit wordt bekend gemaakt in de Berichten aan zeevarenden en Notices to Mariners. Ook

wordt relevante informatie regelmatig gemeld in uitzendingen van de kustwacht en bekend gemaakt via Navtex en de geëigende internet sites.

Bij werkzaamheden kunnen er vele soorten vaartuigen ingezet worden:

- Zogenaamde Jack-up barges, vaartuigen die hetzij gesleept hetzij zelfstandig varende naar hun werkplek gaan en tijdens hun werkzaamheden aan een turbine op poten staan;
- Onderzoeks(survey)schepen, die via een opname patroon de diepte opmeten en sonderingen doen om te zien wat de kwaliteit van de zeebodem is.
- Kabelleggers
- Snel varende Personeelsvaartuigen(Person Tranfer Vessels, PTVs) die onderhoudsmonteurs van en naar de turbines transporteren

Waar nodig zullen zij de dagmerken en verlichting van een beperkt manoeuvreerbaar schip tonen.

Je moet goede uitkijk blijven houden en zeer ruim vrij blijven van deze schepen.



Figuur 2 PTV zet personeel over bij een turbine (foto wingline)

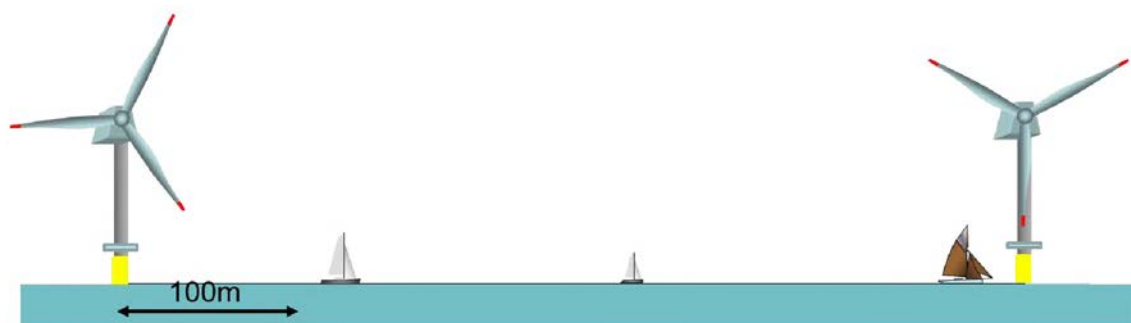
Het varen in de parken hoeft ook 's nachts geen problemen op te leveren. De turbines zijn goed verlicht. De positie moet je wel goed bijhouden omdat je bij het varen tussen de turbines snel gedesoriënteerd kan raken.

Voldoende zicht om door de parken te varen is onontbeerlijk. Je zult tenminste 2 turbines ver moeten kunnen kijken om veilig je weg te vervolgen.

In de windturbine parken liggen net onder het bodem oppervlak veel kabels. Daarom is er een ankerverbod. Als je in geval van nood, bijvoorbeeld om een aandrijving met een turbine te voorkomen, toch het anker hebt laten vallen, probeer dat dan niet met veel kracht weer thuis te halen, als het euvel verholpen is en je weer ankerop gaat. Laat de ankerlijn of -ketting dan liever slippen (meld het wel met de positie aan de beheerder).

Voorschriften met betrekking tot het houden van een veilige afstand tot de individuele turbines binnen het park, een verbod tot afmeren aan en een verbod tot het betreden van de turbines dienen te worden opgevolgd.

Schippers van kleine schepen die zich binnen windturbine parken bevinden, dienen er rekening mee te houden, dat in geval van nood de mogelijkheden voor Search & Rescue beperkter zijn. Het is moeilijker en in het park maar beperkt mogelijk om helikopters in te zetten. Veelal zal er dus in plaats daarvan - ook voor de verder uit de kust gelegen parken - voor de inzet van een reddingboot gekozen worden. Daardoor zal er meer tijd verlopen voordat hulp aanwezig is in vergelijking met de situatie van een klein schip dat zich op enige afstand van een park bevindt.



Figuur 3 vlnr. jachten met een lengte van resp. 20m, 12m en 24m getekend in een windturbine park met 5MW turbines die 500m uit elkaar staan.(CMK)

5. navigatie bij het uitvaren van windturbine parken en oversteken van vaarwegen tussen de diverse parken

a. Algemeen

Kleine schepen¹ hebben maar een beperkte zichtbaarheid. Deze is afhankelijk van de grootte van het vaartuig, de kleuren van de romp en/of de zeilen, de atmosferische omstandigheden en de toestand van de zee.

's Nachts is de zichtbaarheid niet meer dan de zichtbaarheid van de voorgeschreven navigatie verlichting. Volgens de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee(BVA) Voorschrift (Vs)22 dient die minimaal te zijn:

Lengte L	Zichtbaarheid in zeemijlen			
	boordlicht	heklicht	toplicht	Rondom zichtbaar licht
$L < 12\text{m}$	1	2	2	2
$12\text{m} \leq L < 20\text{m}$	2	2	3	2
$20\text{m} \leq L < 50\text{m}$	2	2	5	2

De zichtbaarheid van een schip op de radar is sterk afhankelijk van het materiaal waarvan de romp gemaakt is, de grootte van het schip, de vorm van de romp en opbouw, het voeren van een radar reflector, de atmosferische omstandigheden en de toestand van de zee. Hoewel de zichtbaarheid op de radar bij ideale omstandigheden veel groter zal zijn, zal de gemiddelde zichtbaarheid van een polyester of houten schip met een lengte < 12 meter, ondanks dat een goede radar reflector is aangebracht, niet veel meer zijn dan 3 zeemijlen (vergelijkbaar met het meeste betonningsmateriaal). Dit heeft gevolgen voor de toepassing van de BVA.

Dit reglement kent voor wat betreft het uitwijken 3 omstandigheden.

Deel B, afdeling I, Gedrag van schepen bij elk soort zicht.

Deel B, afdeling II, Gedrag van schepen die in het zicht van elkaar zijn.

¹ De Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee kennen geen onderscheid tussen kleine en grote schepen. Wel worden oa in voorschrift 9 en 10 apart genoemd zeilschepen (van alle afmetingen) en schepen geen zeilschip zijnde met een lengte van minder dan 20 meter. In deze aanbevelingen wordt met een klein schip bedoeld elk schip met een lengte kleiner dan 24 meter waarvoor het toegestaan is dat het door een windturbinepark heen vaart.

Deel B, Afdeling III, Gedrag van schepen bij beperkt zicht (die niet in het zicht van elkaar zijn).

In zicht van elkaar zijn, betekent dat volgens BVA, Vs 3k, "alleen wanneer het ene vanaf het andere *met het oog* kan worden waargenomen"

Veelal zullen er omstandigheden zijn waarop het kleine schip het grotere schip met het oog waarneemt, maar het omgekeerde nog niet het geval is. Voor deze omstandigheid is er in het BVA geen passende oplossing voor handen. In dat geval treedt voorschrift 2a in werking.

Het kleine schip zal, als er gevaar voor aanvaring is, een "voorzorgsmaatregel moeten treffen, die volgens het gewone zeemansgebruik of door de bijzondere omstandigheden waarin het schip zich bevindt, geboden is".

Met name zeilende schepen met een lengte kleiner dan 12m zullen 's nachts, als alleen de boordlichten te zien zijn voor een schip waarvan zij de koers kruisen, geen beroep kunnen doen op BVA, Vs 18, dat aangeeft dat een werktuigelijk voortbewogen schip moet wijken voor een zeilschip. Aler het grote schip in het geval dat er gevaar voor aanvaring is het kleine schip met het oog kan opmerken, zal het al zo dicht bij zijn dat een aanvaring door het schip dat moet uitwijken alleen niet of nauwelijks meer vermeden kan worden. Ook het kleine zeilschip zal dan (Vs 17b) "maatregelen moeten nemen die het beste kunnen bijdragen tot het vermijden van een aanvaring"

Hetzelfde geldt uiteraard voor een kleine motorboot, alleen is die wat beter zichtbaar omdat de zichtbaarheid van het witte toplicht aanzienlijk beter is dan de zichtbaarheid van het groene of rode boordlicht.

Bij het uitvaren van een windturbine park zullen de omstandigheden waarbij het kleine schip het grote schip al ziet, maar zelf nog niet zichtbaar is nog veel vaker voorkomen. Dit wordt mede veroorzaakt, omdat het kleine schip als het zich nog tussen of nabij de windturbines bevindt, bijna niet op de radar te detecteren is. Visueel zal 's nachts de verlichting van het kleine schip verdwijnen in de achtergrond van verlichting van de turbinesⁱⁱ.

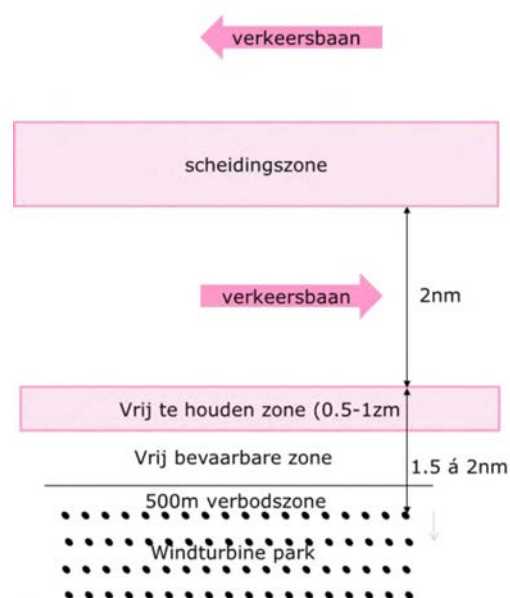
b. verkeersscheidingsstelsel

Bij verkeersscheidingsstelsels die ingesloten worden door windturbine parken, wordt extra ruimte gecreëerd tussen de verkeersbanen en de 500 meter grens tot de turbines. Teneinde geen verwarring te veroorzaken, "dienen schepen die geen gebruik maken van het verkeersscheidingsstelsel het met een zo ruim mogelijke marge als uitvoerbaar is te mijden". (Vs 10 h.) In het algemeen wordt onder zo ruim mogelijk een afstand tussen 0,5 en 1 zeemijl verstaan. De overige ruimte tot de 500meter grens is dan vrij bevaarbaar voor alle schepen. Die kunnen er van alle richtingen en kriskras doorheen varen. Alleen als deze ruimte aangemerkt wordt als zone voor kustverkeer mogen uitsluitend schepen met een lengte kleiner dan 20 meter, zeilschepen, vissersschepen en schepen die een

bestemming binnen het park hebben van deze ruimte tussen de verkeersbaan en de 500meter zone rond de turbine parken gebruik maken.

Bij het uitvaren van een turbinepark nabij een verkeersscheidingsstelsel zal een schip:

- Eerst maatregelen ter voorkoming van aanvaring moeten treffen voor schepen die in de



Figuur 4 Verkeersscheidingsstelsel naast een windturbinepark. De afstand tussen de verkeersbaan en de windturbines is afhankelijk van het grootste schip dat gewoonlijk gebruik maakt van de verkeersbaan.(CMK)

zone buiten het verkeersscheidingsstelsel varen, gelijk beschreven onder 4a Algemeen;

- Dan het verkeersscheidingsstelsel oversteken conform voorgeschreven in BVA, Vs 10c waarbij die Verkeersbanen gekruist dienen te worden met een voorliggende koers die zoveel mogelijk een rechte hoek ten opzichte van de algemene richting van de verkeersstroom benadert, als uitvoerbaar is en volgens BVA, Vs 10j een schip geen zeilschip zijnde met een lengte van minder dan 20meter of een zeilschip de veilige doorvaart van een werktuiglijk voortbewogen schip dat een verkeersbaan volgt niet mag belemmeren.
- Dan weer terecht komt in de zone tussen het verkeersscheidingsstelsel en het windturbine park aan de andere zijde van het verkeersscheidingsstelsel.

c. niet gedefinieerd vaarwater

Niet gedefinieerd vaarwater zijn de zogenaamde clearways die tussen de turbine parken doorlopen en de verkeersscheidingsstelsels verbinden. De enige voorwaarde waar deze clearways aan voldoen is een overeenkomst dat daar geen obstakels voor het scheepvaartverkeer gebouwd worden.

Niet gedefinieerd zijn ook eventuele corridors die tussen de bebouwde kavels van de turbine parken doorlopen.

Deze wateren mogen door alle schepen in alle richtingen bevaren worden. Schepen kleiner dan 24 meter lengte die een windturbine park uitvaren en willen oversteken, dienen er dus rekening mee te houden dat er van alle zijden verkeer kan komen en dat ze pas laat opmerkt opgemerkt worden.

Alleen als deze vaarwateren smaller zijn dan 2 zeemijlen zouden ze aangemerkt kunnen worden als een nauw vaarwater. Datzelfde geldt voor de Diep Water Route die langs de geplande windturbine parken loopt.

Dan dient bij het oversteken BVA voorschrift 9 in acht genomen te worden:

- Vs 9a, Als de richting van een nauw vaarwater of vaargeul gevolgd wordt, dient het de buitenzijde van de vaargeul aan zijn stuurboordzijde te houden, zo dicht als veilig en uitvoerbaar is.
- Vs 9b, Een zeilschip of een schip geen zeilschip zijnde met een lengte van minder dan 20 meter mag de doorvaart van een schip dat slechts in het nauwe vaarwater of de vaargeul veilig kan varen niet belemmeren.
- Vs 9d, Een schip mag een nauw vaarwater niet kruisen indien dit kruisen de doorvaart belemmert van een schip dat slechts in zulks een vaarwater of vaargeul veilig kan varen.
- Vs 9g, Indien de omstandigheden zulks toelaten, dient een schip het ankeren in een nauw vaarwater te vermijden.

ⁱ Een opvallende en dringende aanbeveling van de RYA is wel dat gestreefd moet worden naar een zo uniform mogelijke opstelling van turbines binnen afzonderlijke windturbineparken; daarmee is de veilige vaart gediend omdat niet iedere keer weer uitgezocht moet worden hoe de turbinepalen ten opzichte van elkaar gepositioneerd staan. Ook wordt sterk afgeraden om met z.g. 'curved arrays' te werken, daarmee wordt met name de zeilvaart gedwongen bij koersen aan de wind veelvuldig koers te veranderen (overstag manoeuvres) waarmee de veiligheid niet gediend is. Verlichting en markering van parken en turbines zou moeten voldoen aan uniforme internationale bepalingen.

ⁱⁱ Eventuele meldplicht bij in en/of uitvaart dient in de zeekaart vermeld te worden. Nabij de doorgaande routes dient vermeld te worden dat uit de parken schepen kleiner dan 24meter tevoorschijn kunnen komen teneinde het vaarwater over te steken of zich bij het overige verkeer te voegen.

Verzonden: 3/18/2021 4:07:39 PM

Onderwerp: Zienswijze

Project: Wind op zee - Kavels VI en VII Hollandse Kust (west) ontwerpbesluiten

Achternaam: [REDACTED]

Tussenvoegsel(s): [REDACTED]

Voorletters: [REDACTED]

Straat: Het Spijk

Huisnummer: 20

Postcode: 8321 WT

Woonplaats: Urk

Land: Nederland

Telefoonnummer: (0527) 69 81 51

E-mailadres: [REDACTED]

Als: Visserijorganisatie

(Mede) namens:

Organisatie: Nederlandse Vissersbond

Op welk ontwerpbesluit(en) heeft uw zienswijze betrekking?

Op ontwerpbesluiten Kavels VI en VII Hollandse Kust (west). Zie bijlage voor de zienswijze.

80056194_6322792_Zienswijze_kavelbesluit_Hollandse_Kust_(west).docx

Staan er naar uw mening onjuistheden in de ontwerpbesluiten?

Nee.

Zijn er zaken en/of belangen over het hoofd gezien?

Naar onze mening worden de belangen van de beroepsvissers te weinig erkend in de belangenafweging en realisatie van plannen in de Noordzee. Net als in eerdere zienswijzen, blijft de Nederlandse Vissersbond pleiten voor goede afspraken voorafgaand aan de bouw van de windparken. Daarin worden belangrijke visbestekken ontzien, en afspraken worden gemaakt over de onderlinge afstand tussen individuele windturbines en dat kabels op voldoende diepte in de zeebodem worden geplaatst. Dit zou de overlast voor de visserij enigszins kunnen beperken. Zie de zienswijze voor meer toelichting.

Wordt u geraakt in uw belang? Zo ja, kunt u aangeven hoe?

Zeker. Het ontwikkelen van windparken op zee, zorgt voor overlast voor visserij en milieu. Daarnaast zullen de kavels een belangrijk visgebied in beslag nemen, dat hierna verloren is voor de visserij. Ik verwijs u opnieuw naar de zienswijze die als bijlage is toegevoegd.

Zijn er andere zaken die u naar voren wilt brengen?

Meer gedegen onderzoek naar het effect van de ontwikkeling van windparken op grootschalig niveau is zeer gewenst. Ook hiervoor verwijs ik u naar de bijlage 1.

Aangetekend

Bureau Energieprojecten
Postbus 14
2270 AC Voorburg

No.: 20359033

Onderwerp: Zienswijze inzake ontwerp-kavelbesluiten VI en VII in windenergiegebied Hollandse Kust (west)

Uw schrijven: -

Urk, 18 maart 2021

Geachte meneer/mevrouw,

Door middel van deze brief dient belangenorganisatie voor de Nederlandse beroepsvisserij, de Nederlandse Vissersbond, namens haar leden, zijnde diverse betrokken visserijbedrijven, een zienswijze inzake de ontwerp-kavelbesluiten VI en VII in het windenergiegebied Hollandse Kust (west) en de milieueffectrapporten, gepubliceerd in de Staatscourant op 4 februari 2021, nummer 5137. Graag brengen we middels deze brief onze belangen nogmaals onder de aandacht.

Schaden belang

De beroepsvisserij is een erkend belang op de Noordzee. Het plaatsen van nieuwe windmolenparken op zee betekent voor de beroepsvisserij een beperking voor het uitvoeren van een commerciële (beroeps-)visserij. In de reeds bestaande en al gegunde windmolenparken heeft de overheid er voor gekozen, ondanks de vele gesprekken, dat medegebruik en doorvaart slechts zeer beperkt, en naar mening van de beroepsvisserij veel te beperkt, kan worden toegestaan. De sleepnetvisserij lijdt nagenoeg het volledige verlies en krijgt daar niets voor terug.

Het te realiseren windpark worden in zee geplaatst op een plek die veelvuldig gebruikt wordt door de beroepsvisserij. Het plangebied en directe omgeving vormen een behoorlijk intensief gebruikt deel van de Nederlandse kustzone en de toenemende claims op gebieden zijn een bedreiging voor beroepsvissers.

De beroepsvisserij pleit voor het ontzien van belangrijke visbestekken, de zogenaamde 'visserij hotspots', bij het bestemmen van gebieden voor windenergie, het maken van afspraken aangaande de onderlinge afstand tussen individuele windturbines en bijvoorbeeld over het diep(er) in de zeebodem plaatsen en houden van de kabels van en naar de windparken. Op deze wijze kan er een situatie worden gecreëerd waarbij er voor de beroepsvisserij visserijmogelijkheden deels blijven behouden om te kunnen vissen in en nabij de windparken. Ondanks de diverse stakeholderbijeenkomsten waar de visserijvertegenwoordigers deze zaken naar voren hebben gebracht, zijn er besluiten genomen tot voorbereidende werkzaamheden en uiteindelijk tot plaatsing van windparken, waarbij ons inziens onvoldoende gehoor is gegeven aan onze inbreng.

De visserman ziet steeds grotere delen van de Noordzee, waar hij tot dan toe reeds generaties lang heeft gevestigd, “verdwijnen” door claims van andere partijen voor onder andere de realisatie van windparken, voor de visserij gesloten natuurgebieden, vaarwegen en ankergebieden. De besluiten inzake de te realiseren windparken betekenen voor de vissers dat ze wederom visrijke gebieden verliezen en ook nog moeten omvaren om de resterende visgronden te kunnen bereiken. De overige scheepvaart zal onbedoeld ook tot meer hinder gaan leiden omdat de scheepvaart een steeds kleiner wordend deel van de drukbezette Noordzee tot haar beschikking heeft. De ontstane “drukke” op zee zal zeker toenemen als in de nabije toekomst nu er meer windmolenparken worden gerealiseerd waar ook de doorvaart beperkt wordt tot een kleine selecte groep scheepsverkeer of gesloten gebieden worden. Ter illustratie hebben wij een kaart van de Noordzee met voorgenomen en bestaande activiteiten bijgevoegd (zie bijlage 1). Het baart ons ernstige zorgen dat de nog beschikbare ruimte op de Noordzee steeds intensiever gebruikt zal gaan worden, waarbij wij onze ernstige zorgen uiten over het verlies aan visgronden. De Noordzee lijkt in rap tempo te veranderen in een industrieterrein. Op termijn wordt het voor onze beroepsvissers moeilijk, zo niet onmogelijk, om nog een inkomen te kunnen realiseren. De Nederlandse Vissersbond vindt dat de ontwikkeling van windenergie op zee de sector minder zou kunnen schaden dan dat nu het geval is, mits er bij het toewijzen van plangebieden en de daadwerkelijke bouw van windparken op zee ook daadwerkelijk rekening gehouden wordt met de belangen van de visserijsector. Het mijden van visgronden bij de aanleg van windparken en bijhorende kabels is een belangrijke voorwaarde voor de duurzame ontwikkeling van de windenergiesector én het behoud van een duurzame, economisch gezonde, visserijsector.

De Nederlandse Vissersbond is van mening dat er momenteel een dusdanige drang is ontstaan binnen overheidsinstanties om de Noordzee “vol te bouwen”, om zo aan diverse (internationale) afspraken te kunnen voldoen, waaronder het Europese Energieakkoord in relatie tot (i.r.t.) de bestaande en te realiseren windparken op zee, en de Natura2000-instandhoudingsdoelstellingen i.r.t. het behoud en de ontwikkeling van de natuur op en in zee. Echter, de belangen van de beroepsvissers worden naar onze mening te weinig erkend in de belangenafweging en realisatie van plannen in de Noordzee. De visserijsector is in alle plannen, en zeker de plannen voor de aanleg van windparken op zee, het spreekwoordelijke ‘ondergeschoven kindje’.

Ecologie

De Nederlandse Vissersbond vindt dat de impact van (voorbereidende werkzaamheden voor) grootschalige windenergie op zee onvoldoende wetenschappelijk is onderzocht. Het is onzeker wat de invloed op het zeeleven en de visstand is.

Rasenberg et al. (2015) beschreef dat de algemene verwachting is dat, vanwege de harde substraten, dat wil zeggen steenstort rond de kolommen (= windturbines en platforms) en de kolommen zelf, alsmede het ontbreken van sleepnetvisserij de visstand zal toenemen. Echter, deze verwachting is niet gestoeld op daadwerkelijk uitgevoerd onderzoek. Daarnaast beschreef Rasenberg et al. (2015) ook het volgende: *“geïnterviewde Britse vissers, die daadwerkelijk in de windparken hebben gevestigd stellen dat de kabeljauwstand zelfs is verminderd, wat zij wijten aan elektromagnetische straling van de kabels en/of lawaai van de windturbines. De zeebaars- platvis- en schaaldieren stand zou niet noemenswaardig veranderd zijn. Ook stellen zij dat de visgronden in de parken erg te lijden hebben onder een explosieve toename van zeesterren, die af zouden komen op de mossels die zich aan de kolommen hechten”*.

De bevindingen van de door Rasenberg et al. (2015) geïnterviewde Engelse vissers baart de Nederlandse Vissersbond en haar leden ernstige zorgen. Daarnaast melde Gyimesi et al. (2018) dat bij de vismonitoring van PAWP en OWEZ echter weinig effecten aantoonde van het verbod van visserij (inclusief bodem beroerende visserij) op bodemvissen in het windpark (in het bijzonder bodemvissen). Het lijkt erop dat er vooralsnog geen positief effect is van een verbod van bodem beroerende visserij in het plangebied op de vispopulatie.

Het is aangetoond dat de beoogde blijvende constructies, zijnde kabels, platforms en de windturbines, ongunstige effecten zullen hebben op het ecosysteem en, als gevolg daarvan, de visserij. Ongunstige effecten zoals voor benthische organismen zijn middels onderzoek reeds aangetoond: benthische organismen komen in kleinere hoeveelheden voor in niet bevisbare delen van zee (een bestaand gasplatform is onderzocht met als doel ook een uitspraak te kunnen doen over de toekomstig te bouwen windmolenparken) dan gebieden waar gevist wordt (Glorius et al., 2016) en de benthische soortensamenstelling in en rondom de Nederlandse windmolenparken komen nauwelijks overeen met de soortensamenstelling in en rondom Nederlandse natuurlijke riffen (Coolen et al., 2017). In het onderzoek van Coolen et al. (2017) werd een toename gevonden in het aantal soorten in en rondom windmolenparken, maar in dit onderzoek werd voornamelijk 'nieuwe' soorten aangetroffen, soorten die voorheen niet werden aangetroffen in het gebied. Er is dus sprake van verandering in de soortensamenstelling.

Naar verwachting zal een verandering in de benthische soortensamenstelling ook doorwerken in de voedselketen en kan in potentie zodoende dus ook effect hebben op de aanwezigheid van de nu aangetroffen vis/schaaldiersoorten in de windmolenparken en de directe omgeving. Hier kan uit worden gelezen dat een ingreep in het ecosysteem (verdwijnen of aanpassen van visserij en plaatsen van windturbines) grote gevolgen kan hebben voor het ecosysteem. De effecten zijn in tegenstelling tot wat doorgaans wordt verondersteld niet positief voor de 'originele' aanwezige (doel)soorten. Zo melde Gyimesi et al. (2018) bijvoorbeeld dat bij een onderzoek met gezenderde tongen (de tong/*Solea solea* is voor de Nederlandse demersale visserij een van de meest belangrijke soort) er geen kraamkamerfunctie van het OWEZ park kon worden aangetoond (Winter et al. 2010, van Hal et al. 2012).

De Nederlandse Vissersbond uit haar zorg over de visbestanden van de doelsoorten waarop de Nederlandse vissersvloot momenteel commercieel vist in de Noordzee en Waddenzee. Momenteel is er te weinig bekend over de effecten van windparken of bijbehorende constructies op zee op het bestaande ecosysteem en de daarin voorkomende, gezonde, visbestanden. Initieële onderzoeken die reeds zijn uitgevoerd tonen aan dat er een aanmerkelijke kans is dat de plaatsing van windparken in zee op termijn effect zal, dan wel kan, hebben op de samenstelling van diverse soorten binnen het ecosysteem. De Nederlandse Vissersbond is dan ook van mening dat in het kader van het 'voorzorgsbeginsel' nader onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek dient plaats te vinden, nu te veel onduidelijk is aangaande de impact op het ecosysteem. En indien nodig dienen door de exploitanten van windparken maatregelen te worden genomen om significant negatieve effecten op het ecosysteem te mitigeren.

In opdracht van Rijkswaterstaat heeft Deltares onderzoek gedaan naar de mogelijke systematische effecten van grootschalige windparken. Het onderzoek toont aan dat de schaalvergroting in offshore wind voor 2030 en zelfs nog meer voor 2050 in de Zuidelijke Noordzee op zeer fundamentele manieren invloed zal hebben op het functioneren ervan. Offshore wind op grootschalig niveau heeft direct effect op wind en golven (Boon et al., 2018). Gezien het feit dat vissers volledig afhankelijk zijn van getij, stroming en watertemperaturen, uit de Nederlandse Vissersbond haar bezorgdheid over deze fundamentele veranderingen in het ecosysteem wanneer windparken op grootschalig niveau actief worden. Ter illustratie kunt u in bijlage 2 een versimpelde illustratie vinden van de effect-keten benadering zoals opgesteld door Boon et al. (2018) van offshore windmoleneffecten vanuit verschillende factoren waaruit het ecosysteem van de Noordzee bestaat.

Een langere tijd worden er al zorgen gebaat over de geluidsproductie tijdens werkzaamheden ten behoeve van het realiseren van windmolenparken. Als voorbeeld refereren we naar een artikel in Vroege Vogels met een interview van dhr. W. Verboom en de schokkende titel: "Windmolenparken in zee catastrofaal voor vissen en zeezoogdieren" (Vroege Vogels, 2005). De verontrustende beweringen welke dhr. Verboom aanhaalt in dit interview zorgt er voordat de Nederlandse Vissersbond zich nader heeft verdiept in dit onderwerp. De Nederlandse Vissersbond wil er op wijzen dat door de promotie

(deel)onderzoeken van zowel gedragsbioloog dhr. Errol Neo en geluidsdeskundige dhr. Özkan Sertlek nieuwe inzichten zijn verkregen in de gevolgen van geluid op een ecosysteem. Dit is zeker van belang gezien het feit dat er maar een beperkte hoeveelheid aan onderzoeksgegevens naar het effect van geluid op onderwaterleven beschikbaar is. De beroepsvisserij pleit voor nader onderzoek naar het mogelijk onbedoeld verstoren of verjagen van vissen door middel van geluid in het geplande tracé wel overwogen wordt meegenomen in de besluitvorming. Wat zijn de effecten van geluid bij plaatsing van de windturbines op zee? Wat zijn de effecten van het geluid van de draaiende windturbines en de bijbehorende trillingen van de turbines richting de zeebodem? Het zijn relevante vragen waarop vooralsnog geen sluitende antwoorden gegeven zijn.

Neo et al. (2015) constateerde in een onderzoek dat zeebaarzen zich naar enige tijd herstelden naar hun normale zwemgedrag en dat ze gewend leken te raken aan de geluiden. Opmerkelijk was wel dat de vissen eerder wendden aan een harder geluid dat langdurig werd afgespeeld dan aan een zachter geluid met pauzes (Neo et al., 2015). Na elke pauze leken de vissen telkens weer te schrikken van het geluid (Neo et al., 2015). Dit onderzoek bevestigt dat we met menselijke perceptie snel een verkeerde interpretatie kunnen maken zonder degelijk onderzoek. Dit zou betekenen dat de onderwater geluidseffecten (zeker met de toenemende scheepsverkeer op kleiner deel van Noordzee) mogelijk sterker zijn dan nu vaak wordt verondersteld en het onderzoek van Sertlek et al. (2016) had dit mogelijk beter inzichtelijk kunnen maken. Want het onderzoek van Sertlek et al. (2016) leverde een belangrijke bijdrage aan het in modellen vatten van geluidverspreiding wat van belang is voor het voorspellen van effecten.

De beroepsvisserij heeft te maken met diverse natuurbeschermingsregels en daartoe behorende wetgeving. Het wordt steeds lastiger om de benodigde vergunningen op basis van de Wet natuurbescherming (Wnb-vergunningen) te verkrijgen. De beroepsvissers hebben te maken met vele kritische (ecologische) eisen waaraan zij moeten voldoen en hier werken de vissers met zorg aan mee. Daarom wil de beroepsvisserij, een activiteit welke al eeuwenlang plaatsvindt op de Noordzee, voorkomen dat er negatieve effecten optreden op het ecosysteem van de Noordzee en aangrenzende wateren, voortkomend uit dit windenergieproject. Zeker als eventuele negatieve gevolgen in de toekomst worden gebruikt om de beroepsvisserij (wederom) verder in te perken vanwege cumulatieve effecten.

Evenals het plan 'Wind op zee Hollandse Kust (west)' dient de beroepsvisserij ook (periodiek) vergunningen aan te vragen voor de beroepsmatige visserijactiviteiten die zij uitvoert. Hierbij dienen Passende Beoordelingen geschreven te worden, waarbij o.a. de effecten van de visserijactiviteiten dienen te worden gecumuleerd met de effecten van overige (reeds bestaande/gegunde) activiteiten binnen het Noordzee- en Waddengebied. Gelet op het feit dat dit voorbereidende werkzaamheden zijn voor het uiteindelijke beoogde doel van deze activiteit (= realisatie windmolenparken) zullen de grootschalige en blijvende activiteit omvat, in combinatie met de eventuele negatieve effecten op het ecosysteem van deze activiteit, is de verwachting dat het verkrijgen van de benodigde vergunningen voor de beroepsvisserij zullen worden bemoeilijkt.

Onderzoek

Samengevat betekent één en ander dat het aangewezen gebied "onbruikbaar/minder bruikbaar" is voor visserij groter is dan enkel de windmolenparken zelf. Daarnaast zijn concrete alternatieve mogelijkheden voor de visserij in Nederlandse windmolenparken beperkt en niet goed in de praktijk getest (Rasenberg et al., 2015). Het is van groot belang dat er meer en gedegen onderzoek wordt verricht naar de gevolgen op het ecosysteem d.m.v. het plaatsen van windmolenparken en aanverwant is er gericht onderzoek benodigd naar de opties voor doorvaart en medegebruik. Zo ligt het in de verwachting dat de visserij op krabben en kreeften in windparken op zee wellicht rendabel kan worden, maar ook dit is afhankelijk van diverse randvoorwaarden (Rasenberg et al., 2015). Tegelijkertijd wordt door de meeste vormen van medegebruik de doorvaartmogelijkheid belemmert

(Bolman et al., 2019). Zo is het noodzakelijk om (meer) rekening te houden met de belangen van de demersale sleepnetvisserij aangezien deze groep vissers de meeste hinder en bijbehorende (financiële) schade ondervindt van de windparken op zee.

Ondanks alle consultaties de afgelopen jaren stelt de Nederlandse Vissersbond dat het belang van de beroepsvisserij en dat van het ecosysteem te weinig erkend en meegenomen is in de plannen. De visserijsector voelt zich dan ook niet serieus genomen en de betrokkenen hebben onvoldoende gevoel bij de verliezen die door deze beroepsgroep geleden worden. De visserij is gebaat bij een gezond ecosysteem en aantasting ervan dient te worden voorkomen.

De kansen van de visserij zijn afhankelijk van de kennis van welke organismen goed gedijen in deze nieuwe ecosysteem. Daarom dienen er opnames te worden gedaan wat betreft de impact en de gevolgen van de installaties op het mariene milieu inclusief de visbestanden. Daarnaast is het voor het aanvragen van diverse vergunningen, onder andere op basis van de Wet natuurbescherming, voor visserij-activiteiten zeer belangrijk om te weten wat de cumulatieve effecten zijn van diverse activiteiten op zee. Hiervoor zijn de gezamenlijke effecten van diverse activiteiten op zee voornamelijk belangrijk voor vogelbestanden. Daarom zou de Nederlandse Vissersbond graag zien dat deze cumulatieve effecten nader worden onderzocht.

Plaatsing kabels

De Nederlandse Vissersbond is van mening dat de nog te ontwikkelen en te realiseren windparken op zee geplaatst moeten worden in gebieden die weinig worden bevestigd. Wanneer voor de windparken kabels worden geplaatst zal dit ook rijke visgronden doorkruisen. Doordat de plaatsing van kabels onmisbaar is voor de realisatie van het windpark zal de Nederlandse Vissersbond graag willen zien dat er gekozen wordt voor de tracé met de minste impact op visserij, namelijk het tracé waarbij de minste visgronden worden doorkruist.

Aansluitend streeft de Nederlandse Vissersbond ernaar dat de kabels op voldoende diepte worden gegraven. De visserijsector heeft in het verleden vaker zorgen geuit over kabels van windmolenparken die bloot komen te liggen op de bodem van de Noordzee, omdat netten eventuele schade zouden kunnen aanrichtingen aan deze kabels. Zo stelde TenneT in het verleden bij het ontwerpbesluit "Net op zee Hollandse Kust (noord) en Hollandse Kust (west Alpha)" het volgende hierover: "Dat kabels niet bloot komen te liggen is ook het belang van TenneT. Blootliggende kabels kunnen makkelijker beschadigen, door o.a. noodankers, visnetten en gezonken afval. TenneT kiest daarom voor een begraafdiepte die in principe geen onderhoud vergt gedurende de levensduur van de kabels. Ook geldt er vanuit de Waterwet een verplichte begraafdiepte met daarbij een monitorings- en herstelverplichting". We hopen dat ook tijdens deze werkzaamheden TenneT ervoor kiest om de kabels op voldoende diepte in de zeebodem te willen gaan plaatsen, waarbij het de voorkeur geniet om dit op minimaal drie meter diepte te plaatsen. Aanvullend is het voor de beroepsvisserij van belang dat de werkzaamheden in een korte tijd gebeuren i.v.m. overlast, door middel van verstoring doelsoorten en fysieke verstoring van vismogelijkheden bijvoorbeeld door kabels of werktuigen. Wij pleitten daarom voor een korte periode, gezamenlijk geen meerdere kwartalen/jaren duurt, voor het legen en daadwerkelijk ingraven van de kabels.

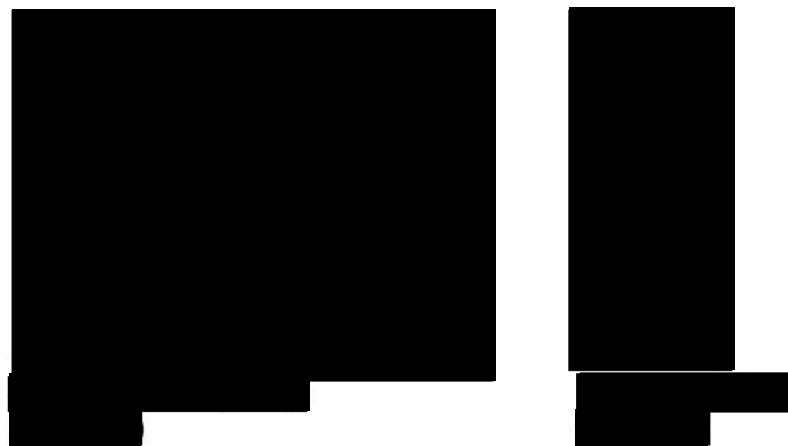
Daarnaast blijft de Nederlandse Vissersbond bezorgd over de gevolgen van de toekomstig te realiseren windmolenparken en meer specifiek ten aanzien van de gevolgen van windmolenparken op de beroepsvisserij die in de directe omgeving plaatsvindt. Duidelijk is dat het ecosysteem in de voormalige visgronden en directe omgeving zal gaan veranderen met deze nieuwe "kunstwerken" en aanverwant de beperkingen van de visserijactiviteiten rondom de windparken.

Tot slot

Wij gaan ervan uit dat we u voldoende hebben geïnformeerd omtrent het belang van visserij door middel van deze zienswijze. Wij willen als belanghebbende worden gekend in de verdere besluitvorming en zouden eventueel graag nadere mondelinge toelichting van deze zienswijze willen geven. Mocht u naar aanleiding van deze brief vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met [REDACTED], via telefoonnummer 0527-698151 of per e-mail [REDACTED]. Ik vertrouw erop dat u onze zienswijze serieus in overweging neemt. Bij voorbaat dank voor uw medewerking en in afwachting van uw antwoord.

Met vriendelijke groeten,

NEDERLANDSE VISSERSBOND



Bijlagen:

Bijlage 1: Ruimtegebruik Noordzee

Bijlage 2: Systematische effecten van grootschalige implementatie van offshore windparken

Referenties

Bolman, B., Boon, A., Maarse, M., Roetert, T., Schouten, J.J. en Vergouwen, S., 2019. Verkenning toekomstig medegebruik windparken. Deltares rapport 11203133-002-ZKS-0007

Coolen, J.W.P., van der Weide, B., Cuperus, J., van Moorsel, G., Blomberg, M., Faasse, M., Bos, O.G. en Lindeboom, H. J. Chapter 6: BENTHIC BIODIVERSITY ON OLD PLATFORMS, YOUNG WIND FARMS AND ROCKY REEFS, onderdeel van thesis verslag: Coolen, J.W.P. North Sea Reefs. Benthic biodiversity of artificial and rocky reefs in the southern North Sea 203. PhD thesis, Wageningen University & Research, Wageningen, NL, 2017. DOI 10.18174/404837.

Boon, A.R., Caires, S., Wijnant, I.L., Verzijlbergh, R., Zijl, F., Schouten, J.J., Muis, S., van Kessel, T., van Duren, L. en van Kooten, T., 2018. Assesment of system effects of large-scale implementation of offshore wind in the southern North Sea. Deltares rapport 1202792-002-ZKS-0006

Glorius, S., van Hal, R., Kaag, K., van der Weide, B., Chen, C., van Kooten, T., 2016. Benthic development around a gas platform in the North Sea - a small scale closure for fisheries; A trait based approach. Wageningen, Wageningen Marine Research (University & Research centre), Wageningen Marine Research report C121/16, pp: 422.

Gyimesi, A.E.L., Rebolledo, B., Kleyheeg-Hartman, J.C., de Jong, J.W., Teunis, M., Didderen, K., Boonman, M., Schutter M. en Fijn R.C., 2018. Achtergronddocument ten behoeve van MER en PB windenergiegebied Hollandse Kust (noord). Kavel V en VI: vogels, vleermuizen, vissen en benthos. Bureau Waardenburg Rapportnr. 18-068. Bureau Waardenburg, Culemborg.

Lindeboom, H. J., Kouwenhoven, H. J., Bergman, M.J.N., Bouma, S., Brasseur, S., Daan, R., Fijn, R.C., de Haan, D., Dirksen, S., van Hal, R., Hille Ris Lambers, R., ter Hofstede, R., Krijgsveld, K.L, Leopold, M. en Scheidat, M., augustus 2011. Short-term ecological effects of an offshore wind farm in the Dutch coastal zone; a compilation. IOP Publishing Ltd, Environmental Research Letters, Volume 6, Nummer 3.

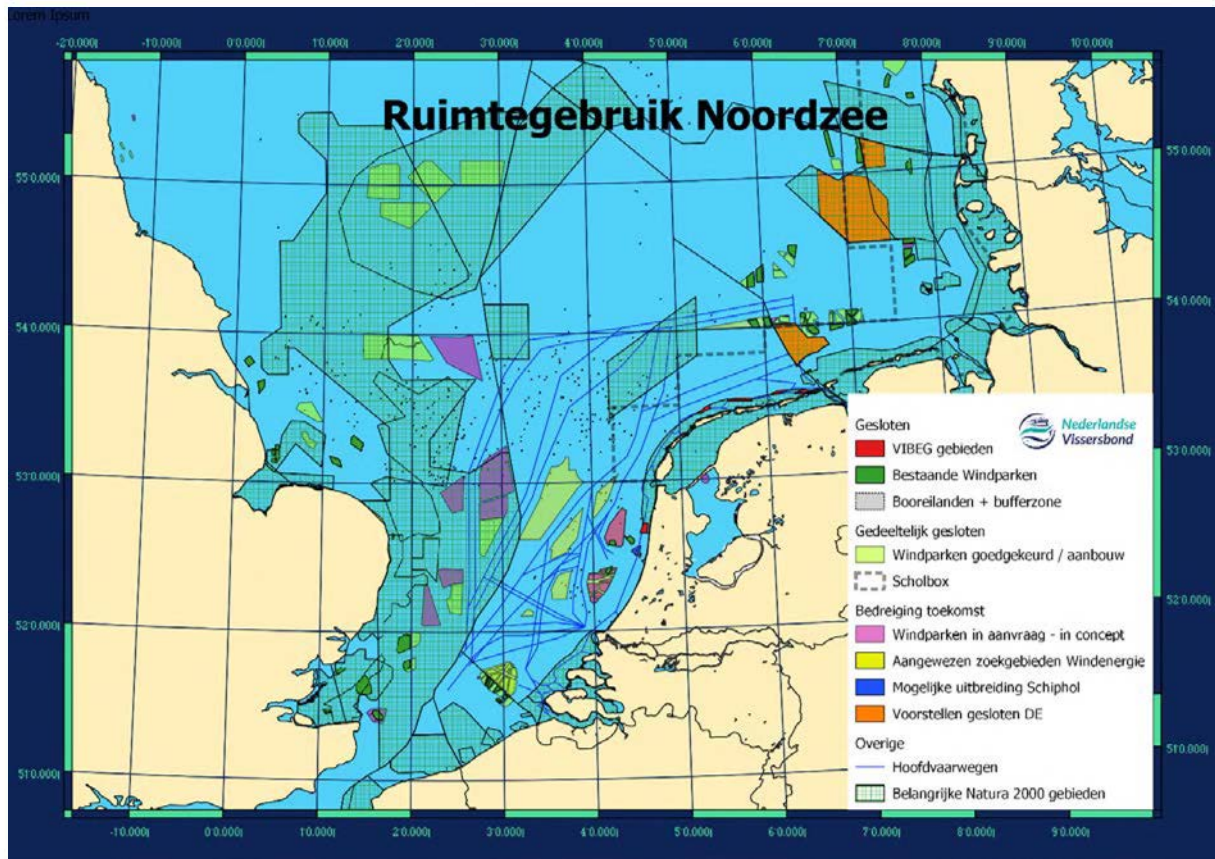
Rasenberg, M., Smith, S., Turenhout, M. Taal, K. (2015) Vissen in windmolenparken: inventarisatie van de (on)mogelijkheden. IMARES Rapport [C030/15]

Van Hal R., B. Couperus, S. Fassler, S. Gastauer, B. Griffioen, N. Hintzen, L. Teal, O. van Keeken, E. Winter, 2012. Monitoring- and Evaluation Program Near Shore Wind farm (MEP-NSW) - Fish community. IMARES Report C059/12 OWEZ_R_264_T1_20121215_final_report_fish.

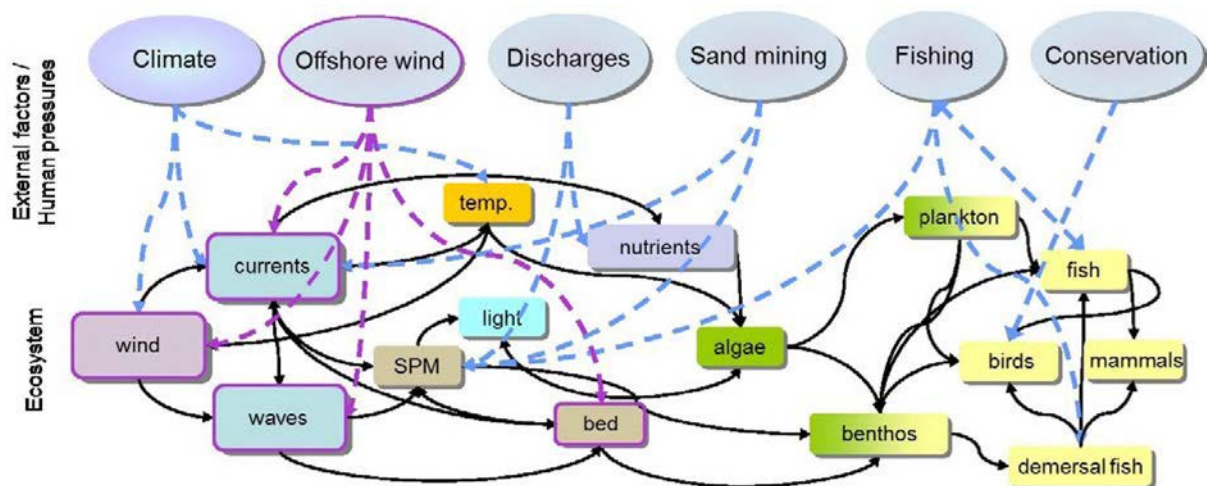
Vroege vogels, 3 juli 2005. Windmolenparken in zee catastrofaal voor vissen en zeezoogdieren. Artikel ten behoeve van interview met Wim Verboom, link: <https://vroegevogels.bnnvara.nl/nieuws/windmolenparken-in-zee-catastrofaal-voor-vissen-en-zeezoogdieren>.

Winter, H.V., G. Aarts & O.A. van Keeken 2010. Residence time and behaviour of sole and cod in the Offshore Wind farm Egmond aan Zee (OWEZ). Report number OWEZ_R_265_T1_20100916. Imares Wageningen UR.

Bijlage 1 Ruimtegebruik Noordzee



Bijlage 2 Systematische effecten van grootschalige implementatie van offshore windparken



BRON: Boon et al., 2018.

Verzonden: 3/18/2021 5:14:01 PM

Onderwerp: Zienswijze

Project: Wind op zee - Kavels VI en VII Hollandse Kust (west) ontwerpbesluiten

Achternaam: [REDACTED]

Tussenvoegsel(s):

Voorletters: [REDACTED]

Straat: Arthur van Schendelstraat

Huisnummer: 550

Postcode: 3511 MH

Woonplaats: Utrecht

Land: Nederland

Telefoonnummer:

E-mailadres: [REDACTED]

Als: Branche organisatie

(Mede) namens:

Organisatie: Nederlandse WindEnergie Associatie (NWEA)

Op welk ontwerpbesluit(en) heeft uw zienswijze betrekking?

Beiden

Staan er naar uw mening onjuistheden in de ontwerpbesluiten?

Zie bijlage

Zijn er zaken en/of belangen over het hoofd gezien?

Zie bijlage

Wordt u geraakt in uw belang? Zo ja, kunt u aangeven hoe?

Zie bijlage

Zijn er andere zaken die u naar voren wilt brengen?

Zie bijlage

80058697_6323074_20210318_NWEA_zienswijze_OB_HKW.pdf80058697

Aan:
Bureau Energieprojecten
Inspraakpunt Kavelbesluiten VI en VII Hollandse Kust (west) ontwerp kavelbesluiten
Postbus 142
2270 AC Voorburg

Utrecht, 18 maart 2021

Betreft: NWEA zienswijze ontwerp kavelbesluiten HK West

Graag maakt de Nederlandse WindEnergie Associatie (NWEA) gebruik van de geboden gelegenheid om reactie te geven op de ontwerp kavelbesluiten Hollandse Kust West. NWEA is een brancheorganisatie die het merendeel van de op het gebied van windenergie actieve bedrijven verenigt. NWEA ondersteunt de planmatige uitrol van windenergie op zee zoals door de overheid momenteel wordt uitgevoerd, waarbij zoveel mogelijk ruimte wordt geboden om de laatste technologische ontwikkelingen te kunnen toepassen.

2.4 Beleidskader

In het ontwerpbesluit wordt nog gesproken over een *onderhandelingsakkoord* Noordzee genoemd. Na het kamer overleg 27 januari en de stemming over de daar ingebrachte moties 2 februari is er echter sprake van een aangenomen akkoord (geen onderhandelaars akkoord meer). Instemming Tweede Kamer; een breed politiek draagvlak voor het Akkoord.

Een van de afspraken uit het Noordzeeakkoord betreft het aanwijzen van nieuwe windenergiegebieden in paragraaf 4.11; *nieuwe windenergiegebieden voor ten minste 20-40 GW onder de voorwaarden die afgesproken zijn in het Klimaatakkoord, respectievelijk voldoende energievraag en binnen de ecologische draagkracht van het systeem.*

In het proces tot aanwijzing van nieuwe windenergiegebieden is, uitgaande van 11 GW in 2030 en 38 GW in 2050 volgens het lage, importafhankelijke scenario, gezocht naar een combinatie van zoekgebieden voor in totaal 27 GW aan windenergie. NWEA acht het van het grootste belang dat deze gebieden inderdaad concreet aangewezen worden in het NWP '22-'27 dat eind maart in ontwerp ter inzage gaat. Zonder het vooruitzicht van een voldoende grote 'voorraad' aan nieuwe windenergiegebieden dreigt de tot nu toe voorspoedige verloopende uitrol van windenergie op zee, de grote inhaalslag, en het daarmee tijdig behalen van de klimaatdoelen, te stagneren.

Daarbij is het ook van groot belang dat de reeds in de Beleidsnota Noordzee 2016-2021 aangewezen gebieden die nog niet zijn ingevuld met windenergie in een nieuwe Routekaart, zoals die nu niet ingevulde zuidelijke kavel van HK West, in het NWP '22-'27 worden herbevestigd en daarmee beschikbaar blijven om te kunnen versnellen.

4.2 Verkaveling

De decommissioning van de platforms zou net op tijd moeten gebeuren. De tijdslijnen ogen wat krap en dat brengt een risico met zich mee in het geval de bouw van het windpark spoediger verloopt en / of gaswinning toch langer doorloopt. Het zelfde geldt voor telecomkabels. Hoe wordt dit gemanaged?

In de Routekaart Wind op zee 2030 staat dat het volledige kavel voor Hollandse Kust West aangewezen; echter wordt maar gesproken over 2 kavels (1,4 GW); het niet in het kavelbesluit ingevulde deel dient te worden herbevestigd in het Noordzee programma '22-'27

4.4.1 Langere vergunningsduur (vs. 6.1)

NWEA adviseert om een vergunningsduur van 40 jaar op te nemen in het kavelbesluit. Het verlengen van de vergunningsduur – zoals opgenomen in het wetsvoorstel ter wijziging van de Wet Windenergie op Zee en als zodanig door de Tweede Kamer aangenomen – is een relatief eenvoudige doch zeer doeltreffende manier om de business case van wind op zee te verbeteren. Een veertigjarige vergunning is te rechtvaardigen kijkend naar technische levensduur en zorgt voor een substantiële verbetering van de business case voor ontwikkelaars. Inclusief ontwikkel-, bouw- en

verwijderperiode is 40 jaar nodig om de volle technische levensduur van 35 jaar te kunnen benutten. Een langere vergunningsduur biedt een betere business case wanneer hierdoor de operationele fase 30-35 jaar beslaat, vandaar ook de aanstaande wijziging in de Wet Windenergie op Zee. Kostenreductie is van toenemend belang, gezien de onzekere prijsontwikkeling van elektriciteit, alsook de uitblijvende zekerheid van toenemende elektriciteitsvraag. Bovendien voorziet het kavelbesluit in de verplichting om kort na de operationele fase te beginnen met het ontmantelen van het windpark om onnodig ruimtegebruik te voorkomen. Indien er nog zorgen zijn rondom onnodig ruimtebeslag, zou het kavelbesluit kunnen voorzien in het teruggeven/intrekken van de vergunning zodra ontmanteling voltooid is. NWEA verzoekt dan ook om het kavelbesluit eerst vast te stellen na in werking treden van de Wijziging van de Wet windenergie op zee (EK 35.092, Ondersteunen opgave windenergie op zee).

Indien voorzien is dat vergunningen gelijktijdig worden verstrekt en daardoor dezelfde termijnen kennen (voor start productie en einde vergunningsduur), is het daarnaast wenselijk om de termijnen van kavel VII later te laten ingaan om zo een optimale match tussen gebiedsbelasting en operationele periode te faciliteren.

5. Milieueffectrapport (MER) Bandbreedte windpark

We zien graag verhelderd op welke manier de kavelbesluiten voor Hollandse Kust West de mogelijkheid bieden om (op termijn) waterstofproductie te realiseren binnen, of in nabijheid van, de kavels, wat eventuele knelpunten zijn en hoe de overheid deze wil adresseren.

Het feit dat er geen maximumgrootte van het windpark vast wordt gelegd biedt meer ruimte en flexibiliteit voor overplanting (t.o.v. eerdere kavels). Om Hollandse Kust West toekomstbestendig te maken, dient het kavelbesluit ruimte te bieden om (op termijn) waterstofproductie toe te kunnen voegen aan het 'reguliere' windpark. Ook indien er mogelijkheden of vereisten komen om innovatie te faciliteren binnen Hollandse Kust West, dient het Kavelbesluit hierop ingericht te zijn. NWEA verzoekt dan ook om het voorschrift om de turbines *allemaal* aan te sluiten op het West Alpha platform van Tennet te wijzigen in een vereiste om *ten minste 693MW* aan te sluiten op het West Alpha platform.

6.2.2 Luchtvaart obstakelverlichting (vs. 4.10)

De vereisten zoals nu geformuleerd lijken invloed te hebben op het ontwerp van een windpark en daarmee mogelijk de optimalisering (wake losses) te beïnvloeden en de vraag is hoe haalbaar het überhaupt is met grotere turbines. Is het mogelijk, omwille van een efficiënt parkontwerp, een ruimere afstand tussen de (verlichting op de) windturbines aan de buitenzijde van het windpark zijn toegestaan, zolang al deze turbines zijn uitgerust met obstakelverlichting voor de luchtvaart?

6.8 Archeologie (vs. 4.9)

De indieningstermijn voor het archeologisch plan is hier 18 maanden vooraf aan constructie, waar dit bij Hollandse Kust Noord 3 maanden is. Wij vinden het van belang dit gelijk te trekken; ook voor HK W 3 maanden. Met ongeveer 9-12 maanden benodigd om een archeologisch plan te maken, komt met de indieningstermijn van 18 maanden de aanvangstijd voor het opstellen op circa 30 maanden. Met een tijdsvereiste in de tendercriteria wordt dat erg lastig.

7.6.4 Stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden (vs. 4.5)

Nieuwe Stikstof wetgeving

Stikstofdepositie op natuurgebieden is al enige tijd een probleem in Nederland en wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de landbouw. Rechterlijke uitspraken ter bescherming van de Natura 2000-gebieden hebben geleid tot beperking van ontwikkelingen in de woningbouw, infrastructuur en het bedrijfsleven. Met het door de Raad van State ongeldig verklaren van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) is dit probleem nijpend geworden, waardoor Nederland min of meer op slot zit voor nieuwe (bouw)projecten. Voor een structurele oplossing van het stikstofprobleem heeft minister Schouten van LNV de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn) opgesteld. Met het treffen van stikstofreductiemaatregelen door deze wet wordt ruimte geschapen voor een vrijstelling van de natuurvergunningplicht voor bouwactiviteiten; de Wsn introduceert in de Wnb een partiële vrijstelling van de Natura 2000-vergunningplicht voor de gevolgen van stikstofdepositie door bij amvb aan te wijzen activiteiten van de bouwsector. De wet is op 9 maart jl. door de Eerste Kamer aangenomen.

In de toelichting bij de Wsn is specifiek genoemd dat de partiële bouwvrijstelling uitdrukkelijk ook geldt voor duurzame energieprojecten, zoals in dit geval voor de aanleg van windparken op zee. Het kenmerk van winparken op zee is namelijk dat de aanleg hiervan weliswaar enige emissie van broeikasgassen en stikstofoxides met zich meebrengt, maar dat deze emissies tijdens de gebruiksfase juist minimaal zijn. Vergeleken met fossiele energieopwekking resulteert windenergie in een sterke afname van emissies en daarom per saldo een positief effect op het klimaat, het milieu en de natuur.

Mede naar aanleiding van de behandeling van de Wsn in het parlement, hebben de minister van LNV en de provincies op 3 maart 2021 de Handreiking Voortoets Stikstof¹ uitgebracht. Deze handreiking is bedoeld om initiatiefnemers duidelijkheid te geven over diverse onderwerpen ten aanzien van de stikstofproblematiek. Dit betreft onder meer extra emissie ruimte en flexibiliteit voor tijdelijke bouw- en aanlegactiviteiten, zoals de aanleg van windpark HKW. In de bijbehorende (nu nog concept-) AMvB wordt de bouwsector dan ook specifiek vrijgesteld van de natuurvergunningplicht, maar moet de initiatiefnemer wel adequate stikstofreductiemaatregelen opnemen in zijn vergunningsaanvraag. Flexibel omgaan met aanlegemissies doet recht aan het feit dat de aanlegemissies van windparken tijdelijk zijn en dat deze emissies tijdens de operatie van het windpark later ruimschoots worden terugverdiend met de uitgespaarde emissies van fossiele elektriciteitsopwekking.

In de ontwerp kavelbesluiten zijn echter een hard emissieplafond opgenomen, zijn maximale emissies per kavel per jaar aangegeven en is een maximale jaarlijkse depositie opgenomen. In de nieuwe stikstofwet worden alle bouw- en aanlegemissies vrijgesteld van de Wnb-vergunningplicht. Hiermee komt de noodzaak te vervallen om in de kavelbesluiten harde eisen en voorwaarden op te nemen ten aanzien van de stikstofemissies en -depositie.

Het ligt voor de hand dat bij windpark HKW wordt voorgesorteerd op het van kracht worden van de Wsn, aangezien de wet in werking zal treden voordat de bouw start, en dat gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheden die de Wsn biedt. Het zou daarom vanzelfsprekend zijn dat het huidige ontwerp kavelbesluit zodanig wordt aangepast dat het in lijn is met de strekking van de Wsn. Mocht dat niet mogelijk blijken dan adviseren wij om de publicatie van het kavelbesluit uit te stellen tot na inwerkingtreding van wet en AMvB.

Haalbaarheid

Wij hebben vraagtekens bij de technische/logistieke haalbaarheid van het stikstofvoorschrift in zijn huidige vorm gezien de (tijdelijke) beschikbaarheid en betaalbaarheid van installatieschepen die hieraan kunnen voldoen. Het is misschien technisch mogelijk aan gestelde stikstof emissie eisen te voldoen, maar hiervoor zijn echter verschillende aanpassingen voor nodig aan bestaande schepen en installatie equipment, zoals aanpassingen aan de motoren bijvoorbeeld waste heat recovery systemen en Tier 3 nabehandeling van uitlaatgassen. De industrie heeft lange aanlooptijd nodig om tot praktische en aantoonbare oplossingen te komen voor gestelde normen. Nieuwe schepen die aan de eisen kunnen voldoen zijn nog nauwelijks beschikbaar omdat de nieuwste IMO Tier 3 eisen pas vanaf 1 januari van het huidige jaar gelden voor de Noordzee en Oostzee, en zelfs met Tier 3 schepen is het nog onzeker of het vereiste emissieplafond gehaald kan worden.

In lijn met de geest van de nieuwe stikstofwet en mede gezien de onzekerheden in de berekeningswijze van AERIUS ligt het voor de hand geen harde emissieplafonds in de kavelbesluiten op te nemen, maar deze te vervangen door een resultaatsverplichting dat in te zetten schepen voorzien moeten zijn van stikstofreductiemaatregelen die voldoen aan de stand der techniek.

Adequate stikstofreductiemaatregelen zou kunnen inhouden dat bij de constructiefase betrokken schepen gemiddeld aan Tier 3 emissie eisen voldoen. Dat zou kunnen betekenen dat een of meerdere schepen niet aan Tier 3 emissielimieten voldoen maar dat deze te hoge NOx uitstoot gecompenseerd wordt door andere schepen die ruimschoots aan de Tier 3 eis voldoen. Gemiddeld zal zo de Tier 3 emissie behaald kunnen worden

De nieuwe, scherpe eisen zullen een versturende werking hebben voor de markt, omdat de beschikbaarheid van schepen die aan deze eisen voldoen erg gering is. Verder kost het uitvoeren van alle benodigde maatregelen tijd en de vraag is nog maar of alle schepen hier voor beschikbaar zijn. Dit zet druk op een *competitive level playing field* en de

[1] <https://www.bij12.nl/nieuws/handreiking-voortoets-stikstof/>

vraag is of dat is wat de overheid voor ogen heeft. Onze inschatting is dat het enkele tientallen miljoen euro's gaat kosten om aan deze vereisten te voldoen. Dat is een fors bedrag en de vraag is of de overheid deze investering op deze manier wil laten besteden aangezien de relatieve bijdrage aan natuurbescherming hiervan vrij gering is, of dat ze dit liever in meer effectief natuurbehoud/beheer/creatie zouden willen steken.

Er worden nogal wat aannames gemaakt die suggereren dat de emissiereductie vrij eenvoudig te realiseren is. Dat is niet correct. De vereiste verlaging is namelijk meer dan 50% t.o.v. de eisen voor de nieuwste schepen die aan de strenge eisen van IMO Regulation 13 voldoen. We hebben met name vragen bij de aannames voor de belasting, efficiency, en SCR-reductie en denken dat deze bijdrages daarvan onderschat worden. Zo hebben veel bestaande schepen onvoldoende ruimte in de machinekamer om de SCR-installatie te plaatsen, wat het ombouwen complex of onmogelijk maakt. Bovendien zullen schepen voor langere tijd uit de vaart moeten worden genomen om aanpassingen te realiseren, waardoor in te zetten schepen mogelijk niet tijdig omgebouwd kunnen worden. Verder wordt er een aanname gemaakt dat IJmuiden de haven van vertrek punt is, wat helemaal niet zo hoeft te zijn. Dit leidt echter wel tot minder emissieruimte voor het uitvoeren van de werkzaamheden in de kavels.

Verder wordt de hele vaarroute van het scheepvaartverkeer vanaf de kavels tot aan IJmuiden meegerekend. Dit wijkt af van de gangbare methodiek dat verkeeremissies van weg- en scheepsverkeer slechts te hoeven worden meegenomen tot het punt waar het (scheepvaart)verkeer opgaat in het heersende verkeersbeeld. Dit is ook beschreven in de handleiding van Aerius 2020 (<https://www.bij12.nl/wp-content/uploads/2021/01/Instructie-gegevensinvoer-voor-AERIUS-Calculator-2020-v3.pdf>). De rationale hierachter is dat het verkeer op hoofdroutes per saldo niet toeneemt omdat deze vervoersbewegingen toch al plaatsvonden. Zowel de aangenomen haven van vertrek als het volledig meerekenen van de hele vaarroute leiden tot een overschatting van de depositie. Het ligt daarom voor de hand om in lijn met de in AERIUS aangegeven methodiek alleen de emissies van de kavels tot aan de dichtstbijzijnde vaarroute mee te nemen in de depositieberekeningen.

Berekeningen en fasering

In Nederland is het wettelijk verplicht om de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden te berekenen met rekenprogramma AERIUS. Echter, de emissiebronnen in kavel VI en VII van HKW liggen buiten het huidige vastgestelde toepassingsbereik van AERIUS. Daarnaast rekent AERIUS alleen met meteorologische datasets van meetstations aan land. De met AERIUS berekende deposities zijn hierdoor niet passend en het is aannemelijk dat door het gebruik van meteodata van landstations, de deposities worden overschat.

In de ontwerp-kavelbesluiten worden op meerdere plaatsen getallen genoemd met betrekking tot eisen aan stikstofemissies en stikstofdepositie. De PB vermeldt onder meer een maximale totale emissievracht van 82,4 ton NO_x voor de duur van de constructiefase (twee jaar per kavel) voor kavel VI en kavel VII samen. Hieruit is een maximale jaarvracht van 20,5 ton NO_x per kavel afgeleid. Dit uitgangspunt is gebaseerd op de stikstofdepositieberekening in Aerius Calculator. Bij een kortere tijdsduur zou namelijk de maximaal toegestane depositie van 0,05 mol/ha/jaar overschreden kunnen worden. Welke eis is hier leidend; 0,05 mol/ha/jaar of de absolute eis van 20,5 ton/j/kavel?

Dermate strikte eisen aan de uitvoering belemmeren de flexibiliteit bij de aanleg, resulteren derhalve in hogere kosten, en beperken optimalisaties om de aanleg van windparken te versnellen. Daarnaast moet bij de aanleg van windparken rekening worden gehouden met seizoensgebonden weersinvloeden. Bovendien belast een langere aanlegduur (bijvoorbeeld meerdere mobilisaties) de natuur in het gebied meer dan een korte, snelle aanleg. Flexibiliteit hierin zou wenselijker zijn, daarom is een voorstel om max emissie per kavel naar eigen invulling over de duur van de bouw te gebruiken; loslaten van 20 ton NO_x per jaar per kavel resulteert in een efficiënter constructieschema. Dit is ook in lijn is met de beleidsregel van LNV en de provincies van begin maart 2021.

Het voorschrift ziet alleen toe op de emissies tijdens de constructieperiode. In de toelichting wordt echter ook gesproken over emissies als gevolg van onderhoudswerkzaamheden. Graag zien wij dat de toelichting wordt aangevuld met het besluit en onderbouwing dat het voorschrift enkel toeziet op de constructieperiode.

6.10 Kabels en leidingen

Een ruimte van 500 meter rondom het [TenneT] platform is gereserveerd. Gebaseerd op data uit de map package HKW_20210223RH_RVO_MPK_EN.mpk (HKW_20210121_RVO_coordinates) lijkt het erop dat de 500 m buffer zone voor platform Hollandse Kust (West bèta) niet volledig is opgenomen in de onderhoudszone zoals gedefinieerd in de coördinaten uit het Kavelbesluit (noch de GIS-gegevens opgenomen in 'HKW_20201022_RVO_maintenance_zone GIS'). We krijgen graag bevestigd welke grens aangehouden dient te worden voor platform Hollandse Kust (West bèta) ten behoeve van de plaatsing van turbines (inclusief rotorbladen): de onderhoudszone, of de 500 meter bufferzone rondom het TenneT platform.

6.11 Straalverbindingen

Voor elke te behouden straalvoorziening dient een corridor van circa 130 meter vrij dient te worden gehouden. We krijgen graag verheldert wat hier onder verstaan moet worden.

Vs. 2 – Begrenzing windpark

We zien graag bevestigd dat het toegestaan is om bouwactiviteiten (bijv. jack-up) te ontplooiën in de volgende zones:

- De onderhoudszones van export kabels
- De onderhoudszones van de verbindingskabel tussen platform Hollandse Kust (West Alpha) en (West Bèta)
- De onderhoudszones van pijpleidingen
- Buiten de windpark coördinaten zoals deze gedefinieerd zijn in voorschrift 2.1.

Daarnaast krijgen we graag verheldering over de volgende zaken:

- Kan bevestigd worden dat de grootte en vorm van de onderhoudszones voor de export kabels is aangepast t.o.v. eerdere vrijgegeven data?

Kan bevestigd worden dat de totale breedte van de bufferzone voor de verbindingskabel tussen platform (West Alpha) en (West Bèta) 200 meter (2 x 100 m) bedraagt?

Vs 4.2 - Maatregelen ter voorkoming van verstoring van bruinvissen, zeehonden en vissen (geluidsnorm)

4.2.c. Omwille van de duidelijkheid is het wenselijk dat dit voorschrift een helderdere omschrijving bevat van de genoemde meetvereisten, waaronder of deze geluidsmetingen in real-time moeten plaatsvinden.

4.2.d: Omwille van de duidelijkheid is het wenselijk dat dit voorschrift een heldere eis stelt m.b.t. de frequentie van de genoemde geluidsmetingen.

4.2.h: NWEA adviseert om dit voorschrift flexibeler te maken. Wij vinden het van groot belang dat ruimte wordt geboden aan onderzoek en waarden dat daarbij tijdelijk een overschrijding van de geluidsnorm kan worden geaccepteerd. Echter, wij zetten vraagtekens bij de gestelde maximale tijdsduur van 25 minuten per heipaal: wanneer bijvoorbeeld de effectiviteit van een hamer of hamerdemper wordt getest, kan deze niet na 25 minuten weer worden vervangen.

Vs. 4.3 - Maatregelen ter beperking van aanvaringsslachtoffers onder vogels op rotorhoogte bij massale vogeltrek

4.3.a: Graag omwille van de helderheid de desbetreffende vogelmigratie periodes expliciet in dit voorschrift erbij vermelden.

4.3.b: Voor de kostefficiëntie en uitvoerbaarheid is het van belang om in een vroeg stadium (vóór het gedetailleerde ontwerp wordt opgesteld) informatie te verschaffen over de technische details alsook de locatie van het genoemde systeem.

7.8.8 Bevordering biodiversiteit (Natuurinclusief bouwen vs. 4.7)

Er wordt abusievelijk verwezen naar voorschrift 4.8 (afgesloten (mijn)putten); de paragraaf gaat echter over natuur-inclusief bouwen (voorschrift 4.7).

4.7.a. Het eventuele aantonen van de aantallen en grootte van de genoemde spleten is erg gecompliceerd en te verwachten is dat er een nauwe 'grading' gebruikt dient te worden, van een vrij groot formaat, die andere

installatieschepen vereist. Het gebruik van meerdere schepen voor het installeren van erosiebescherming komt de stikstof eisen niet ten goede. Mogelijk kan gestuurd worden op een grotere en/of meer verscheidende gradering.

4.7.b: Betonnen buizen ingebed in de erosiebescherming slibben vrijwel direct dicht met zand. De natuur inclusieve opties die worden voorgeschreven zijn zeer specifiek maar de effectiviteit hiervan is nog niet vastgesteld binnen windparken. Hoe kan de effectiviteit van deze NID worden gewaarborgd?

4.7.d: Het verdient de aanbeveling ook ruimte te creëren voor alternatieve, nieuwe oplossingen die toegevoegde waarde kunnen bieden, waaronder *water replenishment holes*.

Vs. 4.8 – Afgesloten (mijnbouw)putten

Graag ter verheldering de specifieke coördinaten van de desbetreffende afgesloten (mijn)putten toevoegen aan dit voorschrift.

Vs. 4.9.b: de coördinaten M_0031 en M_0060 zijn gedupliceerd. GIS data uit het NGR (Nationaal Georegister) van februari 2021 laat twee buiten gebruik gestelde telecomkabels zien die beide HKW kavels doorkruisen: telecomkabel UK-NL14 en telecomkabel UK-NL10. De Toelichting noemt echter alleen de telecomkabel UK-NL14. Graag krijgen we verheldering of deze telecomkabel UK-NL10 inderdaad ook de HKW kavels doorkruist en of de aanwezigheid van deze kabel implicaties heeft voor de kavels.

Vs. 5 - Monitoring & Evaluatie

5.1.c: Indien in opdracht van de autoriteiten zeebodem onderzoeken uitgevoerd en/of monsters genomen worden, dient de ontwikkelaar een kopie van de data en analyse die op basis van deze onderzoeken is gemaakt te ontvangen.

Indien gewenst lichten wij bovenstaande graag nog nader toe in een gesprek.

Hoogachtend,

[Redacted signature]

[Redacted name]

Voorzitter Bestuur

Verzonden: 3/18/2021 10:38:32 PM

Onderwerp: Zienswijze

Project: Wind op zee - Kavels VI en VII Hollandse Kust (west) ontwerpbesluiten

Achternaam: [REDACTED]

Tussenvoegsel(s):

Voorletters: [REDACTED]

Straat: Vlaak

Huisnummer: 12

Postcode: 8321 RV

Woonplaats: Urk

Land: Nederland

Telefoonnummer: (0527) 68 41 41

E-mailadres: wvisser@visned.nl

Als: Belangenorganisatie

(Mede) namens:

Organisatie: VisNed, Coöperatie Kottervisserij Nederland U.A

Op welk ontwerpbesluit(en) heeft uw zienswijze betrekking?

Kavels VI en VII Hollandse Kust (west)

80062736_6323706_210318_Zienswijze_VisNed_HKW_VI_VII_DEF.pdf

Staan er naar uw mening onjuistheden in de ontwerpbesluiten?

De effecten voor de visserij worden voor beide kavels ingeschat op 'licht negatief', dit is in onze optiek onjuist daar er verouderde gegevens zijn gebruikt en cumulatie van impact niet is meegewogen.

Zijn er zaken en/of belangen over het hoofd gezien?

De visserijbelangen worden onderschat.

Wordt u geraakt in uw belang? Zo ja, kunt u aangeven hoe?

Ja. De beperking van visgronden raakt familiebedrijven rechtstreeks en zo ook de secundaire werkgelegenheid die op lokaal niveau afhankelijk is van deze visserijbedrijven. Deze regionale impact heeft grote gevolgen lokale toeleveringsbedrijven en logistiek, zoals visafslagen.

Zijn er andere zaken die u naar voren wilt brengen?

Nee, maar wij zijn bereikbaar voor vragen en toelichting.

Bureau Energieprojecten
Inspraakpunt Kavelbesluiten VI en VII Hollandse Kust (west) ontwerp-kavelbesluiten
Postbus 142
2270 AC Voorburg

Urk, 18 maart 2021

Onderwerp: zienswijze kavelbesluiten VI en VII Hollandse Kust west

Geachte heer, mevrouw,

VisNed heeft, als belangenbehartiger van het grootste deel van de Nederlandse demersale visserijvloot, kennis genomen van de ontwerp-kavelbesluiten VI en VII van windgebied Hollandse Kust West.

De realisatie van beide kavels zal opnieuw een beperking betekenen voor het gebied waar de demersale visserij haar activiteiten kan ontplooiën en is daarmee een directe negatieve invloed op het verdienvermogen en perspectief voor de Nederlandse vloot. Naast bestaande en andere geplande windmolenparken heeft de visserijsector ook te maken met ruimtelijke claims ten behoeve van natuurbescherming. Deze cumulatieve ruimtelijke beperkingen zorgen ervoor dat de sector steeds minder perspectief overhoudt voor de toekomst.

Gebiedsverlies kan grote gevolgen hebben voor de specifieke vissers die daar hun visbestekken hebben, wat doorwerkt op de gemeenschappen waartoe zij behoren. De impact moet zowel op een sectorbreed niveau als op bedrijfsniveau bekeken worden. Een visser kan niet altijd naar ander gebied trekken, omdat de kennis van het nieuwe visgebied ontbreekt, de rechten om er te vissen niet in bezit zijn van de ondernemer of er logistieke belemmeringen zijn die de bedrijfsvoering beïnvloeden, zoals lange vaartijd naar de visgronden wat zowel vanuit oogpunt van brandstof als wel wenselijkheid voor de bemanning druk zet op de onderneming.

Bovendien is het zo dat vanwege het karakter van de visserijpraktijk waarbij gewerkt wordt met vistrekken niet alleen het gesloten gebied beperkend werkt, maar er ook omheen minder of niet gevestigd kan worden. De zeebodem is niet plat en de vis is niet homogeen verdeeld. Een richel die deels binnen en deels buiten het gebied valt kan al gauw niet meer praktisch bevestigd worden. Ook de situering naast een hoofdvaarweg maakt dat vissers niet makkelijk uit kunnen wijken omdat deze niet zomaar vrij bevisbaar zijn en dit vanuit het oogpunt van nautische veiligheid ook niet altijd even wenselijk is. De overgebleven ruimte in de zuidelijke Noordzee waar geen windparken gepland staan, bestaat sowieso voor een groot deel uit hoofdvaarwegen. Het feit dat deze minder goed bevisbaar zijn is 'valse ruimte' en wordt dan niet meegewogen in de effecten zoals deze opgetekend staan voor beide kavels.

De eerder genoemde cumulatieve zorgt er uiteindelijk ook voor dat ook andere vissers met de gevolgen van deze kavelbesluiten worden geconfronteerd. Zo is er sprake van grotere druk op de andere visgebieden vanwege verdringing. Naast de nadelige ecologische dislocatie-effecten, betekent dit ook verlies van opbrengst vanwege de verhoogde lokale visserijdruk.

Om de bewering dat beide kavels geen "visserij hotspots" bevatten te staven, wordt in de MER verwezen naar een rapport van LEI, Wageningen UR uit 2010 met kaartbeelden uit nota bene 2007, 2008 en 2009. Dit is intussen bijna 15 jaar geleden en het LEI (tegenwoordig WECR) rapport beschrijft dus een totaal andere werkelijkheid dan die van 2021. Het steekt ons dat niet eens de moeite is genomen deze beelden te actualiseren, waarbij het de schijn heeft dat de intentie is om de belangen van de visserij te kunnen bagatelliseren.

Een uitvoeriger analyse van het belang van deze gebieden met geactualiseerde visserijintensiteitskaarten zou op zijn plaats zijn en de MER schiet in onze optiek schromelijk te kort hierin.

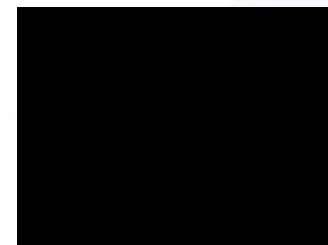
VisNed kan zich ook niet vinden in de conclusie dat de voor beide kavels de effecten voor de visserij als “licht negatief” beoordeeld worden. Alleen al het feit dat voor beide kavels een aparte MER is opgesteld om dit te moeten concluderen, is wat ons betreft hét bewijs dat cumulatieve effecten niet goed meegewogen worden bij wind op zee projecten. Hoe zou de conclusie hebben geluid als beide kavels als één geheel waren beoordeeld?

De mogelijke alternatieven voor de visserij die vaak genoemd worden, zoals het vissen met passieve tuigen (vaste vistuigen, staand want, korven en manden) wegen niet op tegen sluiting voor visserij met gesleepte tuigen. Dit is sociaal economisch gezien een ander type en grootte bedrijf, van een Noordzeekotter >24m lengte zijn soms wel 10 gezinnen afhankelijk, terwijl passieve visserij doorgaans met kleinere schepen en bemanningen plaatsvindt. Daarnaast moeten de mogelijkheden voor omschakeling, waaronder de kennis en licenties en het specifieke type schip wel in bezit zijn van de visser. Wij eisen daarom dat de parken op het Nederlandse deel van de Noordzee net zo toegankelijk blijven als de parken op het Britse deel van de Noordzee, hier kan namelijk wel in gevestigd worden.

Wij herhalen nogmaals dat deze werkwijze en onderbouwing van de kavelbesluiten geen recht doet aan zowel de potentiële ecologische effecten als de impact voor de visserij, daar er geen rekening gehouden wordt met cumulatie van activiteiten. Activiteiten die moeten wijken voor windparken, waaronder visserij, komen in de toekomst ten laste van de nog resterende open gebieden met nadelige sociaal-economische en ecologische effecten.

Namens VisNed,

Hoogachtend,



Verzonden: 3/18/2021 11:35:10 PM

Onderwerp: Zienswijze

Project: Wind op zee - Kavels VI en VII Hollandse Kust (west) ontwerpbesluiten

Achternaam: [REDACTED]

Tussenvoegsel(s):

Voorletters: [REDACTED]

Straat: Simon Bolivarlaan

Huisnummer: 34

Postcode: 1000

Woonplaats: Brussel

Land: België

Telefoonnummer:

E-mailadres: wouter.vandekerkhove@oceanwinds.com

Als: Bedrijf

(Mede) namens: OW Belgium Netherlands

Organisatie: Ocean winds

Op welk ontwerpbesluit(en) heeft uw zienswijze betrekking?

Wij hebben onze opmerkingen op de kavelbesluiten in bijgaande brief opgenomen.

80064060_6323771_Opmerkinge_oceanwinds_kavelbesluit_HKW.pdf

Staan er naar uw mening onjuistheden in de ontwerpbesluiten?

zie bijlage 1

Zijn er zaken en/of belangen over het hoofd gezien?

zie bijlage 1

Wordt u geraakt in uw belang? Zo ja, kunt u aangeven hoe?

zie bijlage 1

Zijn er andere zaken die u naar voren wilt brengen?

zie bijlage 1

Aan: Bureau Energieprojecten
 Inspraakpunt Kavelbesluiten VI en VII Hollandse Kust
 (west) ontwerp kavelbesluiten
 Postbus 142
 2270 AC Voorburg

Betreft: Ocean Winds zienswijze ontwerp kavelbesluiten HK West

Geachte,

Graag wenst OceanWinds zich in de eerste plaats volledig aan te sluiten bij de zienswijze van de Nederlandse WindEnergie Associatie waarvan zij recent deel uitmaakt. Het betreft de door NWEA aangehaalde punten:

- 2.4 Beleidskader
- 4.2 Verkaveling
- 4.4.1 Langere vergunningsduur (vs. 6.1)
- 5. Milieueffectrapport (MER) Bandbreedte windpark
- 6.2.2 Luchtvaart obstakelverlichting (vs. 4.10)
- 6.8 Archeologie (vs. 4.9)
- 7.6.4 Stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden (vs. 4.5)
- 6.10 Kabels en leidingen
- 6.11 Straalverbindingen
- Vs. 2 – Begrenzing windpark
- Vs 4.2 - Maatregelen ter voorkoming van verstoring van bruinvissen, zeehonden en vissen (geluidsnorm)
- Vs. 4.3 - Maatregelen ter beperking van aanvaringsslachtoffers onder vogels op rotorhoogte bij massale vogeltrek
- 7.8.8 Bevordering biodiversiteit (Natuurinclusief bouwen vs. 4.7)
- Vs. 4.8 – Aangesloten (mijnbouw)putten
- Vs. 4.9.b: Verheldering telecomkabel UK-NL10
- Vs. 5 - Monitoring & Evaluatie

Verder heeft Ocean Winds nog een aantal specifieke punten die zij wenst verhelderd te zien:

2.4. Het Noordzeeprogramma 2022-2027 bepaalt het medegebruik, maar is nog in uitvoering. Dit brengt onzekerheid met zich mee over te nemen voorzieningen, bv. Vissers die tussen de windturbines gaan vissen zullen extra veiligheidsmaatregelen nodig hebben (camera's, monitoring van turbines op afstand, extra aanvaringsgevaar...). Dit medegebruik zou verder dienen gespecificeerd te worden in de kavelbesluiten om onzekerheid betreffende de gevolgen en de te nemen maatregelen te kunnen inschatten.

4.2.2. Bij de verwijdering van UK-NL14 is niet duidelijk welke delen zullen worden weggehaald. Bij kruising met infield-kabels of plaatsing van turbine fundering vlakbij

zal deze communicatiekabel lokaal moeten worden verwijderd, wat enkele complicaties kan veroorzaken (bijv. Oudere communicatiekabels hebben radioactieve repeaters, het uittrekken van de kabel kan enige tijd duren, etc.) en kosten met zich meebrengt. Het lijkt aangewezen dat de kosten voor het plaatselijk weghalen kan verhaald worden op de oorspronkelijke eigenaar dan wel er een duidelijk beeld is waar de desbetreffende kabel niet door de eigenaar zal verwijderd worden en welke de eigenheid is van deze kabel.

6.7.3. Voor een van de helikoptercorridors moeten maatregelen worden genomen, omdat de veiligheidshoogte van 304 meter boven de maximale tiphoogte van 304 meter niet altijd haalbaar is. Hier wordt verwezen naar het HMR. Wij zouden verwachten dat het HRM, indien niet opgehoft, beschikbaar wordt gesteld of de krijtlijnen hiervan worden opgenomen in het kavelbesluit zodat de impact hiervan kan ingeschat worden.

6.10.3 De eventuele te behouden buisleidingen (ook de niet meer gebruikte leidingen kunnen blijven bestaan voor mogelijk toekomstig gebruik) hebben af en toe onderhoud nodig. Tijdens onderhoud moet de omliggende windturbines een maximaal toerental van 2 tpm aanhouden. Een indicatie van frequentie en de duur van onderhoud lijkt ons hier op zijn plaats.

6.11. Over de verwijdering van de straalverbindingen is geen 100% zekerheid. Het lijkt aangewezen hierover uitsluitsel te krijgen alsmede verduidelijking te hebben over de mogelijkheden binnen de corridor (installatie mogelijke ?, wiek overdraai ? etc...). Tevens is de exacte ligging van deze straalverbindingen voor zover wij weten niet opgenomen in de beschikbaar gestelde gis-bestanden op de RVO datasite voor HKW.

6.12.4 en 7.8.4 Baken- en AIS en radar-apparatuur worden door de overheid verstrekt samen met materiaal voor vogeldetectie en vleermuisdetectie, nautische apparatuur. De projecteigenaar moet zorgen voor ruimte, de nodige bevestigingspunten, IT-aansluiting en stroom, evenals de boten om overheidspersoneel naar de apparatuur te brengen voor onderhoud en installatie van deze apparatuur. Hier verwachten wij een duidelijkere omschrijving van het te bevestigen materiaal (omvang, gewicht) zodoende de impact van en de design van bevestigingspunten te kunnen bepalen evenals het aantal nodige bevestigingspunten alsook een indicatie van de onderhoudsfrequentie van deze apparatuur te verkrijgen.

7.6.4 De bepalingen met betrekking tot de NOX uitstoot en de toetsing naar de haalbaarheid hiervan is voor ons een bijzonder aandachtspunt die verder zou onderzocht moeten worden.

7.8.3. Met betrekking tot de afregeling voor vleermuizen is een berekening van de impact mogelijk (statistisch) te bepalen aangezien de omstandigheden waaronder de maatregelen genomen moeten worden duidelijk zijn (windsnelheid en -richting, temperatuur, tijd van het jaar en tijdstip).

In hoeverre mogen de maatregelen worden beperkt als de projecteigenaar via sonargeluidmeting kan aantonen dat vleermuizen niet aanwezig zijn en / of als projecteigenaar aanvullende maatregelen zou hebben genomen om vleermuizen via sonargeluid weg te drijven) (zelfde principe als de ramp up bij bruinvissen bij het heien van de monopiles).

7.3.3 In vergelijking met voorgaande kavelbesluiten, werden de geluidsnormeringen anders voorgesteld en verstrengd. We begrijpen dat dit voor uniformiteit zorgt wat zeker als wenselijk beschouwd kan worden. Echter kan dit tot een vermindering in flexibiliteit in het programma leiden, alsook tot meerkosten. De gezondheid van de bruinvissen in acht nemend, wensen we graag verdere flexibilisering te onderzoeken.

(p54) waar het geluidsniveau wordt vermeld, is er een verwijzing naar 85 op Site VI en 84 op Site VII, Echter ontbreken beide voetnoten.

7.8.4. Vogeltrek: de minister bepaalt 48 uur van tevoren wanneer het windpark met een laag toerental (<2 tpm) moet draaien. Er wordt gesteld dat er twee keer per jaar een grote trek van vogels kan worden waargenomen. Hier zou je ook een indicatie van de overheid verwachten (op basis van kennis van de vogelaars, MER of anders) over de duur van dergelijke afregeling. Indien deze afregeling langer duurt dan verwachting, of een afregeling oneigenlijk heeft moeten plaatsvinden zou een compensatiemechanisme op zijn plaats zijn.

III. Voorschriften:

Het lijkt ons aangewezen in de voorschriften voor elk type bufferzone (leidingen, buisleidingen, straalverbindingen, uxo's, scheepwrakken of overdraai van de wieken en of tijdelijke aanwezigheid van installatieschepen (bvb. Jack-ups) mogelijk is.

Voorschrift 8: Herziening van de garantie voor sloop van het windpark: een herziening na 12, 17 en één jaar voor verwijdering van het windpark op verzoek: het is niet duidelijk of dit een louter indexeringsherziening is of dat het basisbedrag van 120 k € volledige kan worden herzien naar boven of naar onder. Een herziening naar boven zou een onvoorziene kost met zich meebrengen en lijkt ons niet aangewezen.

Wij zijn steeds bereid tot verdere toelichting,

Hoogachtend,



Country Manager België Nederland OceanWinds

Simon Bolivarlaan 34

1000 Brussel

Tel: 0478905211