



beschikking

Datum	2 november 2009
Nummer	WSV/2009-907
Onderwerp	Besluit inzake aanvraag Wbr-vergunning offshore windturbinepark 'Rijnveld West'

1) PROCEDUREVERLOOP AANVRAAG 'RIJNVELD WEST'

Bij brief van 10 juli 2008 is door E-Connection Offshore B.V. een aanvraag ingediend voor een vergunning krachtens de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (hierna: Wbr) voor het oprichten en in stand houden van een windturbinepark genaamd 'Rijnveld West'. Bij brief van 12 juni 2009 is de aanvraag op naam gesteld van Rijnveld West B.V. i.o., verder te noemen de aanvrager. Het park ligt in blok P14 (conform blokindeling Mijnbouwwet), zoals nader aangegeven in bijlage 2 van de aanvraag.

Op het voorbereiden van de beslissing op de aanvraag is de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) van toepassing. Dit volgt uit artikel 4 lid 2 van de *'Beleidsregels inzake toepassing Wet beheer rijkswaterstaatswerken op installaties in de exclusieve economische zone'* (hierna: 'Beleidsregels').

De wijze waarop vergunningaanvragen worden behandeld, is nader beschreven in de procedurebeschrijving *'Behandeling vergunningaanvragen Wet beheer rijkswaterstaatswerken voor windenergie offshore'* (versie februari 2006).

Omdat de oprichting van installaties in de exclusieve economische zone (hierna: EEZ) belangrijke nadelige gevolgen kan hebben voor het milieu, is ingevolge artikel 7.1 lid 1 van de Wet milieubeheer (Wm) op basis van onderdeel C activiteit 5.1 Besluit milieueffectrapportage 1994 een milieueffectrapport (hierna: 'MER') bij een aanvraag voor een installatie in de EEZ verplicht. Hierbij dienen de relevante bepalingen van hoofdstuk 7 Wm te zijn toegepast, en de procedure omschreven in Afdeling 13.2 Wm te zijn gevolgd. Het MER is bij de vergunningaanvraag gevoegd.

In een overleg op 8 juli 2008 tussen het bevoegd gezag en de windsector is kenbaar gemaakt dat een passende beoordeling noodzakelijk is en onderdeel moet uitmaken van de Wbr-vergunningaanvraag.

Bij brieven van 8 oktober 2008 en 5 januari 2009 zijn aanvullingen op de oorspronkelijke aanvraag ingediend.

Op 13 januari 2009 heeft het bevoegd gezag als aanvulling op de aanvraag de passende beoordeling als onderdeel van het MER ontvangen.

Op 16 februari 2009 (ref. WSV/0308) is de vergunningaanvraag als volledig beoordeeld en heeft het bevoegd gezag aangegeven de aanvraag verder in



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

behandeling te nemen. Een overzicht van de ontvangen documentatie ten aanzien van de vergunningaanvraag is opgenomen in bijlage 1 van dit besluit.

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907

Het MER is beoordeeld aan de hand van het bepaalde in hoofdstuk 7 van de Wm en de richtlijnen voor de milieueffectrapportage zoals die door mij voor deze aanvraag zijn afgegeven op 24 april 2006. Het MER als onderdeel van de Wbr-aanvraag heeft van 18 februari 2009 tot en met 31 maart 2009 ter inzage gelegen. Van de terinzagelegging is kennis gegeven door plaatsing in de Staatscourant van 17 februari 2009, nr. 32. De ontvangen inspraakreacties en de reactie van het bevoegd gezag daarop zijn opgenomen in bijlage 2.

De vergunningaanvraag en het daarbij behorende MER is voor advies voorgelegd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: 'de Commissie') en aan de wettelijk adviseurs.

Op 23 juni 2009 is het toetsingsadvies over het MER en de aanvulling daarop van de Commissie ontvangen (rapport nr.1560-37).

Het ontwerpbesluit is genomen op 26 juni 2009 en is per brief (ref. WSV/159) aan Rijnveld West B.V. i.o. aangeboden. Het ontwerpbesluit heeft van 1 juli 2009 tot en met 11 augustus 2009 ter inzage gelegen. Van de terinzagelegging is kennis gegeven door plaatsing in de Staatscourant van 30 juni 2009, nr. 118. De ontvangen zienswijzen en de reactie daarop zijn opgenomen in bijlage 3 bij dit besluit.

2) TOETSINGSKADER

Wet beheer rijkswaterstaatswerken

Op grond van het bepaalde in artikel 2 Wbr is het verboden om zonder vergunning gebruik te maken van een waterstaatswerk door, anders dan waartoe het is bestemd, daarin, daarop, daaronder of daarover werken te maken of te behouden. Ingevolge artikel 1 lid 1 juncto artikel 1 lid 2 Wbr wordt onder 'waterstaatswerken' onder meer verstaan de bij het Rijk in beheer zijnde wateren, waaronder begrepen de territoriale zee en de EEZ. De onderhavige locatie bevindt zich in de EEZ van de Noordzee en is derhalve op grond van artikel 1 lid 2 Wbr een waterstaatswerk. Het oprichten en behouden van het aangevraagde werk is daarmee vergunningplichtig op grond van de Wbr.

Het toetsingskader van een aanvraag om een Wbr-vergunning is neergelegd in artikel 3 Wbr. Het eerste lid van dit artikel bepaalt dat de vergunning geweigerd kan worden ter bescherming van waterstaatswerken en ter verzekering van het doelmatig en veilig gebruik van die werken. Bij het beoordelen van een vergunningaanvraag in het kader van de Wbr voor windturbineparken op een locatie binnen de EEZ moet rekening worden gehouden met de effecten van het desbetreffende windturbinepark. In artikel 3 Wbr is bepaald:

'1. Weigering, wijziging of intrekking van een vergunning, alsmede toepassing van de artikelen 2, tweede lid en 6 kan slechts geschieden ter bescherming van waterstaatswerken en ter verzekering van het doelmatig en veilig gebruik van die werken, met inbegrip van het belang van verruiming of wijziging anderszins van die werken.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

2. De in het eerste lid bedoelde besluiten kunnen mede strekken ter bescherming van aan de waterstaatswerken verbonden belangen van andere dan waterstaatkundige aard, doch enkel voor zover daarin niet is voorzien door bij of krachtens een andere wet gestelde bepalingen.'

Datum
2 november 2009
Nummer
WSV/2009-907

De vergunningaanvraag is voorts getoetst aan de 'Nadere specificatie van de vereisten voor een Wbr vergunningaanvraag voor een offshore windturbinepark'.

Beleid

Op 21 december 2004, Staatscourant nr. 252, zijn de 'Beleidsregels inzake toepassing Wet beheer rijkswaterstaatswerken op installaties in de exclusieve economische zone' vastgesteld. In de Beleidsregels is het toetsingskader van de Wbr nader uitgewerkt. De Beleidsregels betreffen de toepassing van de artikelen 2, 3 en 6 van de Wbr op installaties in de EEZ. Artikel 5 van de Beleidsregels geeft hierover het volgende aan:

'Bij de voorbereiding en de vaststelling van een beschikking inzake het verlenen, weigeren, wijzigen of intrekken van een vergunning wordt rekening gehouden met:

- a. het behouden van mogelijkheden voor een doelmatig en veilig gebruik van de Noordzee door anderen dan de vergunninghouder,*
- b. de op de Noordzee betrekking hebbende onderdelen van de Nota Ruimte waarvoor het regeringsstandpunt op 27 april 2004 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer is toegezonden (Kamerstukken II 2003/04, 29 435, nrs. 1-2), en*
- c. andere op de Noordzee betrekking hebbende plannen en gebiedsaanwijzingen op grond van de Wet op de waterhuishouding, de Wet op de Ruimtelijke Ordening, de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Wet milieubeheer.'*

Ad a. Veilig en doelmatig gebruik van de Noordzee

In de toelichting bij de Beleidsregels wordt artikel 5 sub a als volgt toegelicht:

'De verzekering van een veilig en doelmatig gebruik van waterstaatswerken speelt in het kader van de Wbr een centrale rol bij de toetsing van vergunningaanvragen; dit komt tot uiting in artikel 5 van de beleidsregels, dat betrekking heeft op de toetsing van aanvragen. Daarbij gaat het om rechtmatig gebruik van de Noordzee door derden, zoals dat is geregeld in artikel 58 van het VN Zeerechtverdrag.

In dat artikel ligt besloten dat de kuststaat bij de uitoefening van zijn rechtsmacht in de EEZ ten aanzien van installaties en dergelijke rekening moet houden met de voor alle staten in die zone geldende rechten van scheepvaart, overvlucht, het leggen van onderzeese kabel- en buisleidingen en ander rechtmatig gebruik van de zee.

Het beleid op dit punt houdt met name een locatiebeleid in, waarbij rekening wordt gehouden met het ruimtebeslag van de installatie, met inbegrip van de veiligheidszone die rondom de installatie moet worden ingesteld (zie artikel 8 van de Beleidsregels), in relatie tot benodigde ruimte voor ander gebruik van de Noordzee.'



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

Scheepvaartveiligheid

De verzekering van een veilig en doelmatig gebruik van waterstaatswerken speelt in het kader van de Wbr een centrale rol bij toetsing van vergunningaanvragen (artikel 3 Wbr). In de Beleidsregels is het toetsingskader ten aanzien van installaties in de EEZ nader uitgewerkt. In de Beleidsregels komt tot uitdrukking dat bij de beoordeling van vergunningaanvragen rekening dient te worden gehouden met de op de Noordzee betrekking hebbende onderdelen van de Nota Ruimte (Integraal Beheerplan Noordzee 2015, hierna: IBN). Ten aanzien van de Noordzee is in de Nota Ruimte opgenomen dat het beleid van de Nederlandse overheid er op is gericht om de scheepvaartveiligheid op de Noordzee op hetzelfde niveau te handhaven en waar mogelijk (permanent) te verbeteren (IBN p. 27). Dit beleid is tevens verwoord in de Beleidsbrief Zeevaart 'Verantwoord varen en een vitale vloot' (4 april 2008). Op basis van dit wettelijke en beleidskader houdt het bevoegd gezag bij de besluitvorming omtrent de vergunningen uitdrukkelijk rekening met de effecten van het oprichten en in standhouden van een windturbinepark op het veilige en doelmatige gebruik van de Noordzee.

Datum
2 november 2009
Nummer
WSV/2009-907

Op grond van het bovenstaande toetst het bevoegd gezag op veilig en doelmatig gebruik van de Noordzee ten aanzien van scheepvaart. De methode voor de berekening van de effecten op de scheepvaartveiligheid betreft het zogenaamde SAMSON model. Dit model is ontwikkeld door de Rijksoverheid (Ministerie van Verkeer en Waterstaat) in samenwerking met het maritieme onderzoeksinstituut 'MARIN' te Wageningen en wordt bij diverse Nederlandse en Europese maritieme projecten toegepast voor het beoordelen van de scheepvaartveiligheid. Het SAMSON model wordt gebruikt om kansen op en consequenties van verschillende soorten ongevallen op zee in te schatten, met name schip-schip aanvaringen, driften en 'ramming'. Daarbij wordt een verkeersdatabase van de Noordzee als uitgangspunt gehanteerd.

Naast de inschatting van de kansen op en consequenties van verschillende soorten ongevallen op zee is het noodzakelijk inzicht te verkrijgen in de vaarpraktijk van schepen ter vermindering van dergelijke ongevalsituaties. Daarom is in begin 2007 op initiatief van het bevoegd gezag de kennis van en ervaring met de vaarpraktijk samengebracht in een nautische adviesgroep. De adviesgroep is totstandgekomen met ambtenaren die ressorteren onder het Ministerie van V en W en Noordzeeloodsen. De in de adviesgroep samengebrachte kennis en ervaring maakte een deskundige benadering van de vaarpraktijk mogelijk en heeft bijgedragen aan een nadere afweging van het bevoegd gezag op het gebied van de scheepvaartveiligheid en mogelijke mitigerende maatregelen. Het bevoegd gezag heeft de kennis en ervaring van de vaarpraktijk daarnaast in relatie gebracht met de meeste recente gegevens over de verkeersstromen en -intensiteiten, de beschikbare ruimte (breedte van de vaarroute) en de kruispunten van meerdere vaarroutes. Het onderhavige besluit bevat de door het bevoegd gezag gemaakte afwegingen.

Luchtvaartveiligheid

Voor de beoordeling van een Wbr-aanvraag voor een offshore windturbinepark op luchtvaartveiligheidsaspecten wordt deze voorgelegd aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). Het toezicht van IVW binnen het domein Luchthavens richt zich op de Nederlandse luchthavens waartoe ook helikopterdekken behoren. Het toezicht binnen het domein Luchtruim is gericht op de luchtverkeersdienstverleningsorganisaties en op het gebruik van het Nederlandse luchtruim. IVW



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJVELD WEST

houdt in haar advies rekening met de volgende normen: ICAO Annex 14 part II, JAR-OPS 3, Mijnbouwregeling en CAP764.

Het bevoegd gezag hanteert als uitgangspunt voor de beoordeling van de effecten op de luchtvaartveiligheid en de veiligheid op de platforms dat deze niet mag worden aangetast, in aansluiting op het voorzorgsprincipe uit het IBN. In het IBN wordt ook gesteld dat meervoudig ruimtegebruik nagestreefd moet worden waar mogelijk onder voorwaarde dat de andere gebruiker daar geen schade of hinder van ondervindt.

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907

Andere gebruikers

Tevens is rekening gehouden met belangen van andere gebruikers van de Noordzee zoals de visserij, zandwinning, militaire gebieden en de olie- en gaswinning. Ook worden belangen van cultuurhistorische waarden die voortvloeien uit de Monumentenwet meegenomen bij het beoordelen van de aanvraag respectievelijk het opstellen van de vergunningvoorschriften. Bovengenoemde belangen worden niet alleen door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, maar ook door andere ministeries behartigd.

Ad. b. Nota Ruimte

Ten aanzien van artikel 5 sub b is het beleid van de op de Noordzee betrekking hebbende onderdelen van de Nota Ruimte uitgewerkt in het Integraal Beheerplan Noordzee 2015 (IBN). Het IBN heeft de status van een beleidsregel en bevat onder meer een afwegingskader voor vergunningverlening en een nadere begrenzing van gebieden met bijzondere ecologische waarden en de voor deze gebieden te hanteren beschermingsregimes.

Ad c. Wet op de waterhuishouding, de Wet op de Ruimtelijke Ordening, de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Wet milieubeheer
In de toelichting op de Beleidsregels wordt dit artikel nader uitgelegd:

'Artikel 5 legt voorts vast dat bij het voorbereiden en vaststellen van beschikkingen inzake Wbr-vergunningen rekening wordt gehouden met het beleid voor de Noordzee dat is opgenomen in plannen op basis van enige in de beleidsregels genoemde wetten, te weten de Wet op de waterhuishouding, de Wet op de Ruimtelijke Ordening, de Natuurbeschermingswet 1998 en de Wet milieubeheer. Hiervoor is een aanvullende basis aanwezig in artikel 56, eerste lid, onderdeel b, onder iii, van het VN-Zeerechtverdrag: de kuststaat heeft in de EEZ rechtsmacht ten aanzien van de bescherming van het milieu. Hoewel de genoemde wetten als zodanig niet (of in de praktijk nog niet) van toepassing zijn in de EEZ, bevatten de op die wetten gebaseerde plannen wel degelijk mede beleidsvoornemens die op die zone van toepassing zijn.'

Ecologie

Uit artikel 3 lid 2 Wbr volgt dat rekening dient te worden gehouden met de bescherming van belangen van andere dan waterstaatskundige aard, voor zover daarin niet reeds is voorzien bij of krachtens andere wet. Hier wordt met name bedoeld op belangen ten aanzien van natuur en milieu (ecologie), zoals volgt uit de Kamerstukken II 1995/96, 24 573, nr. 6, blz. 3. Met de uitbreiding van het toepassingsgebied van de Wbr tot de EEZ geldt dit evenzeer voor de EEZ (Kamerstukken II, 1999/2000, 26961, nr. 3, p. 3). Bij de beoordeling van een aanvraag zal dan ook bekeken moeten worden of de activiteit niet leidt tot



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

onaanvaardbare gevolgen voor het milieu. Uit artikel 1 lid 2 van de Beleidsregels volgt dat onder milieu ook natuur wordt verstaan.

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907

In dat licht volgt uit artikel 4 lid 1 sub e van de Beleidsregels dat, mede gelet op de verplichtingen op grond van de EG-richtlijn 85/337/EEG (PbEG L 175/40), zoals gewijzigd bij EG-richtlijn 97/11/EG (PbEG L 73/5), voor installaties als bedoeld in de bijlagen I en II bij genoemde richtlijn, waaronder een windturbinepark, niet eerder een vergunning zal worden verleend dan nadat de gegevens over de gevolgen voor het milieu in de vorm van een milieueffectrapportage zijn overgelegd, de relevante bepalingen van hoofdstuk 7 van de Wm zijn toegepast en de procedure omschreven in afdeling 13.2 van de Wm is gevolgd.

Uit het voorgaande vloeit voort dat bij de onderhavige besluitvorming rekening dient te worden gehouden met de Vogelrichtlijn 79/409/EEG (PbEG L 103) en Habitatrictlijn 92/43/EEG (PbEG L 206). Door de Europese Commissie wordt verondersteld dat deze richtlijnen mede van toepassing zijn in de EEZ voorzover de bevoegdheid van de lidstaten zich uitstrekt over deze zone. Het Hof van Justitie heeft dit in een uitspraak van 20 oktober 2005 (zaak C-6/04) bevestigd.

Op grond van de Habitatrictlijn moet ten aanzien van de vergunningaanvraag getoetst worden of significante gevolgen voor Natura 2000 gebieden zijn uit te sluiten. Het bevoegd gezag dient passende maatregelen te treffen om ervoor te zorgen dat de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van de soorten in de speciale beschermingszones niet verslechtert en er geen storende factoren optreden voor de soorten waarvoor de zones zijn aangewezen voor zover die factoren, gelet op de doelstellingen van de richtlijn een significant effect zouden kunnen hebben. Conform artikel 6 lid 3 van de Habitatrictlijn wordt voor elk project dat niet direct verband houdt met het beheer van het gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere projecten significante gevolgen kan hebben voor zo'n gebied een passende beoordeling gemaakt van de gevolgen voor het gebied, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied. Gelet op de conclusies van de passende beoordeling van de gevolgen voor het gebied en onder voorbehoud van het navolgende geeft het bevoegd gezag slechts toestemming voor het project nadat zij de zekerheid heeft verkregen dat het de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied niet zal aantasten.

Indien bij beoordeling van de aanvraag significante effecten niet zijn uit te sluiten voor het gebied kan bij afwezigheid van alternatieve oplossingen op grond van artikel 6 lid 4 van de Habitatrictlijn door het bevoegd gezag enkel worden vergund om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, waarbij alle nodige compenserende maatregelen genomen worden om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft. Hiervan dient de Europese Commissie op de hoogte gesteld te worden.

Vorzorgsbeginsel

Eveneens houdt het bevoegd gezag in het afwegingskader bij de vergunningverlening rekening met het voorzorgsbeginsel. Het voorzorgsbeginsel houdt in dat preventieve maatregelen genomen dienen te worden wanneer er redelijke gronden tot bezorgdheid bestaan, dat de activiteit schade toebrengt aan het milieu, de gezondheid van de mens of ander rechtmatig gebruik. Volgens de Nota Ruimte en het IBN geldt het voorzorgsbeginsel voor alle activiteiten op de



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

Noordzee en is een belangrijk uitgangspunt bij de planning en ontwerp van voorgenomen activiteiten op zee. De Europese commissie stelt in 2000 dat het voorzorgsbeginsel niet alleen toepasbaar is in het milieurecht maar ook in andere situaties waarin geen eenduidige wetenschappelijk materiaal voor handen is (Mededeling van de commissie over het voorzorgsbeginsel COM 2000/0001).

Datum
2 november 2009
Nummer
WSV/2009-907

Bij de vergunningverlening betrokken instanties

Kaders en beleid voor het vergunningverleningsproces van windturbineparken op zee zijn vastgelegd in de eerder genoemde Beleidsregels (21 december 2004) en in een draaiboek "Committering van 450 MW windenergie op de Noordzee" (voor de zgn. 2^e ronde). Het draaiboek is bij brief van 30 juni 2008 van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, mede namens de ministers van Economische Zaken (EZ), Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) aan de Tweede Kamer gestuurd (TK 31209 en 21239, nr. 35). Het draaiboek beschrijft onder andere de stappen in de periode van 1 juli 2008 tot 1 november 2009 ten aanzien van de Wbr-vergunningverlening. Beide documenten zijn opgesteld in nauw overleg tussen de ministeries van EZ, VROM, LNV en het Ministerie van V en W.

3) BELANGENAFWEGING EN MOTIVERING

Bij de toetsing van de vergunningaanvraag richt het bevoegd gezag zich volgens het toetsingskader onder meer op de effecten van het initiatief op een veilig en doelmatig gebruik van de Noordzee, waaronder de effecten op scheepvaartveiligheid, luchtvaartveiligheid, mijnbouwactiviteiten en natuur en milieu (ecologie).

Aan de hand van het in hoofdstuk 2 beschreven toetsingskader volgt in de paragrafen 3.1 tot en met 3.4 de toetsing van de verschillende relevante belangen. Aan de orde komen respectievelijk:

- effecten op scheepvaartveiligheid (paragraaf 3.1);
- effecten op luchtvaartveiligheid (paragraaf 3.2);
- effecten op de mijnbouw (paragraaf 3.3);
- effecten op ecologie (paragraaf 3.4).

In iedere paragraaf worden na een korte inleiding weergegeven:

- de belangrijkste conclusies omtrent het onderwerp ('het belang') in het MER;
- advies Commissie m.e.r. en overige adviseurs;
- overwegingen en conclusies die het bevoegd gezag op basis daarvan heeft getrokken.

De inspraak die ontvangen is op de terinzagelegging van het MER is op relevante punten opgenomen in dit besluit en samengevat en voorzien van een reactie in bijlage 2 van dit besluit.

De zienswijzen die zijn ontvangen op de terinzagelegging van het ontwerpbesluit zijn op relevante punten opgenomen in dit besluit en samengevat weergegeven en voorzien van een reactie in bijlage 3 bij dit besluit.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

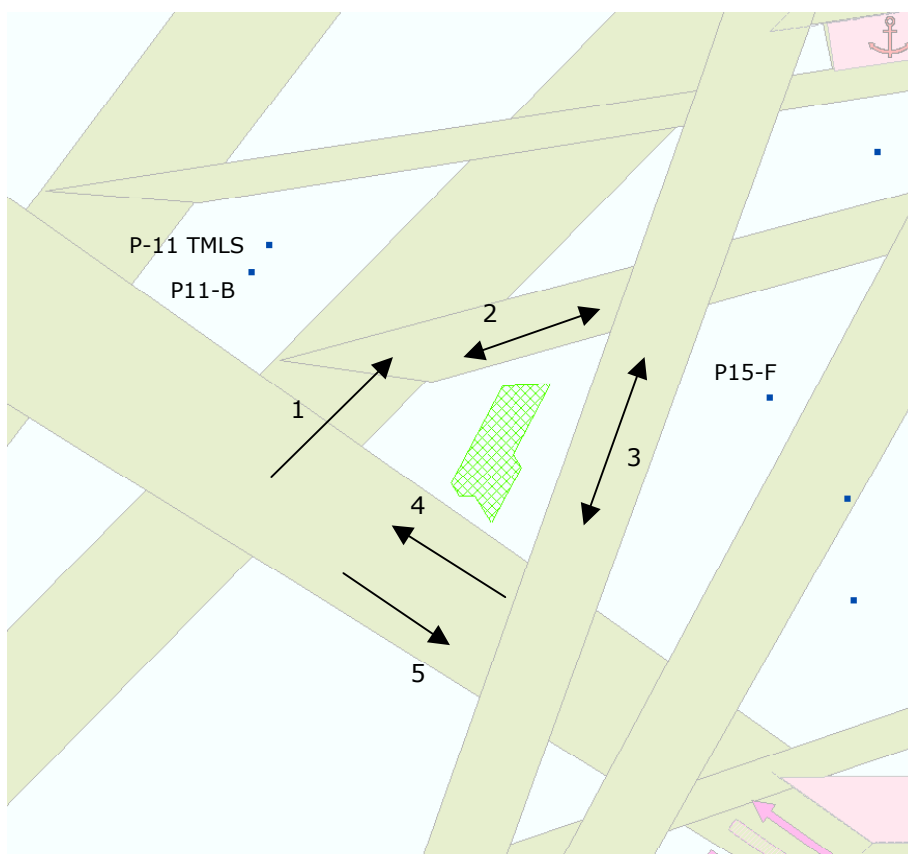
3.1 Effecten op scheepvaartveiligheid

Datum
2 november 2009

3.1.1 Ligging Rijnveld West

Nummer
WSV/2009-907

Het windturbinepark Rijnveld West ligt op ongeveer 24 nautische mijlen (NM) van de kust ter hoogte van de kustplaats Katwijk. In onderstaande figuur 1 is de ligging van het park ten opzichte van de directe omgeving weergegeven.



Figuur 1: ligging van Rijnveld West (groen) ten opzichte van verkeersstromen 1 t/m 5 (zwarte pijlen). De rose pijlen geven vaarbanen aan in het verkeersscheidingsstelsel van Rotterdam; het rose gebied is een ankergebied; de blauwe stippen betreffen mijnbouwlocaties. [bron: GIS bestanden RWS Noordzee]

De gegevens over verkeersstromen en aantallen schepen in het MER dateren uit 2004. Langjarige gegevens over scheepsaantallen zijn in het verleden verzameld door gedurende langere tijd (1-2 jaar) over de Noordzee te vliegen en visueel schepen te tellen. Het laatste visuele onderzoek dateert van de periode 1999-2001. Sinds 2008 worden scheepsaantallen op de Noordzee gemeten op basis van het Automatic Identification System¹. Een deel van de schepen vaart nog zonder AIS (<300BRT, vissersschepen, pleziervaart ed).

¹ AIS = Automatic Identification System; alle schepen groter dan 300 Bruto Ton zijn volgens IMO regelgeving verplicht een AIS transponder aan boord te hebben, waardoor onder andere de koersen en snelheden van deze schepen vanaf de wal te volgen en vast te leggen zijn.

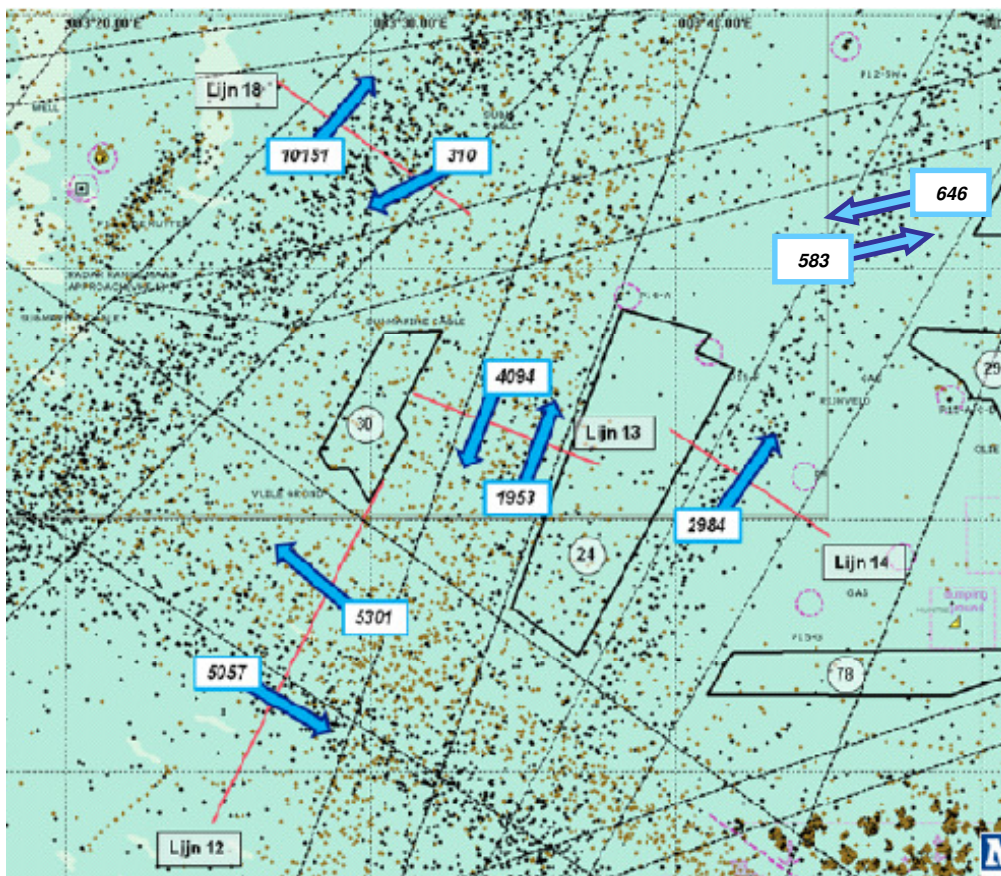


BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

Om een actueel beeld van de situatie te krijgen heeft het bevoegd gezag het MARIN verzocht de route en grootte van de verkeersstromen op basis van AIS gegevens over 2008 in het gebied rondom het geplande windturbinepark te overleggen, zie figuur 2.

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907



Figuur 2: Verkeersintensiteit rondom Rijnveld West (nr. 30; de overige nummers betreffen andere aanvragen voor windparken). De getallen bij de pijlen geven het middels AIS geregistreerde aantal scheepsbewegingen over 2008 weer op de bijbehorende rode lijnen. De zwarte en bruine stippen geven de AIS scheepsposities binnen 1 week in juli 2008 aan om een ruimtelijk idee te geven van de verkeersstromen. [Bron: 'Intensiteit scheepvaart nabij windturbineparken' Marin 20 mei 2009]

Het voorliggende besluit is zoveel mogelijk gebaseerd op deze verkeersstromen, omdat dit de meest recent beschikbare informatie is. Deze wijken ten dele af van de in het MER gegeven informatie.

Op basis van figuur 2 zijn de volgende aantallen scheepsbewegingen bij de verkeersstromen in figuur 1 aangehouden:

1. Noordoost gaand verkeer van Noordhinder naar Texel verkeersscheidingsstelsel (VSS); het betreft ca. 10151 scheepsbewegingen per jaar;
2. Zuidwest en noordoost gaand verkeer van IJmuiden naar Noordhinder/oostkust van Engeland en v.v.; het betreft ca. 646 scheepsbewegingen (zuidwest gaand) per jaar en ca. 583 (noordoost gaand) per jaar.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJVELD WEST

3. Zuid gaand en noord gaand verkeer van Texel VSS naar Schouwenbank en v.v.; het betreft ca. 4094 scheepsbewegingen (zuid gaand) en 1953 (noord gaand) per jaar;
4. Noordwest gaand verkeer vanuit Rotterdam naar de oostkust van Engeland; het betreft ca. 5301 scheepsbewegingen per jaar;
5. Zuidoost gaand verkeer van de oostkust van Engeland naar Rotterdam; het betreft ca. 5057 scheepsbewegingen per jaar.

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907

De scheepvaart in het gebied bestaat uit alle typen schepen met verschillende snelheden. Schepen die vanuit de diepwaterroute uit de noordelijke richting naar Rotterdam willen varen (en v.v.) zullen langs de zuidkant van het park varen. In de nabijheid van het park is tevens niet-routegebonden verkeer aanwezig, zoals supplyvaart, visserij en recreatievaart, met name vanaf Scheveningen.

Op meer dan 5 NM ten oosten van het windturbinepark ligt het mijnbouwplatform P15-F. Op 6,5 NM ten westen van het windturbinepark liggen de mijnbouwplatformen P11-B en P11 TMLS.

3.1.2 Het MER

Om de effecten van een windturbinepark op de scheepvaart te kunnen berekenen is conform de actuele richtlijnen de afwikkeling van het scheepvaartverkeer voor de situatie met het windturbinepark in SAMSON gemodelleerd. Voor de locatie van het windturbinepark is een verkeersdatabase aangemaakt, waar het verwachte veranderde vaarpatroon is ingebracht. Vervolgens zijn de ongevalsmodellen van SAMSON toegepast voor het doorrekenen van de effecten van het windturbinepark voor de scheepvaart.

In het MER zijn de met behulp van het SAMSON model bepaalde effecten van het windturbinepark op de scheepvaartongevallen weergegeven. De aanvrager trekt voor de aangevraagde variant van het park de volgende conclusies omtrent scheepvaartveiligheid (niet uitputtend):

- het berekende verwachte totaal aantal aanvaringen en aandrijvingen per jaar gesommeerd over alle windturbines, inclusief trafostation, bedraagt 0,043144 (= eens per 23 jaar);
- de kans op uitstroom van olie bedraagt voor bunkerolie eens in de 672 jaar en voor ladingolie eens in de 1918 jaar. De gemiddelde uitstroom per jaar en per km² bedraagt voor bunkerolie 0,048818 m³ en voor ladingolie 0,0177867 m³;
- de kans op meer dan 10 doden als gevolg van een aanvaring van een schip met een windturbine is gelijk aan 1 in de 8506 jaar;
- wordt Rotterdam de uitvalsbasis voor de bouw van het windturbinepark (wat vermoedelijk het geval zal zijn), dan levert dit gedurende het half jaar waarin de bouw duurt een verhoging van het gemiddeld aantal schepen op zee op van 1,2 schip. In deze periode is de kans op een aanvaring tussen twee schepen door de verhoogde verkeersintensiteit 0,8% hoger dan normaal;
- het windturbinepark ligt binnen het bereik van de vaste radarstations. Door middel van steunradars en het koppelen hiervan met andere radarsystemen kunnen de negatieve gevolgen van het windturbinepark echter geheel worden gemitigeerd.

Hoewel de beschreven risico's gering zijn benoemt de aanvrager in het MER de volgende mitigerende maatregelen:



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

- het stilzetten van de turbines in geval van hulpverleningsoperaties;
- het verzorgen van adequate berichtgeving over het park aan de scheepvaart;
- het laten vervallen van de hoekpunten van het windturbinepark waardoor schepen elkaar eerder zien als ze dezelfde hoek naderen;
- het instellen van een veiligheidszone;
- het park markeren middels het Automatic Identification System (AIS) waardoor de kans op aanvaringen wordt verkleind (20%), maar niet de kans op aandrijvingen;
- de inzet van De Waker voor het reduceren van een aantal aandrijvingen (38%).

Datum
2 november 2009
Nummer
WSV/2009-907

Inspraak op het MER

In de periode waarin het MER ter inzage heeft gelegen zijn enkele inspraakreacties ontvangen. De reacties zijn, voor zover deze betrekking hebben op het aspect scheepvaartveiligheid, afkomstig van de volgende organisaties en hebben samengevat de volgende strekking:

1. Havenbedrijf Rotterdam N.V.: het windturbinepark is een groot complex van bouwwerken in verband waarmee de afstand van 2 NM moet worden aangehouden tot de scheepvaartroutes (in plaats van 500 meter), de afstand tot de scheepvaartroutes aan de noord- en zuidzijde van het park is onduidelijk, de inzet van De Waker als mitigerende maatregel is niet realistisch en het effect van het windturbinepark op de wal- en scheepsradar moet vooraf goed onderzocht worden;
2. het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB): het windturbinepark heeft een risicoverhogende werking op de nautische veiligheid op de Noordzee en zorgt voor een beklemming van het aanloopgebied van de haven van Rotterdam.

3.1.3 Adviezen

Advies Commissie m.e.r.

De Commissie is van oordeel dat de (cumulatieve) effecten op de scheepvaartveiligheid in het MER goed beschreven zijn. Zij adviseert dat het mogelijk is om met verschillende mitigerende maatregelen de mogelijke effecten positief te beïnvloeden. De Commissie adviseert verder aandacht te besteden aan de storing van de aan boord van schepen en luchtvaartuigen aanwezige apparatuur, met name de storing in de ontvangst van radio- en transpondersignalen. Daarnaast adviseert de Commissie het bevoegd gezag toe te zien op eenduidige calamiteitenplannen die zijn afgestemd met het Kustwachtcentrum.

3.1.4 Aanpassingen op het ontwerpbesluit

In de zienswijzen op meerdere ontwerpbesluiten voor windparken op zee die in juni en juli 2009 werden afgegeven worden vragen gesteld over de gekozen bronnen en uitgangspunten van het bevoegd gezag. Daarom zijn de volgende toevoegingen opgenomen:

- In paragraaf 3.1.1 is een nadere toelichting opgenomen op de gebruikte AIS gegevens over 2008;
- In de paragraaf 'Overwegingen en conclusie bevoegd gezag' is een nieuwe 3^e alinea toegevoegd, waarin wordt uitgelegd waarom het bevoegd gezag de



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

vaarpraktijk heeft mee laten wegen in haar overwegingen en waarom wordt uitgegaan van 'worst case' benaderingen.

- In dezelfde paragraaf zijn diverse bronverwijzingen opgenomen en er wordt waar nodig uitgelegd waarom juist deze bronnen gebruikt zijn. Zie de toegevoegde voetnoten.

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907

3.1.5 Overwegingen en conclusie bevoegd gezag

De Wbr spreekt van een doelmatig en veilig gebruik van bij het rijk in beheer zijnde waterstaatswerken. Waterstaatswerken zijn voor de vergunningprocedure te definiëren als (zee)water en (zee)bodem. Bij toetsing van de waterstaatkundige belangen moet gedacht worden aan veiligheid voor scheepvaart, risico's tengevolge van aanvaringen c.q. aandrijvingen van schepen en doelmatig gebruik van de zeebodem. Om het doelmatig en veilig gebruik van de Noordzee te bepalen heeft het bevoegd gezag de inzichten uit het MER, de inspraak en het advies van de Commissie m.e.r. overwogen en afgewogen.

Het accent ligt in het MER op de theoretische onderbouwing met behulp van het SAMSON model. Zoals in paragraaf 2 onder scheepvaartveiligheid is opgemerkt, geeft dit model alleen een inschatting van de kansen op en consequenties van verschillende ongevallen op zee. Om daarnaast een beeld te krijgen van alle effecten van een windturbinepark op scheepvaartveiligheid maakt het bevoegd gezag een nadere afweging op basis van de kennis van en ervaring met de vaarpraktijk in het betreffende gebied, waarbij goed zeemanschap en de menselijke factor een belangrijke rol spelen. Het bevoegd gezag houdt daarbij rekening met alle direct en indirect van invloed zijnde nautische aspecten, zoals autonome ontwikkelingen in het scheepvaartverkeer, effecten op scheepvaartveiligheid, de bereikbaarheid van ankergebieden en havens en mogelijk mitigerende maatregelen.

De keuze voor het inbrengen van de vaarpraktijk in de overwegingen van het besluit is gemaakt nadat in 2007 vanuit de nautische sector (V&W DG Luchtvaart en Maritieme Zaken, Kustwacht, Havenmeesters, redersvereniging, loodsorganisaties etc.) grote zorg werd geuit over de ontwikkelingen rond de windparken op zee in relatie tot de scheepvaartveiligheid. De windparken betreffen een nieuwe ontwikkeling op zee. Effecten van windparken op het gedrag en de veiligheid van de scheepvaart zijn nog nauwelijks bekend. Onafhankelijke analyse van praktijkonderzoek naar de effecten bestaat nog nauwelijks. Daarnaast geldt dat het beleid van de Nederlandse overheid ten aanzien van de Noordzee is gericht op het handhaven en waar mogelijk verbeteren van de scheepvaartveiligheid (zie 'Toetsingskader'). Om deze 2 redenen wordt in deze paragraaf de vaarpraktijk ingebracht en past het bevoegd gezag de 'worst case' benadering toe.

Daarnaast brengt het bevoegd gezag de vaarpraktijk in relatie met de meest recente verkeersstromen en -intensiteiten, de beschikbare ruimte (breedte van de vaarroute) en de grootte van de schepen in de vaarroute. De aspecten zijn in de overwegingen hieronder weergegeven:

- de verkeersstromen rondom het windturbinepark;
- het kruisend verkeer ter hoogte van het windturbinepark;
- risico's van het park voor niet-routegebonden (kleinere) scheepvaart;
- het inzetten van een begeleidingsschip of zeesleepboot;



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJVELD WEST

- de cumulatieve effecten van meerdere windturbineparken.
Deze overwegingen zijn naar inzicht van het bevoegd gezag doorslaggevend voor de conclusies omtrent scheepvaartveiligheid en kunnen afwijken van de eerdergenoemde adviezen.

Datum
2 november 2009
Nummer
WSV/2009-907

Nadere overwegingen omtrent de verkeersstromen rondom het windturbinepark

Om een oordeel te kunnen geven over de veiligheid in de verkeersstromen rondom het windturbinepark wordt als eerste beredeneerd wat de benodigde breedte van een scheepvaartroute is. Voor het bepalen van benodigde vaarwegbreedtes op open zee in relatie tot windparken bestaan geen algemeen geaccepteerde modellen of methodes, omdat de noodzaak hiertoe tot voor kort niet bestond. Op dit moment zijn dus geen standaarden beschikbaar waarmee kan worden gerekend. Het bevoegd gezag benadert de benodigde breedte op basis van de beschikbare gegevens als volgt:

- De te verwachten scheepvaartintensiteit in de scheepvaartroutes gedurende de komende 20 jaar² (=de levensduur van een windpark),
- de te verwachten scheeps lengtes van schepen op de Noordzee gedurende de komende 20 jaar³,
- de eigen ruimte die een varende schip nodig heeft onder normale omstandigheden⁴,
- de draaicirkels van schepen⁵ ten behoeve van het maken van een crashmanoeuvre,
- de toegepaste verkeersrichtingen op de scheepvaartroute (één- of tweerichtingsverkeer)⁶, en
- het vaargedrag van schepen in scheepvaartroutes⁷.

Bij de berekeningen is uitgegaan van 'worst case scenario's'.

Verkeersstroom 1 Noordhinder – Texel VSS (zie figuur 1)

² Zie paragraaf 3.1.1 van dit besluit en 'Intensiteit scheepvaart nabij voorgenomen windparken' (Marin) 20 mei 2009. Uit het rapport 'Identification of suitable sea areas for windfarms with respect to shipping and safety' (DNV, Marin, Dirkzwager, STC BV & ECN voor IDON) december 2008, blijkt vervolgens dat de scheepvaartintensiteit op de Noordzee de komende 20 jaar niet noemenswaardig zal toenemen;

³ Het uitgangspunt voor alle scheepvaartroutes is een 'maatgevend schip' voor de Noordzee met een lengte van 400 meter. Dit is gebaseerd op een verwachting over de autonome ontwikkeling van de scheepvaart op de Noordzee voor de komende 20 jaar. Ref. 'Shipping Innovation' 2009 (Niko Wijmolst en Tor Wergeland) en 'Ship dimensions 2030' (Lloyd's Register Fairplay) september 2009;

⁴ Zie de factoren en marges in hoofdstuk 5 van 'Approach Channels, A Guide for Design', Final Report of the joint PIANC-IAPH Working Group II-30 in cooperation with IMPA and IALA;

⁵ De tactische diameter van de rondtorn (draaicirkel) van een schip bedraagt 5x de scheeps lengte volgens de ontwerpcriteria; deze diameter geldt bij standaard testcondities (IMO Res.137(76) en MSC/Circ.644). Omdat de standaard testcondities waarschijnlijk niet aanwezig zullen zijn op moment van een rondtorn (crashmanoeuvre) op open zee wordt in dit besluit een veiliger draaicirkel van 6x de scheeps lengte gehanteerd;

⁶ Zie paragraaf 3.1.1 en 'Intensiteit scheepvaart nabij voorgenomen windparken' (Marin) 20 mei 2009;

⁷ Bepalend hierbij zijn de Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee (1972);

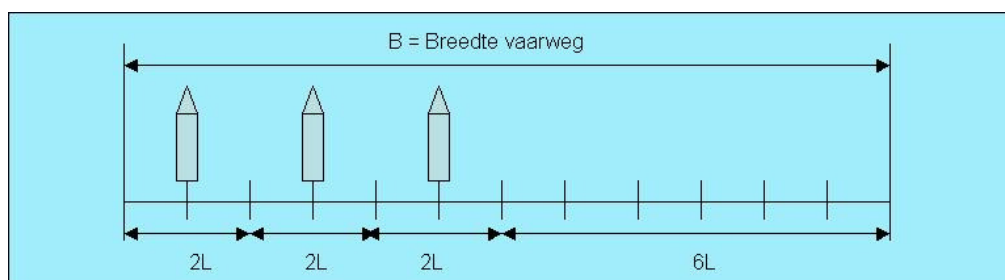


BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJVELD WEST

Het aantal schepen in deze verkeersstroom bedraagt 10151 per jaar. Gemiddeld betekent dat 28 schepen per dag. Het betreft doorgaande vaart op zeesnelheid⁸ en de kans bestaat dat schepen elkaar oplopen. Niet uitgesloten kan worden dat de kans dat schepen elkaar oplopen bij piekbelasting groter wordt. Daarom wordt uitgegaan van 3 schepen die elkaar veilig moeten kunnen oplopen in de verkeersstroom. De benodigde ruimte voor drie schepen naast elkaar, uitgaande van schepen van 400 meter lengte (= grootste formaat schepen) en een draaicirkel van een schip van deze lengte van $6 \times 400 = 2400$ meter in geval van een uitwijk(crash)manoeuvre bedraagt 4800 meter (2,6 NM).

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907



Figuur 3. De minimale breedte van een vaarweg waarin 3 schepen van 400 m lengte elkaar kunnen oplopen bedraagt $6 \times$ de scheeps lengte ($3 \times 2^9 \times 400\text{m} = 2400\text{ m}$ (1,3 NM)) om elkaar te passeren plus 6 scheeps lengtes voor de rondtorn (uitwijk(crash)manoeuvre) van 1 schip ($6 \times 400\text{ m} = 2400\text{ m}$ (1,3 NM)) is in totaal 2,6 NM.

Verkeersstroom 1 passeert het windturbinepark Rijnveld West aan de west/noordwest zijde. Aan bakboord heeft de verkeersstroom de twee P11 mijnbouwplatformen (zie figuur 1), echter deze liggen op 6,5 NM afstand vanaf het windturbinepark. Gelet op de breedte van 2,6 NM die voor deze verkeersstroom nodig is blijft er voldoende ruimte over om het windturbinepark veilig te kunnen passeren. Verwacht wordt dat het verkeer in verkeersstroom 1 de aanwezige ruimte ten westen van het windturbinepark verder zal benutten en een grotere afstand zal gaan aanhouden ten opzichte van het park.

Verkeersstroom 2 IJmuiden – Noordhinder / oostkust van Engeland en v.v. Het aantal scheepsbewegingen in de verkeersstroom 2 bedraagt ca. 646 scheepsbewegingen (west gaand) per jaar en ca. 583 (oost gaand) per jaar. Gemiddeld gaat het om 2 schepen per dag van IJmuiden naar Noordhinder en de oostkust van Engeland en 2 schepen in tegengestelde richting. Ten noorden van het windturbinepark zijn geen obstakels aanwezig die de verkeersstroom belemmeren. Er is dan ook voldoende ruimte voor een veilige passage. Het is mogelijk dat het verkeer in verkeersstroom 2 de ten noorden van het windturbinepark aanwezige ruimte verder zal benutten en een grotere afstand zal gaan aanhouden tot het windturbinepark.

Verkeersstroom 3 Texel VSS – Schouwenbank en v.v.

Het aantal scheepsbewegingen in deze verkeersstromen bedraagt 4094 (zuid gaand) en 1953 (noord gaand). Gemiddeld betekent dit respectievelijk 11 en 5

⁸ Nautische term voor kruissnelheid: de optimale vaarsnelheid op open zee.

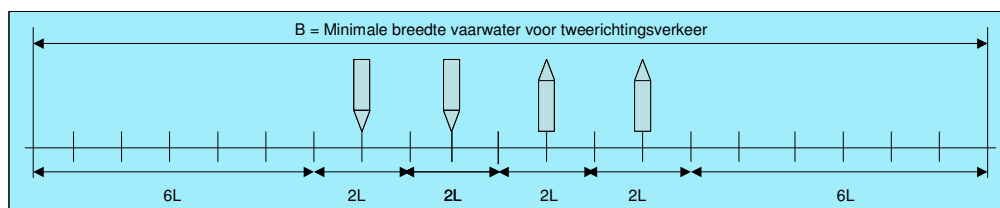
⁹ Zie de factoren en marges in hoofdstuk 5 van 'Approach Channels, A Guide for Design', Final Report of the joint PIANC-IAPH Working Group II-30 in cooperation with IMPA and IALA.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJVELD WEST

schepen per dag. Het betreft doorgaande vaart op zeesnelheid en er is een geringe kans dat schepen elkaar oplopen. Daarom wordt uitgegaan van 4 schepen die elkaar veilig moeten kunnen oplopen in de verkeersstroom; 2 noord gaande en 2 zuid gaande schepen. De benodigde ruimte voor vier schepen die elkaar in tegengestelde richtingen passeren, uitgaande van schepen van 400 meter lengte (= grootste formaat schepen) en een draaicirkel van een schip van deze lengte van $6 \times 400 = 2400$ meter in geval van een uitwijk(crash)manoeuvre bedraagt 8000 meter (4,3 NM).

Datum
2 november 2009
Nummer
WSV/2009-907



Figuur 4. De minimale breedte van een vaarweg waarin 4 schepen van 400 m. lengte in tegengestelde richtingen kunnen varen op voldoende afstand van elkaar bedraagt $4 \times (2 \times 400 \text{ m}) = 3200 \text{ m}$ (1,7 NM) om elkaar te passeren plus $2 \times (6 \times 400 \text{ m}) = 4800 \text{ m}$. (2,6 NM) voor de rondtorn (uitwijk(crash)manoeuvre) van 1 schip, in totaal 4,3 NM.

De verkeersstroom heeft aan de westzijde het windturbinepark liggen. Aan de oostzijde liggen echter geen obstakels, ervan uitgaande dat hier geen ander windturbinepark ligt. Daardoor zal er voor het verkeer voldoende ruimte zijn voor een veilige passage van het windturbinepark. Verwacht wordt dat het verkeer in verkeersstroom 3 de aanwezige ruimte ten oosten van het windturbinepark verder zal benutten en een grotere afstand zal gaan aanhouden ten opzichte van het park.

Verkeersstromen 4 en 5 vanuit Rotterdam Maas NW – oostkust Engeland en v.v. Het aantal scheepsbewegingen bedraagt 5301 (noordwest gaand) en 5057 (zuidoost gaand) per jaar. Gemiddeld betekent dit respectievelijk 15 en 14 schepen per dag. Gelet op het aantal schepen per dag en in aanmerking nemend dat de scheepvaartintensiteit varieert, waardoor de piekbelasting groter is dan dit gemiddelde, is de kans groot dat schepen elkaar oplopen. De verkeersstromen passeren het windturbinepark echter aan de zuid zijde, waar verder geen obstakels aanwezig zijn. Er is dan ook voldoende ruimte beschikbaar.

Conclusie met betrekking tot verkeersstromen

Het bevoegd gezag acht de hinder die het windturbinepark Rijnveld West voor de verkeersstromen daaromheen veroorzaakt op basis van bovenstaande analyse beperkt. In de praktijk zullen schepen mogelijk een grotere afstand tot het park aanhouden dan 500 meter. Daar is echter voldoende ruimte voor rondom het park. Nadere overwegingen omtrent kruisend verkeer nabij het park en de cumulatieve effecten zijn echter nodig om een algehele conclusie te kunnen trekken over de risico's voor de verkeersstromen.

Overwegingen omtrent kruisend verkeer

Ten zuiden van het windturbinepark kruisen de verkeersstromen 4 en 5 de verkeersstromen 1 en 3 (zie figuur 1). Hierbij ontstaan de volgende situaties:



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

- Verkeersstroom 1 zal moeten uitwijken voor verkeersstroom 4¹⁰ en wordt daarbij niet gehinderd door het windturbinepark. De stuurboordhoek is 'vrij' omdat het windturbinepark zich op ruime afstand van de verkeersstroom bevindt en het windturbinepark levert geen zichtbeperkingen;
- verkeersstroom 3 (zuid gaand) zal moeten uitwijken voor verkeersstroom 5. Daarbij kan zij worden gehinderd door het windturbinepark dat zich aan stuurboordzijde van verkeersstroom 3 (met 4094 scheepsbewegingen per jaar) bevindt, maar door de afstand van verkeersstroom 5 ten opzichte van het park is er voldoende ruimte en tijdig zicht op het van stuurboordzijde komende verkeer;
- verkeersstroom 4 zal moeten uitwijken voor verkeersstroom 3. Daarbij kan zij worden gehinderd door het windturbinepark dat zich aan stuurboordzijde van verkeersstroom 4 (met ruim 5301 scheepsbewegingen per jaar) bevindt. Hoewel het zicht op verkeersstroom 3 niet wordt gehinderd kan een schip door uitwijkmanoeuvres dichtbij het windturbinepark komen. Door een uitwijkmanoeuvre voor een koerskruiser geraakt een schip al gauw 2 NM naast de oorspronkelijke koerslijn.

Datum
2 november 2009
Nummer
WSV/2009-907

Ten noorden van het windturbinepark kruisen de verkeersstromen 1 en 3 de verkeersstroom 2 (zie figuur 1). Hierbij is het volgende het geval:

- Verkeersstroom 1 zal moeten wijken voor verkeersstroom 2 (zuidwest gaand) en wordt daarbij niet gehinderd door het windturbinepark. Het windturbinepark ligt voor verkeersstroom 1 weliswaar aan stuurboordzijde, maar door de aanwezige ruimte en de afstanden tot het park levert het park geen zicht- of uitwijkbeperkingen op;
- verkeersstroom 2 (noordoost gaand) zal moeten wijken voor verkeersstroom 3 (noord gaand) en wordt daarbij niet gehinderd door het windturbinepark omdat de verkeersstromen zich op ruime afstand van het windturbinepark bevinden;
- verkeersstroom 2 (zuidwest gaand) zal moeten wijken voor verkeersstroom 1 en wordt daarbij niet gehinderd door het windturbinepark omdat de verkeersstromen zich op ruime afstand van het windturbinepark bevinden;
- verkeersstroom 3 (zuid gaand) zal moeten wijken voor verkeersstroom 2 (noordoost gaand) en wordt daarbij niet gehinderd door het windturbinepark omdat de verkeersstromen zich op ruime afstand van het windturbinepark bevinden.

Conclusie met betrekking tot kruisend verkeer

Verkeersstroom 4 van Rotterdam richting Engeland zal hinder gaan ondervinden van het windturbinepark bij het uitwijken voor verkeersstroom 3. Het betreft relatief drukke verkeersstromen, dus de kans dat deze hinder optreedt is reëel aanwezig. Voor het overige zal kruisend verkeer rondom het windturbinepark slechts beperkte hinder ondervinden van het windturbinepark.

Overwegingen omtrent niet-routegebonden (kleinere) scheepvaart

Kleinere niet-routegebonden schepen (visserij, recreatievaart) zullen zich niet altijd bewegen conform de eerder in dit besluit geschetste verkeersstromen. Het vaarpatroon van deze schepen is grilliger en minder voorspelbaar. Deze schepen kunnen gemakkelijker en sneller manoeuvreren dan de (grotere) routegebonden schepen en hebben daarbij dan ook minder ruimte nodig. Visserij schepen worden

¹⁰ Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, voorschrift 15.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

tussen 2012 en 2014 stapsgewijs verplicht een Automatic Identification System (AIS) aan boord te hebben, en ook de recreatievaart maakt in toenemende mate vrijwillig gebruik van dit systeem, waardoor kleinere niet-routegebonden schepen beter waarneembaar worden. Het bevoegd gezag acht de afname van de verkeersveiligheid door de aanleg van het windturbinepark voor deze schepen daarom beperkt.

Datum
2 november 2009
Nummer
WSV/2009-907

Overwegingen omtrent een begeleidingsschip of zeesleepboot

Het bevoegd gezag heeft overwogen of een begeleidingsschip of een sleepboot de verkeersveiligheid rondom het windturbinepark kan vergoten.

Een begeleidingsschip dient om toezicht te houden op de verkeerssituatie en om schepen welke ongewenste manoeuvres maken te attenderen op hun gedrag. Het bevoegd gezag is van mening dat deze functie middels radar toezicht vanaf de wal ook gerealiseerd kan worden en acht een begeleidingsschip in de operationele periode dan ook niet noodzakelijk. Tijdens de bouwfase, waarin werkschepen af en aan varen, is de aanwezigheid van een begeleidingsschip ter plaatse wel noodzakelijk.

Een zeesleepboot met voldoende trekkracht kan een op drift geraakt schip dat het windturbinepark in dreigt te drijven van het park wegslepen en heeft daarmee een toegevoegde waarde voor de scheepvaartveiligheid. De zeesleper zal daartoe wel binnen redelijke afstand van het park aanwezig moeten zijn op het moment van op drift raken van het betreffende schip. In praktijk zou dat betekenen dat er permanent een zeesleper bij het park aanwezig zou moeten zijn. De in het MER berekende risico's van schepen die op drift raken en in het windturbinepark verdagen zijn naar inzicht van het bevoegd gezag te klein om zo'n permanente zeesleepboot bij het windturbinepark te rechtvaardigen.

Overwegingen omtrent cumulatieve effecten

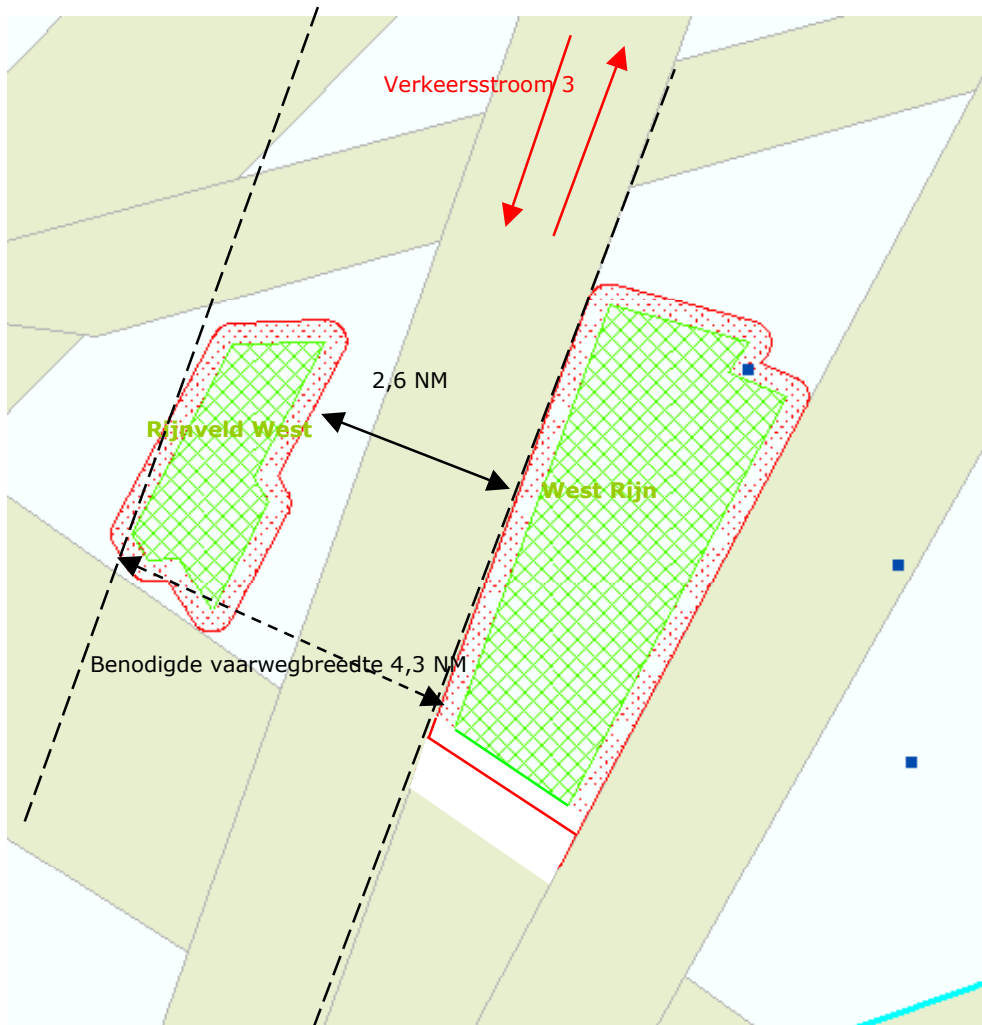
Ten tijde van het opstellen van dit besluit is er in de directe omgeving van Rijnveld West geen windturbinepark aanwezig. Wel is een besluit afgegeven voor de bouw van het windturbinepark West Rijn, dat direct oost van het park Rijnveld West ligt. Verkeersstroom 3, met respectievelijk 4094 en 1953 scheepsbewegingen in tegengestelde richting per jaar, zal hiermee tussen deze windturbineparken door gaan lopen. Eerder (figuur 4) werd vastgesteld, dat het tweerichtingsverkeer een breedte nodig heeft van 4,3 NM, zodat 4 schepen elkaar in tegengestelde richtingen kunnen passeren en er ruimte blijft voor crashmanoeuvres. Rijnveld West en West Rijn liggen over een afstand van 3,8 NM parallel aan de vaarroute. De breedte van de vaarweg tussen de windturbineparken Rijnveld West en West Rijn bedraagt 2,5-2,6 NM, zodat er voor verkeersstroom 3 onvoldoende ruimte is (zie figuur 5).

Doordat er onvoldoende ruimte resteert worden schepen gedwongen elkaar dichter te passeren dan het bevoegd gezag als veilig heeft berekend, of worden schepen die de situatie als onveilig beschouwen gedwongen om volledig om de parken heen te varen. Het omvaren kan echter niet worden afgedwongen door het bevoegd gezag.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

Datum
2 november 2009
Nummer
WSV/2009-907



Figuur 5. Cumulatieve effecten op de scheepvaart van de parken West Rijn en Rijnveld West. De rode contouren zijn de contouren van de 500 meter veiligheidszones rondom de parken waarin de scheepvaart niet mag varen. De doorgetrokken pijl geeft de beschikbare vaarwegbreedte aan. De gestippelde pijl geeft de benodigde vaarwegbreedte aan.

Een mogelijke mitigerende maatregel om het tegenliggend verkeer beter te ordenen zou het instellen van een VSS tussen de beide parken kunnen zijn. Ook daarvoor is de ruimte tussen de beide parken echter te beperkt. Hiervoor is minimaal 4,5 NM nodig indien er twee tegengestelde verkeersbanen tussen de parken door zouden lopen en minimaal 3,5 NM indien er één verkeersbaan tussen de parken door zou lopen en de tegengestelde verkeersbaan buiten het park om zou worden gelegd. Dit biedt dus geen oplossing.

Conclusie van het bevoegd gezag omtrent scheepvaartveiligheid

De Wbr spreekt van een doelmatig en veilig gebruik van bij het rijk in beheer zijnde waterstaatswerken.

Het windturbinepark West Rijn dat reeds vergund is ligt op 3,1 NM afstand van Rijnveld West, waardoor de vaarwegbreedte voor de verkeersstroom tussen Schouwenbank en het VSS van Texel die tussen de beide parken doorloopt over



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

een afstand van 3,8 NM wordt beperkt tot 2,6 NM. De scheepvaart op deze route bestaat uit tegenliggend verkeer waarvoor een vaarwegbreedte van minimaal 4,3 NM nodig is. Het inklemmen van de vaarweg tot 2,6 NM brengt met zich mee dat schepen gedwongen worden om dichters langs elkaar te varen dan het bevoegd gezag als veilig heeft berekend.

Op grond van het MER, de adviezen en bovenstaande overwegingen komt het bevoegd gezag tot de conclusie dat het aspect scheepvaartveiligheid leidt tot weigering van de vergunning voor het windturbinepark Rijnveld West.

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907

3.2 Effecten op luchtvaartveiligheid

3.2.1 Ligging Rijnveld West

Op de Noordzee staan meer dan 105 vaste mijnbouwinstallaties en circa 10 verplaatsbare installaties. Het aan- en afvoeren van bemanning en materieel op de installaties vindt bijna altijd plaats per helikopter en onder bijna alle weersomstandigheden vanaf Den Helder. Het aantal passagiers in 2008 op Den Helder Airport was 132.445 in- en uitgaand.

Om de veiligheid van helikopteroperaties te borgen zijn onder andere Helicopter Traffic Zones (HTZ), Helicopter Protected Zones (HPZ) en Helicopter Main Routes (HMR) aangewezen¹¹. Doel van dergelijke aanwijzingen is om het mogelijk te maken helikopteroperaties veilig uit te kunnen voeren.

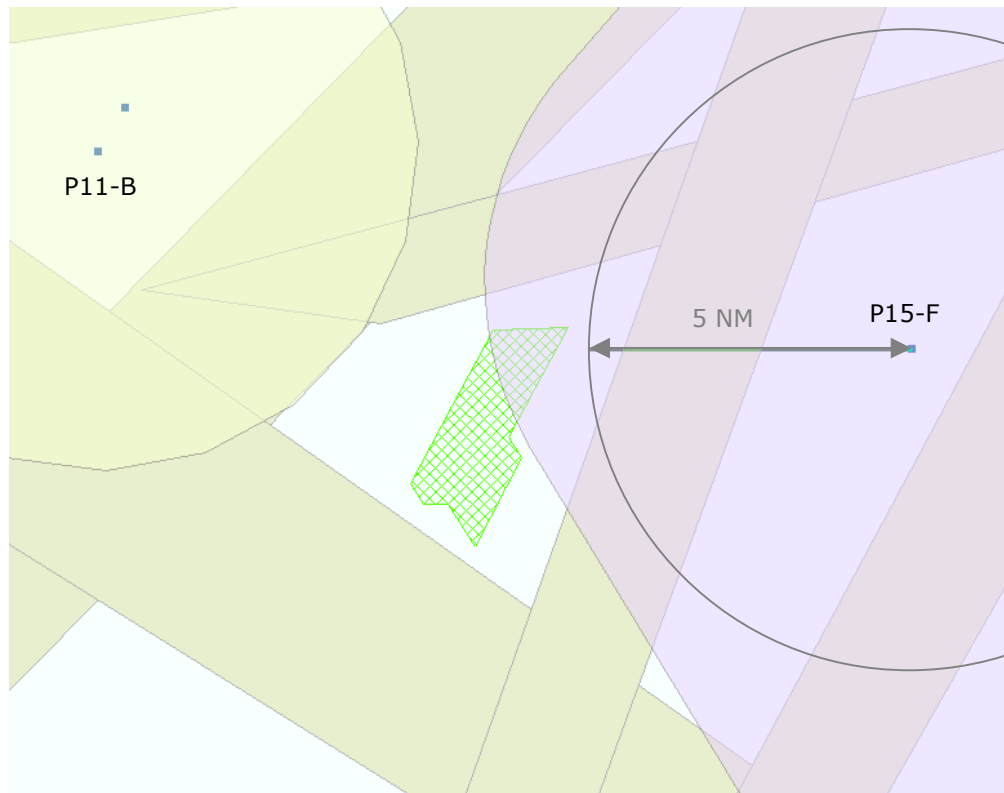
Onderstaande figuur 6 geeft de ligging van het park weer ten opzichte van deze gebieden en routes in de directe omgeving. Het park ligt daarbij:

- deels in de HPZ Rijnveld;
- op 5,4 NM afstand van het onbemande platform P15-F met helikopterdek;
- op 6,7 NM afstand van het bemande platform P11-B met helikopterdek.

¹¹ HTZ: 5 NM zone rondom een (enkel) platform. HPZ: omhullende van HTZ's voor het veilig uitvoeren van vluchten tussen helidekken op lage hoogte. HMR: route op 1500 voet (ft) hoogte (ondergrens) met minimale verticale obstakelklaring van 1000 ft en een 'breedte' van 4 NM. HPZ's, HTZ's en HMR's zijn vastgelegd op de kaart 'North Sea operations' (ENR 6-3.3) op www.ais-netherlands.nl



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST



Datum
2 november 2009
Nummer
WSV/2009-907

Figuur 6. Ligging van Rijnveld West (groen gearceerd) t.o.v. platforms met helidek, de HPZ Rijnveld (lichtpaars) en de HTZ rondom platform P11-B (beige). Rondom P15-F is een cirkel met een radius van 5 NM weergegeven.

3.2.2 Het MER

Bereikbaarheid van mijnbouwplatforms

In het MER wordt geconstateerd dat omdat het windturbinepark niet nabij een gebied met olie- en gasplatforms gepland is, geen effecten zijn te verwachten voor het helikopterverkeer van en naar deze platformen. Aanvrager stelt voorts dat het windturbinepark niet in HMR's, HTZ's en HPZ's rond offshore platformen ligt. De conclusie wordt getrokken dat helikopters van en naar de platformen geen gevolgen ondervinden van de windturbines en daarop hun vliegroute of -hoogte niet hoeven aan te passen.

Aangezien de vlieghoogte ter plaatse van het park significant groter is dan de hoogte van de windturbines, wordt door de aanvrager geen negatief effect verwacht voor HMR's. Indien helikopterverkeer afwijkt van de vaste routes, bijvoorbeeld voor een noodprocedure, kan het windturbinepark een negatief effect hebben. De kans dat dit optreedt, is zodanig klein, dat deze niet is meegenomen in de effectbeoordeling.

Search And Rescue (SAR) operaties

Bij Search and Rescue (SAR) acties bij platformen kan het windturbinepark volgens het MER een beperkte belemmering vormen voor helikopterverkeer. In dat geval kunnen windturbineparken een negatieve invloed hebben op het veilig uitvoeren



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

van dergelijke procedures en acties. Een mitigerende maatregel voor het effect van het windturbinepark op SAR-operaties is het stilzetten van turbines, waardoor het veiliger is voor helikopteroperaties op lage hoogten binnen het park.

Datum
2 november 2009
Nummer
WSV/2009-907

3.2.3 Adviezen

Advies Commissie m.e.r.

De Commissie geeft in haar toetsingsadvies aan dat de aanwezigheid van offshore windturbineparken geen storende invloed mag hebben op de werking van de aan boord van schepen en luchtvaartuigen aanwezige elektronische apparatuur. Ook is het mogelijk dat de ontvangst van radio- en transpondersignalen verstoord wordt. De Commissie acht het vrijwel onmogelijk vooraf aan te geven of de bouw van een windturbinepark zal leiden tot dergelijke verstoring, en zo ja in welke mate. Eventuele verstoringen zullen tijdens en/of na realisatie van het windturbinepark verholpen dienen te worden. De Commissie heeft geadviseerd hier bij de verdere vergunningverlening aandacht aan te besteden.

Advies IVW

De volgende normering en richtlijnen zijn van toepassing op helikopteroperaties op de Noordzee in relatie tot windturbineparken.

- JAR OPS 3 Subpart E¹²
- ICAO Annex 14 part II heliports¹³
- Mijnbouwbesluit en Mijnbouwregeling
- CAP 764 en AIP Netherlands¹⁴

Door in tegenstelling tot de inhoud van dergelijke documenten windturbineparken te realiseren wordt bewust een vermindering van het veiligheidsniveau geaccepteerd. Uit de betreffende regelgeving kan worden afgeleid dat er voldoende separatie (5 NM) tussen een helikopterdek en windturbines moet zijn om onder alle omstandigheden een veilige vluchtuitvoering te garanderen.

Op basis van de huidige aanvraag en de MER voor het windturbinepark Rijnveld West komt de Inspectie tot de conclusie dat er geen mijnbouwinstallaties binnen een afstand van 5 NM van het windturbinepark zijn geplaatst. Daarnaast ligt er geen HMR in de nabijheid van het betreffende windturbinepark. De Inspectie heeft derhalve geen bezwaar tegen het realiseren van het Rijnveld West.

In het advies IVW is ook het standpunt van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) met betrekking tot windturbineparken op de Noordzee opgenomen. LVNL geeft aan dat de geplande windturbines op de Noordzee met een hoogte van 90 tot 150 m serieuze obstakels voor de signaalverbindingen tussen platforms en helikopters kunnen vormen. Er is een reële kans dat dit ten koste gaat van de radio-communicatie- en surveillance dekking. Door verstoringen van radio- en transpondersignalen kan een situatie ontstaan die minder veilig is dan de huidige situatie. LVNL zal de gevolgen van de geplande windturbineparken op het radiocommunicatie- en radarsignaal moeten beoordelen.

¹² Europese regelgeving en van kracht op vluchtuitvoering door in Nederland gevestigde organisaties.

¹³ Bijlage bij het verdrag van Chicago van 1944 waarbij Nederland verdragspartij is. Deze regelgeving richt zich onder andere op het inrichten van helikopterlandingsplaatsen.

¹⁴ CAP 764 en AIP Netherlands zijn richtlijnen waarin veiligheidscriteria worden beschreven.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

3.2.4 Overwegingen en conclusie bevoegd gezag

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907

Als uitgangspunt voor de beoordeling van de effecten op de luchtvaartveiligheid en de veiligheid op de platforms geldt dat deze niet mag worden aangetast, in aansluiting op het voorzorgsprincipe uit het IBN. Aangezien de vliegveiligheid in alle gevallen gewaarborgd dient te zijn, kunnen obstakels in de nabijheid van een platform met helikopterdek ertoe leiden dat dit onder bepaalde omstandigheden niet aan en/of af te vliegen is. In het IBN wordt ook gesteld dat meervoudig ruimtegebruik nagestreefd moet worden waar mogelijk onder voorwaarde dat de andere gebruiker daar geen schade of hinder van ondervindt.

Overwegingen omtrent helikopteroperaties op mijnbouwplatforms

Vanaf 07:00¹⁵ vinden uitgaande vluchten van Den Helder naar de mijnbouwinstallaties plaats en vervolgens worden tussen de diverse platforms overdag shuttlevluchten uitgevoerd. Deze shuttlevluchten maken een substantieel deel uit van het passagiersvervoer op de Noordzee. Returnvluchten worden voor een belangrijk deel tot laat in de avond buiten de uniforme daglichtperiode (UDP) uitgevoerd waarbij de laatste landing uiterlijk 22:00 op Den Helder is (weekend 20:00). Gemiddeld over de week worden dat de platforms tussen 7:30 en 20:30 bezocht.

Voor de helikopterdekken van de platforms zijn aan- en afvliegprocedures in gebruik. Deze procedures kunnen plaatsvinden bij goed zicht condities onder Visual Flight Rules (VFR) waarbij visueel wordt genavigeerd en bij slecht zicht condities¹⁶ onder Instrument Flight Rules (IFR) waarbij op instrumenten wordt genavigeerd.

Bij goed zicht binnen UDP (daglicht) wordt onder VFR gevlogen en worden helikopteroperaties van en naar de platforms niet belemmerd omdat visueel gesepareerd kan worden van obstakels zoals windturbineparken.

Buiten UDP (duister) en bij slecht zicht binnen UDP wordt onder IFR gevlogen en kan een windturbinepark afhankelijk van de windrichting, afstand en oriëntatie een belemmering vormen voor helikopteroperaties van en naar de platforms.

In tegenstelling tot wat in het MER is geconstateerd ligt Rijnveld West in een HPZ (zie figuur 6). Het windturbinepark ligt echter niet binnen de HTZ rondom P11-B en niet binnen 5 NM van het platform P15-F. Het platform P14-A dat de westelijke grens van de HPZ Rijnveld bepaalde is eind 2008 verwijderd. De HPZ Rijnveld zal hierop aangepast worden waardoor Rijnveld West buiten de HPZ komt te liggen, zie ook figuur 6. Ook ligt het windturbinepark niet onder een HMR of in de nabijheid daarvan. Geconcludeerd kan worden dat Rijnveld West geen effect heeft op de bereikbaarheid van de nabije platforms.

Overwegingen en conclusie bij SAR operaties

Het bevoegd gezag acht de effecten van het windturbinepark op SAR operaties per helikopter minimaal. Voor 'search and rescue' (SAR)-vluchten gelden andere limieten, waardoor deze kunnen plaatsvinden onder omstandigheden waaronder reguliere vluchten niet meer zijn toegestaan. Dit is een wezenlijk andere vliegpraktijk dan het – visueel of op instrumenten – regulier aan- en afvliegen van heliplatforms op zee. De redding van drenkelingen met een SAR-helikopter binnen

¹⁵ Alle tijden zijn Lokale Tijd (LT)

¹⁶ Zicht minder dan 4000 meter en/of wolkenbasis beneden 600 ft.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

het windturbinepark blijft mogelijk, aangezien de windturbines binnen enkele minuten stil gezet kunnen worden.

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907

Conclusie van bevoegd gezag omtrent luchtvaartveiligheid

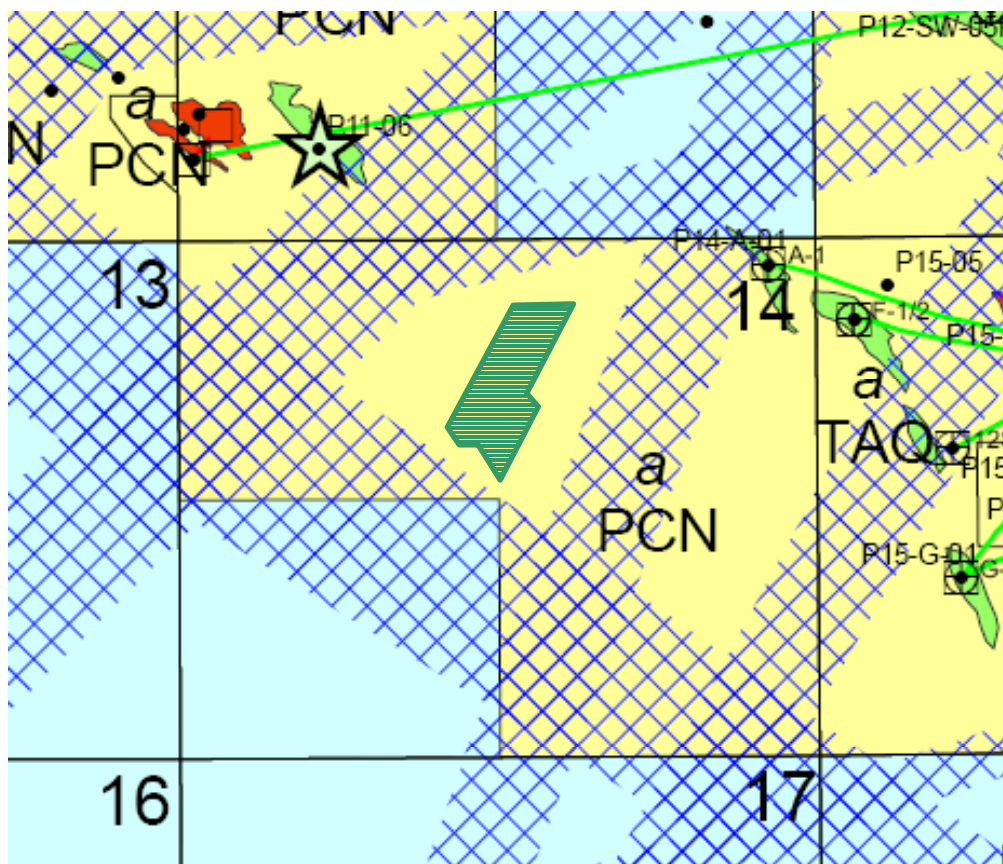
De Wbr spreekt van een doelmatig en veilig gebruik van bij het rijk in beheer zijnde waterstaatswerken.

Op grond van het MER en de inspraak daarop, het advies van het IVW en de overwegingen van het bevoegd gezag komt het bevoegd gezag tot de conclusie dat het aspect luchtvaartveiligheid niet leidt tot weigering van de vergunning voor het windturbinepark Rijnveld West.

3.3 Effecten op mijnbouw

3.3.1 Ligging Rijnveld West

Het windturbinepark is gesitueerd in blok P14 (indeling volgens Mijnbouwwet). Gezamenlijke vergunninghouders/uitvoerders in de nabijheid van het windturbinepark zijn Petro-Canada B.V. en Smart Energie Solutions B.V (SES B.V.); winningsvergunning P14a (tot 2032). Petro-Canada B.V verricht de feitelijke werkzaamheden of verleent daartoe opdrachten.



Figuur 7. Situering van windturbinepark Rijnveld West t.o.v. platforms en boorgaten, prospects (groen: gas, rood: olie) en mijnbouwvergunningen (geel: winningsvergunning, oranje: opsporingsvergunning) [Bron: GIS bestanden RWS en kaart 'Oil and gas in the Netherlands' oktober 2009, TNO, www.nlog.nl]



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

3.3.2 Het MER

Bij het zoeken naar een geschikte locatie voor het windturbinepark is rekening gehouden met bestaande, vergunde en geplande platforms. Het plangebied ligt in een gebied waarvoor een concessie is verleend voor de winning van olie en/of gas. Het windturbinepark zou in de toekomst een belemmering kunnen vormen, indien de concessiehouder ter plaatse van het windturbinepark activiteiten wenst te ondernemen.

Inspraak op het MER

Petro-Canada/SES B.V. heeft een winningsvergunning voor blok P14 en heeft prospects geïdentificeerd in de buurt van het windturbinepark. Hoewel verder voorbereidend werk nog nodig is verwacht inspreker in 2011 te beginnen met boringen. Inspreker stelt dat het park de ontwikkeling van de prospects kan belemmeren.

3.3.3 Aanpassingen op het ontwerpbesluit

Ambtshalve heeft het bevoegd gezag de motivering op enkele punten aangepast.

3.3.4 Overwegingen en conclusie van het bevoegd gezag

In het gebied Rijnveld West zijn momenteel activiteiten van de olie- en gasindustrie gaande welke de komende jaren nog zullen voortduren. Het bevoegd gezag heeft onderzocht of mogelijke toekomstige winningsactiviteiten belemmeringen ondervinden vanwege het windturbinepark. Bij de belangenafweging op dit punt hanteert het bevoegd gezag de uitgangspunten van 'voorzorg' en 'meervoudig ruimtegebruik' (IBN2015).

Het toetsingskader voor de vergunningverlening is opgenomen in artikel 3, lid 1, van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) en is nader uitgewerkt in de Beleidsregels inzake toepassing Wet beheer rijkswaterstaatswerken op installaties in de exclusieve economische zone (Beleidsregels). Ingevolge artikel 5, aanhef en onder a, van de Beleidsregels wordt bij de voorbereiding en de vaststelling van een beschikking inzake het verlenen, weigeren, wijzigen of intrekken van een vergunning rekening gehouden met het behouden van mogelijkheden voor een doelmatig en veilig gebruik van de Noordzee door anderen dan de vergunninghouder. Om bij de besluitvorming rekening te kunnen houden met het bestaande rechtmatig gebruik van de Noordzee door derden, dienen ingevolge de Beleidsregels bij de vergunningaanvraag gegevens te worden overgelegd over de gevolgen van de oprichting en instandhouding van de installatie op de beoogde plaats voor rechtmatig gebruik van de zee door derden. In onderhavige aanvraag zijn gegevens onderzocht in het MER. Van deze gegevens is het bevoegd gezag uitgegaan. Het bevoegd gezag heeft van Petro-Canada/SES B.V. een nadere reactie op het MER ontvangen.

Uit de beschikbare informatie blijkt dat Petro-Canada/SES B.V. een winningsvergunning heeft voor blok P14 en prospects heeft geïdentificeerd in de buurt van het windturbinepark. Op moment van schrijven van dit besluit kan de vergunninghouder onvoldoende concreet (tijd, plaats en omvang) aangeven wat de activiteiten zijn die zij mogelijk

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

willen uitvoeren in het gebied Rijnveld West en wanneer gezien de nog uit te voeren boringen.

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907

Het bevoegd gezag ziet, gelet op deze onzekerheden, in de verleende winningsvergunning en huidige onderzoeksactiviteiten onvoldoende aanleiding om de vergunning voor de bouw van het onderhavige windturbinepark te weigeren. Bij de belangenafweging op dit punt hanteert het bevoegd gezag de uitgangspunten van voorzorg en 'meervoudig ruimtegebruik' (IBN 2015). Voor zover bij de inrichting van het windturbinepark meer concrete gegevens bekend zijn of en over de wijze waarop gewonnen zal worden, zal de Wbr-vergunninghouder met deze bestaande rechten van de mijnbouw rekening dienen te houden. Concretere gegevens kunnen blijken uit een mogelijk toekomstige winningsvergunning en in het bijzonder een goedgekeurd winningsplan. Ten einde recht te doen aan bestaande rechten van mijnbouwvergunninghouders zal bij vergunningverlening aan de Wbr-vergunning het voorschrift verbonden worden dat de vergunninghouder verplicht is al het mogelijke te doen om te voorkomen dat mijnbouwvergunninghouders ten gevolge van het gebruik van de vergunning schade lijden. De vergunninghouder dient hiertoe rekening te houden met verleende winningsvergunning(en), in het bijzonder met een goedgekeurd winningplan, in het inrichtingsplan van het windturbinepark.

Indien een voor de mijnbouw en windenergie acceptabele oplossing niet door concrete inrichtings- of uitvoeringsmaatregelen realiseerbaar blijkt en de bedrijven in de olie- en gasindustrie nadeel ondervinden van de Wbr-vergunning bestaat de mogelijkheid een verzoek tot schadevergoeding in te dienen op grond van de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 (RNC). Een verzoek om nadeelcompensatie wordt behandeld volgens de bepalingen van de RNC.

Alles in overweging nemende komt het bevoegd gezag tot de conclusie dat het belang van toekomstige (nieuwe) mijnbouwactiviteiten zich voorshands niet verzet tegen de vergunningverlening ten behoeve van wind.

3.4 Effecten op ecologie

3.4.1 Ligging Rijnveld West

De locatie van het windturbinepark onderscheidt zich ecologisch gezien niet van de nabije omgeving. De planlocatie wordt in de huidige situatie benut door tal van organismen die beïnvloed kunnen worden door aanleg, exploitatie en ontmanteling van het windturbinepark.

Er zijn geen Natura 2000 gebieden in de directe nabijheid van het windturbinepark. Echter ecologische relaties met Natura 2000 gebieden kunnen zich ook op zeer grote afstand manifesteren zodat bij de beoordeling van de effecten met deze relaties nadrukkelijk rekening gehouden moet worden.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

3.4.2 Het MER

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907

Uit het MER is het volgende af te leiden:¹⁷

Vogels

Duidelijk is dat de vogels in potentie de meeste effecten zullen ondervinden tijdens de gebruiksfase van het windturbinepark. Van de risicofactoren – botsing, barrièrewerking en habitatverlies – lijkt het aspect botsing relatief de meeste risico's met zich mee te brengen. Verstoring van habitat en barrièrewerking in vliegroutes zijn zeer waarschijnlijk verwaarloosbaar klein voor de meeste trekvogels. Barrièrewerking kan relevant zijn voor kustvogels die op zee foerageren. Gezien het feit dat dergelijke vogels ter plaatse van Rijnveld West weinig voorkomen (ver uit de kust), zal dit effect naar verwachting niet significant zijn. Wat betreft verstoring mag verondersteld worden dat sommige soorten verder weg zullen blijven van windturbineparken, en zeker als daar werkzaamheden plaatsvinden. Het vernietigde habitat is zeer beperkt, en zal zelfs in een worst-case scenario (helemaal geen vogels in het windturbinepark) naar verwachting geen noemenswaardige gevolgen voor de aanwezige populatie hebben. De effecten van aanleg en verwijdering van het windturbinepark op vogels zullen minimaal zijn. Voornamelijk zullen de effecten bepaald worden door een zeer beperkte toename van geluid en beweging door scheepvaart in en rondom dit gebied en geluid als gevolg van het aanbrengen van fundering en de masten.

Vissen

Vissen lijken door de aanleg van windturbineparken weinig hinder te ondervinden. Doordat windturbineparken niet meer toegankelijk zijn voor visserij kunnen zelfs positieve effecten optreden (refugium effect).

Zeezoogdieren

In het MER wordt geconcludeerd dat zeezoogdieren vooral tijdens de aanleg hinder zullen ondervinden van geluid als gevolg van heiwerkzaamheden ten behoeve van de aanleg van fundaties. Deze effecten kunnen leiden tot een verwijdering van dieren uit een zone van enkele tientallen kilometers rondom het park in aanleg. Schadelijke effecten aan het gehoor van deze dieren zijn in elk geval deels te mitigeren door aan te vangen met een zogenaamde slow start, dat wil zeggen niet meteen voluit te heien, maar zachtjes te beginnen zodat dieren zich naar een gebied met minder geluid kunnen begeven. Ook een bellenscherm of het omhullen van de funderingspalen neemt een deel van het geluid weg.

Cumulatie andere windturbineparken

Het aspect cumulatieve effecten lijkt voor de totaal 1.000 MW die conform de Richtlijnen als uitgangspunt voor ontwikkeling op middellange termijn is gehanteerd, op grond van de huidige kennis, niet tot significante effecten te leiden. Met betrekking tot vogels blijft zowel in het gebundelde als het versnipperde scenario alle extra sterfte onder de 1% van de natuurlijke mortaliteit. Daarbij komt dat het in de gebundelde scenario's om een cumulatief vermogen van circa 1.300 MW gaat en in de versnipperde scenario's om een cumulatief vermogen van circa 1.200 MW. Hiermee wordt de grens van 1.000 MW

¹⁷ Vanwege de omvang van het onderwerp ecologie in het MER worden hier slechts de voor de besluitvorming belangrijkste conclusies uit het MER samengevat.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

zoals voorgeschreven door het bevoegd gezag ruimschoots overschreden. De effecten worden in deze scenario's ten opzichte van de voorgeschreven 1.000 MW overschat.

Voor de zeezoogdieren en dan met name de bruinvis, worden significante negatieve effecten niet verwacht. Deze kunnen echter niet helemaal uitgesloten worden tijdens de aanleg van het windturbinepark. Het gebrek aan kennis over de effecten van geluid op bruinvis (en andere zeezoogdieren) dient eerst nader te worden ingevuld zodat een betere inschatting van het effect kan worden gemaakt.

Datum
2 november 2009
Nummer
WSV/2009-907

Effecten op Natura 2000 gebieden

Tijdens de aanleg van het windturbinepark Rijnveld West en de kabels naar de kust, het gebruik en de verwijdering, worden geen effecten verwacht op soorten of habitats, die in het kader van de soorten- en/of gebiedsbescherming van de Vogel- en Habitatrichtlijn (inclusief buitenlandse Natura-2000 gebieden) kenmerkend zijn voor de Speciale Beschermingszones op of rond het Nederlandse deel van de Noordzee.

Gezien de grote afstand van het plangebied tot deze gebieden dan wel de ongeschiktheid van het leefmilieu komen de meeste kenmerkende soorten niet voor in het plangebied.

Voor grotere zeezoogdieren zoals bruinvis en zeehond zijn geen ecologisch relevante effecten te verwachten, aangezien deze soorten zeer mobiel zijn en er voldoende uitwijkmogelijkheden zijn. Op basis van het voorgaande kan dan ook geconcludeerd worden, dat geen sprake is van aantasting van de gunstige staat van instandhouding van de Speciale Beschermingszones.

De effecten van het windturbinepark beperken zich tot de lokaal aanwezige zeevogels, trekvogels, zeezoogdieren en vissen, die beschermd zijn op grond van de directe werking van de soortenbescherming van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Als gevolg van de te verwachten lage aantallen van de betreffende soorten in relatie tot de biogeografische populatie, de beperkte effecten en de uitwijkmogelijkheden (met name voor zeezoogdieren tijdens de aanlegfase) worden op populatieniveau geen significante negatieve effecten verwacht op de gunstige staat van instandhouding van deze soorten. Ook negatieve effecten op de soorten, die aanvullend zijn opgenomen in het OSPAR verdrag, worden niet verwacht.

Op grond van de beschermingsformules van de Nota Ruimte en het Integraal Beheersplan Noordzee 2015 wordt geen significante aantasting verwacht van de wezenlijke kenmerken of waarden van de (voor een deel nog aan te wijzen) gebieden op de Noordzee met bijzondere ecologische waarden. Dit betekent dat er dus ook geen aanleiding is voor compensatie.

Leemtes in kennis

Bij het samenvatten en het trekken van conclusies past enige bescheidenheid. In de eerste plaats moeten de gevonden resultaten gewogen worden in de enorme complexiteit van het ecosysteem van de Noordzee, waarin met name de ruimtelijke en temporale variatie groot is. In het kader van de referentiestudies naar het Near Shore Windturbinepark (NSW) werd geconcludeerd dat in termen van ruimte en tijd de natuurlijke variëteit erg groot is voor de meeste fauna groepen. Met name ten aanzien van de vogels is vooral de verspreiding en dichtheid in offshore gebieden slecht bekend; gezien de gevoeligheid van deze



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

dieren zou onderzoek hiernaar prioriteit dienen te hebben. In de tweede plaats is beschikbare kennis op gebied van de complexe relaties binnen het ecosysteem beperkt. Ook de effecten op onderwaterleven als gevolg van het heien van monopiles (onderwatergeluid) dienen nader onderzocht te worden. Men is wereldwijd pas sinds kort begonnen met het beschrijven van windturbineparkinitiatieven op zee op een vergelijkbare wijze en volgens vergelijkbare methoden. Er kan vanuit gegaan worden dat op het terrein van methodologie (effectmetingen) nog veel gaat ontwikkelen.

Datum
2 november 2009
Nummer
WSV/2009-907

Passende Beoordeling

Op basis van het MER kan voor vogels en onderwaterleven niet op voorhand worden uitgesloten dat er significante effecten optreden op de instandhoudingsdoelstellingen binnen Natura 2000 gebieden. Hiervoor heeft een nadere analyse op significantie plaatsgevonden in de passende beoordeling. De passende beoordeling is gebaseerd op het Deltares rapport "Handreiking Passende Beoordeling" (rapport nr. Z4513, juni 2008)¹⁸. Uit dit rapport is gebleken dat het niet mogelijk is op voorhand significante negatieve effecten op Natura 2000 gebieden uit te sluiten. Bovendien blijkt uit het rapport dat het mogelijk is voor deze onderwerpen een inschatting te maken van de gevolgen voor de Natura 2000 gebieden.

In de door de aanvrager ingediende Passende Beoordeling Windturbinepark Rijnveld West zijn de hieronder volgende bevindingen opgenomen ten aanzien van de significantie van de effecten van de bouw, exploitatie en verwijdering van het windturbinepark.

Allereerst wordt geconcludeerd dat er geen zodanige effecten optreden ten aanzien van fytoplankton, bodemfauna, vleermuizen en vissen dat significante effecten op Natura 2000 gebieden mogelijk zijn.

Vervolgens worden voor de drie fases aanleg, exploitatie en ontmanteling, de effecten op vislarven, zeezoogdieren en vogels nader uitgewerkt.

Reductie vislarven

Uit de modelberekeningen blijkt dat de effecten op de aanvoer naar Tonglarven afwezig tot verwaarloosbaar zijn. Voor Schollarven betreft het effect 0-4% in de Voordelta, 2-5% in de Noordzeekustzone en 3-6% in de Waddenzee. Voor Haringlarven varieert de afname van 2-7% in de Voordelta, 6-10% in de Noordzeekustzone en 4-8% in de Waddenzee.

Doorwerking juvenielen en kinderkamerfunctie

Op basis van het belang van de Waddenzee als kinderkamer voor de verschillende soorten, is de doorwerking van de larvenreductie op de juvenielen bepaald. Voor sommige soorten wordt dit 1 op 1 doorvertaald (bijvoorbeeld schol), voor andere soorten (bijvoorbeeld haring) is deze doorvertaling 2/3 en voor andere soorten is deze doorvertaling 1/3 (bijvoorbeeld zandspiering).

De kinderkamerfunctie bestaat uit drie verschillende onderdelen, de randvoorwaarden voor de kinderkamerfunctie, het functioneren van de kinderkamer (doorwerking juvenielen), de doorvertaling naar de effecten op het gehele visbestand. In alle gevallen kunnen significante effecten worden uitgesloten.

¹⁸ Het rapport ligt met dit besluit ter inzage.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

Doorwerking vislarvenreductie op vogels en zeezoogdieren

De doorvertaling van de reductie van juvenielen naar visetende vogels en zeezoogdieren vond plaats door te kijken naar de samenstelling van het voedsel van deze dieren, de reductie van juvenielen van andere prooivissoorten dan de gemodelleerde soorten in te schatten op basis van hun biologie, een doorvertaling naar de reproductie van de vogels en zeezoogdieren en vervolgens een het effect op populatieniveau te bepalen. In alle gevallen blijft het effect van de vislarvenreductie op de vogels en zeezoogdieren ruimschoots onder de 1% (aanwas) op populatieniveau en kunnen significante effecten worden uitgesloten.

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907

Aanvaringsrisico's vogels

Van de kolonievogels zijn de Jan van gent en de Kleine mantelmeeuw de enige soorten die windturbinepark Rijnveld West kunnen bereiken vanuit hun kolonies. Voor de Kleine mantelmeeuw kunnen de kolonies in het Krammer-Volkerak en het Veerse Meer het windturbinepark bereiken, het maximale effect is 0,16% van de achtergrondsterfte. Voor de Jan van gent gaat het om de kolonies uit Bempton Cliffs (VK) en Helgoland (D), waarbij het maximale effect blijft steken op 0,02%. In geen van de gevallen gaat het om significante effecten.

Habitatverlies i.c.m. verlies van foerageergebied voor kolonievogels is verwaarloosbaar klein, omdat er geen effecten op populatieniveau kunnen optreden. Ook hierdoor zijn significante effecten uitgesloten.

De aanvaringssterfte van de trekvogels is in alle gevallen verwaarloosbaar klein, maximaal 0,01% van de achtergrondsterfte. Significante effecten zijn derhalve uitgesloten voor de trekvogels tussen het VK en Nederland.

Zeezoogdieren

Voor de meest gevoelige zeezoogdierensoort, de Gewone zeehond, is voor het geluidsniveau waarop tijdens heiwerkzaamheden vermijding begint 80 kilometer aangehouden. Voor Bruinvissen is 12 kilometer aangehouden. Het habitatverlies dat hierdoor tijdens het heien optreedt op NCP schaal is voor de zeehonden ca. 29%, en voor de Bruinvis ca. 0,8%. Dit heeft een beperkte doorwerking naar de Natura 2000 gebieden waarin deze dieren beschermd zijn. Voor de Bruinvis wordt ingeschat dat er geen effecten optreden op het aantal Bruinvissen in de Noordzeekustzone. Voor de effecten op de migratie van zeehonden tussen de Voordelta en de Waddenzee wordt ingeschat dat dit kan leiden tot 1 à 2 minder geboortes van jongen. Op het niveau van de Nederlandse populatie betekent deze eenmalige geboortebeperving een reductie van 0,1 à 0,3%. Beïnvloeding van het foerageergebied van de zeehonden in de Voordelta is omvangrijk: ca. 92% wordt in meer of mindere mate door het geluid beïnvloed.

De tijdsduur van beïnvloeding is beperkt. Het gaat bij het voorgestelde heischema om maximaal 8,3%¹⁹ van de totale tijd dat er geheid wordt dat het geluid ook aanwezig is in de Voordelta.

Omdat er ten aanzien van de Bruinvis geen concrete ecologische relatie bestaat tussen de locatie van het windturbinepark Rijnveld West en de Natura 2000 gebieden waar de bruinvis wordt beschermd, en de Natura 2000 gebieden zelf niet

¹⁹ Tijdens de aanleg treedt per 72 uur maximaal gedurende 6 uur (2 x 3 uur) een toename van het geluidsniveau als gevolg van heien op (dit is 8,3 % van de tijd).



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

beïnvloed worden tijdens de bouwperiode is dit effect gezien de kleine omvang van het effect niet significant.

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907

Een vermindering van 1 à 2 geboortes per jaar voor de zeehondenpopulatie van het Deltagebied, zal de omvang van de totale, autonoom snel groeiende Nederlandse populatie niet negatief beïnvloeden. Daarnaast zal het bereiken van het in het aanwijzingsbesluit Voordelta opgenomen instandhoudingsdoel voor de zeehondenpopulatie in het Deltagebied niet verhinderd worden. De omvang van de Deltapopulatie wordt namelijk vooral bepaald door de immigratie en emigratie van en naar de Waddenzee.

Ook het effect betreffende de afname van de kwaliteit van het foerageergebied wordt als niet significant beoordeeld. Zeehonden hebben de mogelijkheid om tijdelijk naar andere, niet door heigeluid beïnvloedde gebieden uit te wijken.

Interne accumulatie

De voorgenomen activiteit kan op verschillende manieren effect hebben op beschermde soorten en gebieden. In dat geval dient er binnen deze PB deze verschillende effecten opgeteld te worden. Het gaat hier in concreto om de effecten van de aanvaring op de Kleine mantelmeeuw en de effecten van de vislarvenreductie op de Kleine mantelmeeuw. Voor alle gebieden blijft de verwachte additionele sterfte door aanvaringen, geaccumuleerd met effecten door verminderde voedselbeschikbaarheid, beneden 1%. Geconcludeerd wordt dat interne accumulatie niet tot significante effecten leidt en aanleg van Rijnveld West nergens afbreuk doet aan de instandhoudingsdoelstellingen voor de gebieden.

Cumulatie

Er worden geen cumulatieve effecten verwacht van toekomstige zandwinningen voor suppletie en ophoogzand, of van de aanleg van de Tweede Maasvlakte op de migratiemogelijkheden en de kwaliteit van het leefgebied van de Gewone zeehond in de Voordelta. Wel zijn er cumulatieve effecten mogelijk van de aanleg en aanwezigheid van andere windturbineparken met die van windturbinepark Rijnveld West, op zowel vogels (aanvaringen) als zeezoogdieren (onderwatergeluid, voedselsituatie).

Conclusie passende beoordeling

De aanleg en aanwezigheid van windturbinepark Rijnveld West leidt niet tot significante negatieve effecten op de relevante Natura 2000 gebieden in Nederland, Duitsland of het Verenigd Koninkrijk.

Inspraak op het MER

1. Volgens Dhr. Salemink zal de vis- en bodemfauna zich herstellen van overbevissing, door visserij rond windturbineparken te verbieden. Verder stelt Dhr. Salemink dat maatregelen dienen te worden genomen met betrekking tot kleurbepaling van de turbines en de verlichtingskeuze, zodat de aanvaringskans minimaal wordt en het interne kompas van vogels niet wordt verstoord.
2. Stichting de Noordzee heeft op 14 april 2009 zijn inspraak gegeven op het MER. Hierin stellen zij dat in de berekening van cumulatieve effecten de 2 reeds bestaande windparken OWEZ en Prinses Amalia windpark ten onrechte niet zijn meegenomen. Ook merken zij op dat de conclusie uit de PB dat de geluidshinder van het heien geen significante effecten zal hebben te voorbarig is. Om de huidige kennisleemten omtrent het heien op te vullen, adviseren zij



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

een uitgebreid MEP op te zetten. Ook wordt verzocht om alternatieve bouwmethodes in overweging te nemen bij de vergunningverlening.

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907

Aanvulling Passende Beoordeling

Tijdens de toetsing hebben de initiatiefnemers een aanvulling op de passende beoordelingen aangeleverd²⁰. Deze aanvulling bevat aanvullende informatie over de gevolgen voor de zeehondenpopulaties uit Natura 2000 gebieden.

De Commissie heeft specifiek gevraagd naar een onderbouwing van de gevolgen voor de instandhoudingsdoelen van de gewone en de grijze zeehond in de Noordzeekustzone, Waddenzee en de Delta van de volgende twee vraagstukken:

- 1) Hoe beïnvloedt het heien de foerageermogelijkheden?
- 2) Hoe beïnvloedt het heien de dispersie van gewone en grijze zeehonden naar de Delta (vanuit de Waddenzee maar ook elders)?

Foerageergedrag en verspreiding

Op basis van de rapporten die gebruikt zijn voor de MER-en en PB's voor de windturbineparken op de Noordzee en recentere inzichten op grond van onderzoek dat in het kader van het (demonstratie) windturbinepark OWEZ is verricht, is een model gemaakt dat een betrouwbaarder beeld van de verspreiding van de gewone zeehond geeft. Uit dit model kan geconcludeerd worden dat de gradiënt van zeehondendichtheid erg steil is, met 0,1 tot meer dan 100 zeehonden per km² rondom de ligplaatsen en 0,0001 tot 0,00001 zeehond per km² op ca. 10 kilometer afstand.

Voor de grijze zeehond geldt een vergelijkbaar verhaal, met twee voornaamste verschillen:

- de grijze zeehond is minder gevoelig voor verstoring dan de gewone; de verstoringafstand en het verlies aan foerageergebied zal derhalve dan ook minder zijn;
- de foerageertochten en de daarbij afgelegde afstanden zijn beduidend groter bij de grijze zeehond dan bij de gewone zeehond.

Effecten van heien op foeragerende zeehonden

Volgens de PB's zouden voor de voorgenomen initiatieven voor de windturbineparken 30 à 40 % van de zeehonden van de gemiddelde populatie in de Waddenzee binnen deze afstand komen. Als de vermijdingsafstand van 80 km aangehouden wordt en de dichtheden van het eerder genoemde OWEZ-onderzoek als uitgangspunt worden genomen, dan gaat het echter om een enkel procent van de Nederlandse zeehondenpopulatie. Gelet op het feit dat uit de OWEZ gegevens blijkt dat het om een toename van de foerageerdruk van (veel) minder dan een procent gaat, kan dan ook een significant effect op de instandhoudingsdoelstellingen voor de gewone zeehond in de Voordelta, de Noordzeekustzone en de Waddenzee redelijkerwijs worden uitgesloten, voor zover dit het punt betreft van verlies van foerageergebied.

Voor de grijze zeehond geldt dat, gezien de langere en verdere foerageertochten dan de gewone zeehond, lagere gevoeligheid voor onderwatergeluid, vanwege de specifieke levenswijze in staat is om uit te wijken naar een groter foerageergebied en er hoge interactie is tussen de Britse en Nederlandse kolonies, tijdelijke verplaatsing door onderwatergeluid geen effecten zal hebben op de populaties en

²⁰ De aanvulling is genaamd 'Nadere informatie effecten aanleg windparken op zeehonden NCP', 1 juni 2009.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen voor deze soort in de Nederlandse N2000 gebieden daarom is uit te sluiten.

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907

Verlies dispersiemogelijkheden en migratie naar de Deltawateren

Uit onderzoek blijkt dat, bij een worst-case scenario, kleine en tijdelijke beperking in de aanvoer van gewone zeehonden niet tot een duurzame aantasting leidt van de mogelijkheid tot uitbreiding van de populatie in Deltawateren. Hierbij is het van groot belang op te merken dat de instandhoudingsdoelstelling voor de Deltawateren niet bereikt kan worden door een gebrek aan voldoende rust in het gebied. Verstoring door recreatie wordt daar als hoofdoorzaak gezien van de achterblijvende aantallen geboortes en grote sterfte van de pups aldaar. Met de uitvoering van het beheerplan van de Voordelta is bovendien de autonome groei van de populatie Gewone zeehond mogelijk geworden. De verwachting is dat daarmee de afhankelijkheid van de migratie vanuit de Waddenzee zal verdwijnen. Gezien het migratiegedrag van de Grijze zeehond, de sterke groei van de (meta)populatie, de grote foerageerstanden en de lagere gevoeligheid van de soort voor onderwatergeluid is het niet aannemelijk dat deze soort beperkt zal worden in zijn behoud en ontwikkeling in de Voordelta, mede vanwege de goede uitwisselingsmogelijkheden met groeiende populaties in binnen- en buitenland.

3.4.3 Adviezen

Advies Commissie m.e.r.

De Commissie toetst begin 2009 gelijktijdig 17 afzonderlijke initiatieven voor offshore windenergie op de Noordzee. Deze toetsingen bestaan uit een MER en een passende beoordeling. Voor een aantal van deze projecten heeft de Commissie eerder al een toetsingsadvies uitgebracht over het MER. Daarom toetst zij in die gevallen nu alleen de passende beoordeling. Hierbij wordt wel relevante informatie uit het MER betrokken. Tijdens de toetsing heeft E-Connection een aanvulling op de passende beoordelingen aangeleverd. De Commissie heeft deze aanvulling betrokken bij de toetsing.

Het MER en de passende beoordeling voor het windpark Rijnveld West bevatten niet alle essentiële informatie om het milieu een volwaardige rol te geven bij het te nemen besluit. Echter wanneer dit MER, de passende beoordeling en 'de aanvulling' hierop samen met de informatie van de 17 initiatieven in de totale context bekeken worden en aangevuld worden met de in dit advies door de Commissie opgenomen informatie, is er naar het oordeel van de Commissie voldoende informatie aanwezig om het milieu een volwaardige rol te geven bij het te nemen besluit.

Zeezoogdieren en vislarven

Vanwege de complexiteit van de effectvoorspelling van onderwatergeluid en belangrijke kennisleemtes sluit de Commissie niet uit dat er wel belangrijke gevolgen op Grijze en Gewone zeehonden kunnen optreden. Gezien de tijdelijkheid van het effect (éénmalig en gedurende de minst gevoelige periode van de Grijze zeehond) meent de Commissie dat deze gevolgen niet leiden tot wezenlijke "aantasting van de natuurlijke kenmerken" van Natura 2000 gebieden door de effecten van heien.

De Commissie concludeert op basis van de beschikbare informatie dat voor de Gewone en de Grijze zeehond "aantasting van de natuurlijke kenmerken" van



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

Natura 2000 gebieden uit te sluiten is, mits de heiwerkzaamheden beperkt blijven tot maximaal één heiseizoen (waarin het onderhavige windpark en mogelijk ook andere parken gebouwd kunnen worden) en in ieder geval de gevoelige periode van de Grijze zeehond gemeden wordt.

Datum
2 november 2009
Nummer
WSV/2009-907

De Commissie concludeert het volgende:

- Gewone zeehond: op basis van de huidige populatiegrootte, de instandhoudings-doelstellingen en de informatie uit de aanvulling is "aantasting van de natuurlijke kenmerken" van Natura 2000 gebieden Noordzeekustzone en Waddenzee voorsnog uit te sluiten. De Commissie verwacht op basis van de beschikbare informatie, dat een tijdelijke vermindering (gedurende maximaal één heiseizoen) van het aantal zeehonden dat de Natura 2000 gebieden in de Voordelta bereikt, geen "aantasting van de natuurlijke kenmerken" tot gevolg heeft;
- Grijze zeehond: mogelijk treden tijdelijke effecten op op de instandhoudingsdoelstellingen in Natura 2000-gebieden, maar die hebben geen "aantasting van de natuurlijke kenmerken" tot gevolg (uitgaande van maximaal één heiseizoen en heien buiten de periode december tot en met maart);
- Bruinvis: ondanks belangrijke onzekerheden, is wel de zekerheid verkregen dat er geen "aantasting van de natuurlijke kenmerken" in het Natura 2000 gebied Noordzeekustzone optreedt als gevolg van het heien op de Bruinvis. Het voornemen kan negatieve gevolgen hebben voor de zeer ongunstige staat van instandhouding van de Bruinvis op het Nederlands Continentaal Plat (de Bruinvis staat vermeld in bijlage IV van de Habitatrichtlijn);
- Vislarven: ondanks de onzekerheden in het model is het navolgbaar dat de passende beoordeling concludeert dat mortaliteit van vislarven niet leidt tot "aantasting van de natuurlijke kenmerken" van Natura 2000 gebieden.

Om te voorkomen dat door cumulatie met de gevolgen van een volgend heiseizoen alsnog "aantasting van natuurlijke kenmerken" kan optreden is het belangrijk te monitoren en de resultaten hiervan te toetsen alvorens met een volgende heiperiode te starten.

Uit de beschikbare informatie blijkt verder dat met de maximale inzet van mitigerende maatregelen negatieve effecten van onderwatergeluid waarschijnlijk aanzienlijk te beperken zijn (voor al het onderwaterleven). Het gaat hierbij om:

- een combinatie van (innovatieve) technische maatregelen die de geluidsproductie tijdens het heien verminderen en
- het in gevoelige periodes uitsluiten van heiwerkzaamheden. De passende beoordeling geeft deze periode weer voor vislarven (december – juni).

De Commissie adviseert bovengenoemde mitigerende maatregelen bij de besluitvorming te betrekken.

Ten aanzien van het voorkomen van zeezoogdieren en de onzekerheden in de modellering van de verstoringafstanden adviseert de Commissie bij de besluitvorming uit te gaan van de in het toetsingsadvies genoemde hogere dichtheden en een 'worst-case'-scenario bij de modellering.

Daarnaast wil de Commissie de aandacht vestigen op een niet in het MER beschreven alternatieve funderingstechniek waarbij niet geheid hoeft te worden. Dit is de zogenaamde 'gravity base structure' fundering. Het toepassen van deze



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

fundering geeft de zekerheid dat de natuurlijke kenmerken van Natura 2000 gebieden niet zullen worden aangetast, omdat de effecten veroorzaakt door heien niet optreden. Dit is voor de besluitvorming ook een relevant gegeven.

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907

Vogels

De Commissie constateert dat de effecten op vogels in de passende beoordeling goed beschreven zijn. De Commissie concludeert op basis van de informatie in de passende beoordeling dat geen "aantasting van de natuurlijke kenmerken" van de Natura 2000 gebieden langs de Nederlandse kust optreden als gevolg van aanvaringen van Kleine mantelmeeuwen met het windpark.

Ten aanzien van "landvogels" en de Drieteenmeeuw constateert de commissie onzekerheden. De commissie adviseert om bij de besluitvorming de in het toetsingsadvies genoemde onzekerheden over de Drieteenmeeuw en de "landvogels" mee te nemen.

Vanuit het wettelijk kader dient getoetst te worden aan bestaande windparken en aan reeds vergunde andere parken. In hoeverre verdere "aantasting van de natuurlijke kenmerken" van Natura 2000-gebieden langs de Nederlandse kust kan optreden, is afhankelijk van hoeveel en welke parken vergund zullen worden. Dit vormt daarmee een belangrijk aandachtspunt bij de besluitvorming over de te vergunnen parken. De Commissie adviseert bij de besluitvorming de cumulatieve effecten met de 16 andere initiatieven voor windmolenparken en de effecten door bestaand gebruik te betrekken bij de beoordeling.

Monitoring

De Commissie adviseert om bij het monitoring- en evaluatieprogramma de vastgestelde / geschatte aanvaringsslachtoffers te toetsen aan de fluxen die gebruik maken van de Zuidelijke Noordzee in plaats van de totale Europese populaties. De Commissie adviseert om bij het onderdeel vogels expliciet aandacht te besteden aan de Drieteenmeeuw, de Kleine mantelmeeuw en de gevolgen voor vogelsoorten, waarvan een substantieel deel van de 'Flywaypopulatie' het windpark kan passeren.

Gezien de aanwezige kennisleemtes en onzekerheden in de effectbepaling, adviseert de Commissie het onderwatergeluid en de aanwezigheid en het gedrag van zeezoogdieren nauwgezet te monitoren zowel in de jaren voorafgaand aan de bouw (T0), tijdens de bouw vanaf het moment dat begonnen wordt met heien en na afloop van de bouw. Om te voorkomen dat in cumulatie "aantasting van natuurlijke kenmerken" optreedt, is het belangrijk te monitoren en de monitoringsresultaten te toetsen.

De Commissie adviseert de kennisontwikkeling ten aanzien van de mogelijke effecten van geluidemissies als gevolg van bodemonderzoek nauwlettend te volgen en als daar aanleiding toe is mitigerende maatregelen in de vergunningvoorschriften op te nemen.

Behalve voor offshore windpark Rijnveld West lopen er procedures voor diverse andere offshore windparken op het Nederlandse deel van de Noordzee, ook van andere initiatiefnemers. De Commissie is van mening dat het meerwaarde heeft de monitoringprogramma's van de diverse parken op elkaar af te stemmen, of liever nog in een gezamenlijke monitoring uit te voeren.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

3.4.4 Aanpassingen op het ontwerpbesluit

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907

Ambtshalve aanpassingen

Zwanenwater en Pettemerduinen

Uit de brief²¹ omtrent 'Tenderregeling windenergie op zee' van het Ministerie van Economische Zaken aan de Tweede Kamer van 1 oktober 2009, blijkt dat de minister van LNV voornemens is in het definitieve aanwijzingsbesluit van het Natura 2000-gebied Zwanenwater en Pettemerduinen geen instandhoudingsdoelstelling voor de Kleine mantelmeeuw (als broedvogel) op te nemen.

Het is gebleken dat deze soort zich niet kwalificeert te worden opgenomen in het aanwijzingsbesluit, aangezien van de Kleine mantelmeeuw niet minimaal 1% van de landelijke broedpopulatie in het desbetreffende gebied voorkomt. Derhalve heeft het bevoegd gezag alle stukken omtrent de Kleine mantelmeeuw in Zwanenwater en Pettemerduinen uit de besluiten verwijderd.

Naar aanleiding van de zienswijze van Airtricity op het windturbinepark Den Helder 1 is in par. 3.4.2 onder kopje 'Aanvaringsrisico's vogels' het fragment '...i.c.m. het verlies van foerageergebied...' toegevoegd.

Bij par. 3.4.2 onder het kopje 'Doorwerking juvenielen en kinderkamerfunctie' en 'Doorwerking vislarvenreductie op vogels en zeezoogdieren' is de tekst vervangen teneinde dit deel begrijpelijker te maken.

Bij par. 3.4.2 onder het kopje 'Zeezoogdieren' is 'leefgebied' vervangen door 'foeragegebied'.

Bij par. 3.4.3 is onder het kopje 'Vogels' een alinea toegevoegd.

Bij par. 3.4.5 onder het kopje 'Overwegingen omtrent cumulatie' zijn 4 alinea's toegevoegd die de redeneerlijn omtrent de cumulatievolverde duidelijker uitleggen.

Bij par. 3.4.5 onder het kopje 'Cumulatie vogels' zijn de windturbineparken Scheveningen Buiten en Q4-WP toegevoegd aan de cumulatievolverde, aangezien deze parken aanvankelijk (in ontwerp) afgewezen zijn en nu, na het vervallen van de afwijzingsgronden, toegekend zijn. Samen met het feit dat het aantal vergunde windturbines bij windpark Beaufort gewijzigd is, heeft dit tot effect gehad dat de cumulatieve percentages voor ecologische effecten veranderd zijn. Deze percentages zijn waar van toepassing tevens aangepast in de tekst.

Naar aanleiding van de zienswijze van Norton Rose op windturbinepark Tromp Binnen is in par. 3.4.5 onder het kopje 'Conclusie bevoegd gezag omtrent ecologie' de passage '...en ziet daarom geen reden om de door de aanvrager ingediende Passende Beoordeling in twijfel te trekken' verwijderd.

²¹ Brief met kenmerk ET/ED / 9152959. (TK 2009-2010, 31239 nr.71).



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

3.4.5 Overwegingen en conclusie bevoegd gezag

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907

Algemeen

Door aan vergunningen het voorschrift met de heibeperking van 1 januari tot 1 juli te verbinden worden negatieve effecten van het heien zoveel mogelijk voorkomen. Door dit voorschrift worden voedselketeneffecten door de bouw van een windturbinepark, op de van juveniele vis afhankelijke vogelsoorten van Natura 2000 gebieden uitgesloten. Immers, door de vislarfsterte die optreedt ten gevolge van heiactiviteiten in juli en later in het jaar zal dit pas tot een reductie in juveniele vis leiden nadat de jongen van de betreffende vogelsoorten de kolonie al hebben verlaten. Dat wil zeggen dat het broedsucces van deze vogelsoorten niet afhankelijk is van vislarfsterte die optreedt ten gevolge van heiactiviteiten in juli of later. Concreet gaat het om de soorten Kleine Mantelmeeuw, Grote Stern, Visdief, Noordse Stern in de Natura 2000 gebieden Noordzeekustzone en Waddenzee. Effecten op vogelsoorten van Natura 2000 gebieden, op zichzelf staand of in cumulatie, kunnen derhalve alleen nog optreden op basis van het aantal aanvaringslachtoffers.

Overwegingen omtrent MER en Passende beoordeling

Met betrekking tot de onderwerpen besproken in de Passende Beoordeling is de conclusie van het bevoegd gezag dat de effecten van het windturbinepark Rijnveld West, gegeven de consequente manier waarop de zogenaamde 'worst case' wordt toegepast, op zichzelf staand niet significant zijn.

Overwegingen omtrent cumulatie

Voor de bepaling van de cumulatieve effecten als gevolg van de voorgenomen realisering van meerdere windturbineparken op zee heeft het bevoegd gezag aansluiting gezocht bij de volgorde waarop het bevoegd gezag voor de wet op grond van artikel 7.18 Wm, in samenhang met 7.28 Wm over reële vergunningaanvragen beschikt. Vergunningaanvragen zónder tijdig volledig en juist verklaard MER kunnen niet leiden tot vergunningverlening en zouden daarmee voor de bepaling van de cumulatieve gevolgen niet van belang zijn. Slechts vergunningaanvragen voorzien van een volledig en juist verklaard MER kunnen, mede gelet op artikel 7.28 Wm, leiden tot inhoudelijke besluitvorming door het bevoegd gezag. Artikel 7.28 Wm bevat in dit verband een dwingend kader voor het buiten behandeling stellen van een aanvraag waarvoor een MER- of m.e.r.beoordelingsplicht geldt (aanvaardbaarheidsoordeel).

Van 2006 tot juli 2008 is voor een aantal aanvragen voor windturbineparken op zee een MER overgelegd. Het betreft op chronologische volgorde de parken West Rijn, Beaufort (voorheen Katwijk), Scheveningen Buiten, Breeveertien II, Rijnveld Noord en Rijnveld Oost. Na beoordeling van de inhoud van de afzonderlijke MER's heeft het bevoegd gezag bij afzonderlijke besluiten het MER, gelet op de daarvoor afgegeven richtlijnen en adviezen, aanvaardbaar en de aanvraag volledig verklaard en de procedure overeenkomstig hoofdstuk 7 Wm vervolgd. Onderdeel van deze procedure is de verplichte advisering door de Commissie. De Commissie constateerde dat het MER onvoldoende informatie inhield om uit te sluiten dat de windturbineparken in cumulatie significante effecten op de Natura 2000 gebieden zouden hebben. Dit betekende dat in aanvulling op het MER een locatiespecifieke passende beoordeling diende te worden opgesteld. Op 8 juli 2008 is aan de windsector de handreiking passende beoordeling uitgereikt welke informatie bevatte voor het opstellen van een locatiespecifieke passende beoordeling. Voor



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

de aanvragen waarbij het MER reeds volledig en juist was verklaard, had dit tot gevolg dat het MER op basis van dit advies van de Commissie alsnog parallel aan de behandeling van de vergunningaanvraag met een passende beoordeling diende te worden aangevuld.

Datum
2 november 2009
Nummer
WSV/2009-907

Voor initiatieven zonder volledig en juist verklaard MER, diende de passende beoordeling onderdeel uit te maken van het (nog in te dienen) MER. Het bevoegd gezag heeft hierbij gebruik gemaakt van haar bevoegdheid om deze initiatiefnemers te wijzen op de onvolledigheid van het MER overeenkomstig artikel 7.18 Wm. Voor de beoordeling van de gezamenlijke, cumulatieve gevolgen van windturbineparken op de Noordzee is voor deze initiatieven de volgorde van indiening van volledige aanvragen, met inbegrip van een volledig en juist verklaard MER, doorslaggevend. Voor de aanvragen Q4-WP, Brown Ridge Oost, Rijnveld West, Den Helder I, Callantsoog Noord, Q10, Helmveld, BARD Offshore NL1, EP Offshore NL1, GWS Offshore NL1, Tromp Binnen en Rotterdam Noord-West is daarvoor de (tijdige) datum van ontvangst van de passende beoordeling als onderdeel van het MER het bepalende gegeven.

Het voorgaande leidt tot de volgende cumulatievolvergaderde:

1. West Rijn, 2. Beaufort (voorheen Katwijk), 3. Scheveningen Buiten, 4. Breeveertien II, 5. Rijnveld Noord, 6. Rijnveld Oost, 7. Q4-WP, 8. Brown Ridge Oost, 9. Rijnveld West, 10. Den Helder I, 11. Callantsoog Noord, 12. Q10, 13. Helmveld, 14. BARD Offshore NL1, 15. EP Offshore NL1, 16. GWS Offshore NL1, 17. Tromp Binnen en 18. Rotterdam Noord-West.

Reeds bestaande windturbineparken zijn bij de berekening van de cumulatieve effecten niet meegenomen. Effecten die deze bestaande windturbineparken afzonderlijk of tezamen met overige storende factoren op de te beschermen gebieden hebben, zijn reeds meegenomen in het MER, respectievelijk in de passende beoordeling, als huidige situatie.

Cumulatieve effecten zijn mogelijk op zowel zeezoogdieren (onderwatergeluid, voedselsituatie) als vogels (aanvaringen) en zijn in deze gevallen additief of minder dan additief; dat wil zeggen dat het cumulatieve effect de som van de afzonderlijke effecten of minder zal zijn.

Cumulatie zeezoogdieren

Verstoringseffecten op zeezoogdieren ten gevolge van heideactiviteiten kunnen cumuleren in zowel tijd als ruimte. De precieze gevolgen van de gecumuleerde effecten zijn niet bekend. In een *worst case* benadering is er van uitgegaan dat het verloren gebied niet alleen ontoegankelijk is tijdens het daadwerkelijke heien, maar dat bruinvissen en zeehonden gedurende de gehele heiperiode geen gebruik maken van het gebied.

Bij zeehonden wordt er vanuit gegaan dat de afstand vanaf de heiplaats waarbinnen een gedragsreactie plaatsvindt maximaal 80 km kan bedragen. Ook deze verstoringafstand betreft een *worst case* aanname. Bij een cumulatief scenario waarbij meerdere parken per jaar worden gebouwd, en er niet of nauwelijks overlap in de ruimtelijke verstoring is, kan vrijwel het hele NCP verstoord worden. In het geval er binnen één kalenderjaar 2 parken worden gebouwd waarvan de verstoringcontouren niet of nauwelijks overlappen wordt ca 60% van het NCP verstoord voor zeehonden. Het voorgaande houdt in dat bij de



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJVELD WEST

aanleg van meerdere parken per jaar een groot deel van het NCP, gedurende de gehele heiperiode niet meer toegankelijk is voor zeehonden om te foerageren of voor andere activiteiten.

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907

Gelet op de kennisleemtes die bestaan omtrent de verstoringseffecten door heideactiviteiten, het advies van de Commissie m.e.r. inzake de (cumulatieve) effecten van onderwatergeluid op zeezoogdieren en het belang van de in het kader van de Wbr te betrachten voorzorg, is het bevoegd gezag van mening dat een dergelijke grootschalige verstoring van het leef- en foerageergebied van zeehonden zoveel mogelijk voorkomen dient te worden. Hiertoe heeft het bevoegd gezag in de voorschriften bij de vergunningen opgenomen dat in het Nederlands deel van de Noordzee gedurende één bouwseizoen steeds één windturbinepark geheid mag worden. Hierdoor zal de genoemde 60% verstoring niet voorkomen.

Vanwege het voorkomen van effecten op de migratie van zwangere vrouwtjes van de Gewone zeehond in de periode januari – juni is het bevoegd gezag van mening dat in dit verband slechts voor één windturbinepark per kalenderjaar enkel in de periode juli-december geheid mag worden. Hiertoe heeft het bevoegd gezag voorschriften in dit besluit opgenomen. Als gevolg van de genoemde voorschriften worden grootschalige ruimtelijke verstoringen voor zeehonden binnen een kalenderjaar zoveel mogelijk beperkt.

Door het opnemen van de voorschriften in de vergunningen wordt cumulatie van effecten door het heien van windparken grotendeels voorkomen.

Er kan echter niet uitgesloten worden dat over meerdere jaren cumulatie plaatsvindt.

Wanneer meerdere jaren achter elkaar windparken gebouwd worden, kan de aanwas afkomstig van zeehonden uit andere gebieden over een langere periode verder afnemen, waardoor "aantasting van de natuurlijke kenmerken" van Natura 2000-gebieden kan optreden.

Om het effect van heien op de aanwas door immigratie van zeehonden uit andere gebieden inzichtelijk te maken, zal in de vergunningen een uitbreiding van al bestaand zenderonderzoek worden voorgeschreven. Ook zullen resultaten worden betrokken uit de overige lopende monitoringsprogramma's naar zeehonden op het NCP.

Cumulatie vogels

Cumulatie kan optreden door de cumulatie van het aantal aanvaringslachtoffers. Met betrekking tot aanvaringslachtoffers kunnen alleen de effecten op de Kleine mantelmeeuw en de Jan van gent cumuleren. Ook gecumuleerd is het effect op de Jan van Gent niet significant (maximaal 0,07% additionele sterfte voor Bampton Cliffs en 0,36% voor Helgoland). Het cumulatieve effect op de Kleine Mantelmeeuw voor wat betreft het aanvaringsrisico bedraagt voor het Krammer-Volkerak 2,21% en Veerse Meer 1,98%. Voor de andere Natura 2000 gebieden is er geen sprake van cumulatie.

In de passende beoordeling wordt beargumenteerd dat de bij iedere kolonie voorkomende *floaters*, de vrijgekomen plekken van gestorven dieren innemen waardoor het effect van additionele sterfte geen effect heeft op populatieniveau. Bij een, volgens de passende beoordeling, zeer laag percentage van 10% floaters, kan de populatie, 5,82% additionele sterfte aan. De 5,82% additionele sterfte is in dat geval te beschouwen als een soortspecifieke uitwerking van de 1% additionele



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

sterfte van het ORNIS-comite²². Bij een dergelijk effect wordt het herstellend vermogen van de populatie immers niet aangetast.

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907

Uit de passende beoordeling blijkt dat de kolonie van het Krammer Volkerak zich momenteel op het instandhoudingsdoel bevindt. 2,21% additionele sterfte komt overeen met 3,1 dieren per jaar. Dat betekent dat voor de gehele levensduur van het park (20 jaar) er in het meest ongunstige geval 61,6 vogels van deze kolonie verdwijnen. In de passende beoordeling wordt beargumenteerd dat de bij iedere kolonie voorkomende floaters, de vrijgekomen plekken van gestorven dieren innemen waardoor het effect van additionele sterfte geen effect heeft op populatieniveau. Bij een, volgens de passende beoordeling, zeer laag percentage van 10% floaters gaat het bij de kolonie in het Krammer Volkerak om 162 dieren. Het instandhoudingsdoel van 810 broedparen komt gegeven dit aantal floaters rondom de kolonie dus niet in gevaar. Op grond van het voorgaande wordt geconcludeerd dat in het licht van de instandhoudingsdoelen voor de Natura 2000 gebied Krammer Volkerak er geen significante effecten zullen optreden.

De passende beoordeling geeft aan dat het aantal broedparen kleine mantelmeeuwen in de kolonie van het Veerse Meer lager (590) is dan het instandhoudingsdoel (700). Deze getallen zijn gebaseerd op de jaren 1999-2004. Uit de meest recente tellingen door Rijkswaterstaat (2007) blijkt dat er in de periode 2003-2007 gemiddeld 860 broedparen aanwezig waren en dat de kolonie in het Veerse Meer zich daarmee boven het instandhoudingsdoel bevindt. Een cumulatieve additionele sterfte van 1,98% ten gevolge van West Rijn, Beaufort, Scheveningen Buiten, Breeveertien II, Q4-WP, Brown Ridge Oost en Rijnveld West is niet als significant effect te beschouwen en het instandhoudingsdoel komt daarom niet in gevaar.

Overwegingen omtrent nieuw aangemelde Natura 2000 gebieden

Onder de Habitatrichtlijn zijn op 22 december 2008 de Kustzee ten Noorden van Bergen, de Vlakte van Raan, de Doggersbank en de Klaverbank aangemeld. Deze gebieden zijn aangemeld om redenen van het voorkomen van een aantal habitattypen (riffen zandbanken), zeezoogdieren (Bruinvis, zehonden) en diadrome vissen (prikken, elft en fint). Bovenstaande gebieden staan nog niet op de communautaire lijst.

Ten overvloede: uit de passende beoordeling blijkt dat op basis van de analyses die zijn uitgevoerd voor de andere dan bovengenoemde, voor dit gebied relevante Natura 2000 gebieden, significante effecten voor zeezoogdieren kunnen worden uitgesloten. De Doggersbank en de Klaverbank bevinden zich buiten de 80 km contour van het windturbinepark; voor de twee andere gebieden geldt dat de effecten van onderwatergeluid door heien van tijdelijke aard zijn terwijl onderwatergeluid tijdens de exploitatiefase van zeer beperkte aard is. De aantallen

²² Volgens dit criterium, opgesteld door het ORNIS comité, moet iedere additionele sterfte van minder dan één procent van de totale jaarlijkse sterfte aan de betrokken populatie (gemiddelde waarde) als niet significant worden beschouwd. Het Hof van Justitie gebruikt dit criterium als maatstaf om te beoordelen of sprake is van significantie (o.a. zaak C-79/03 (Commissie/Spanje)).



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

van de aangewezen vissoorten in de gebieden zijn laag. Significante effecten op de populatie kunnen worden uitgesloten.

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907

Overwegingen omtrent advies Commissie m.e.r.

Bevoegd gezag heeft kennis genomen van het advies van de Commissie met betrekking tot het MER en de Passende Beoordeling van Rijnveld West. Bevoegd gezag neemt het advies van de Commissie grotendeels over, maar verschilt van inzicht met betrekking tot de volgende punten:

- Het MER gaat voor de bruinvis uit van dichtheden en een verstoringsafstand die te laag zijn voor een situatie tijdens de bouw. Mede gezien de zeer ongunstige staat van instandhouding van de bruinvis binnen het NCP is deze onderschatting een belangrijk aandachtspunt bij de besluitvorming.

Bevoegd gezag deelt de conclusie van de Commissie dat de landelijke staat van instandhouding voor bruinvissen zeer ongunstig is. Bij de Passende beoordeling is gebruik gemaakt van de gegevens uit SCANS II, deze gegevens daterend uit 2005, worden aangemerkt als meest representatief voor de huidige situatie. Bevoegd gezag kent de opvatting over hotspots en seizoensmigratie, maar er is onvoldoende feitelijke onderbouwing om hier andere dichtheidscijfers op te baseren.

De theoretische vermijdingsafstand waarvan in de Passende Beoordeling wordt uitgegaan wordt ondersteund door empirische waarnemingen in het veld.

Bevoegd gezag ziet dan ook geen aanleiding om van een andere verstoringsafstand en dichtheidspercentages uit te gaan.

Uit het advies van de Commissie blijkt dat het deel van de Noordzee dat tijdens de bouwphase van het windpark Rijnveld West tot een reactie bij Bruinvissen zou kunnen leiden, normaliter het leefgebied voor ongeveer 180 Bruinvissen vormt (uitgaande van een dichtheid van 0,4 per km²). Dit betreft ongeveer 0,12% van het maximale aantal, in het Zuidelijk deel van de Noordzee voorkomende Bruinvissen en 0,04 tot 0,06 % van het aantal in de hele Noordzee. Dit is op populatieniveau een dermate klein effect dat effecten op het aantal, op het NCP voorkomende Bruinvissen kunnen worden uitgesloten.

- De Commissie stelt dat de toetsing aan de bestaande parken Prinses Amalia en OWEZ een belangrijk aandachtspunt vormt voor de besluitvorming. De Commissie adviseert bij de besluitvorming de effecten door bestaand gebruik te betrekken bij de beoordeling.

In het MER is bij de cumulatie rekening gehouden met de realisatie van andere windturbineparken met een gezamenlijk vermogen van tenminste 1000 MW, inclusief de reeds vergunde windturbineparken Prinses Amalia en OWEZ.

Conclusies uit het MER zijn door het bevoegd gezag betrokken bij de besluitvorming. In de passende beoordeling zijn deze parken niet beschouwd als plannen of projecten in de zin van de Habitatrictlijn, maar als bestaand gebruik meegenomen. Bevoegd gezag is samenvattend van mening dat toetsing aan de bestaande windparken ruimschoots onderdeel uitmaakt van de besluitvorming.

Conclusie bevoegd gezag omtrent ecologie

Met betrekking tot de onderwerpen besproken in de passende beoordeling is de conclusie van het bevoegd gezag dat de effecten van het windturbinepark Rijnveld



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

West, gegeven de consequente manier waarop de zogenaamde 'worst case' wordt toegepast, op zichzelf stand niet significant zijn.

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907

Tijdens de effectbeschrijving van het MER zijn leemtes in kennis geconstateerd met betrekking tot de milieu-effecten van de aanleg, aanwezigheid en verwijdering van het windmolenpark Rijnveld West.

Bevoegd gezag heeft op basis van de passende beoordeling en de stukken die ter aanvulling hierop zijn binnengekomen, voldoende inzicht in de aard en omvang van deze effecten verkregen om tot een besluit te komen.

Onderzocht is of het project tezamen met andere plannen of projecten significante effecten heeft op de instandhouding van de beschermde gebieden.

De effecten van Rijnveld West die cumuleren met de effecten van andere vergunde windmolenparken zijn in het kader van dit besluit overwogen. Hierbij is rekening gehouden met de uitkomsten van de passende beoordeling voor deze parken, inclusief de beperkingen die aan de vergunningen worden verbonden. Hieruit volgt dat significante effecten uitgesloten kunnen worden.

Uit artikel 3 lid 2 van de Wbr volgt dat rekening dient te worden gehouden met de bescherming van belangen van andere dan waterstaatskundige aard, voor zover daarin niet reeds is voorzien bij of krachtens andere wet. Hier wordt met name bedoeld op belangen ten aanzien van natuur en milieu (ecologie). Bij de beoordeling van de aanvraag is derhalve bekeken of de activiteit niet leidt tot onaanvaardbare gevolgen voor het milieu. Uit artikel 1 lid 2 van de beleidsregels volgt dat onder milieu ook natuur wordt verstaan.

Het bevoegd gezag houdt bij de onderhavige besluitvorming rekening met de bepalingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijn.

Het bevoegd gezag is géén onderzoeksresultaten of andere gegevens bekend waaruit het tegendeel blijkt. Op grond daarvan staan op dit moment de bepalingen van de Habitat- en Vogelrichtlijnen een positief besluit ten aanzien van de effecten van het windturbinepark Rijnveld West op Natura 2000 gebieden niet in de weg.

3.5 Eindconclusie bevoegd gezag

Het bevoegd gezag komt op basis van het MER, de inspraak en de adviezen met bovenstaande overwegingen met betrekking tot de effecten op scheepvaartveiligheid, luchtvaartveiligheid, mijnbouw en ecologie tot de conclusie dat voor het windturbinepark Rijnveld West geen vergunning kan worden verleend aan de aanvrager op grond van het aspect scheepvaartveiligheid.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

4) BESLUIT

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat besluit op grond van de opgenomen overwegingen aan Rijnveld West B.V. i.o., een vergunning op de aanvraag op grond van artikel 2 van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken te weigeren.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
het Hoofd van de Afdeling Vergunningverlening
Rijkswaterstaat dienst Noordzee

Dhr. ir. A.J.M. Geurts van Kessel

Datum

2 november 2009

Nummer

WSV/2009-907



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

MEDEDELING

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907

Beroep

Belanghebbenden die hun zienswijze tegen het ontwerpbesluit naar voren hebben gebracht, of die redelijkerwijs niet verweten kan worden tegen het ontwerpbesluit geen zienswijze naar voren te hebben gebracht, kunnen op grond van de Algemene wet bestuursrecht gedurende zes weken tegen dit besluit beroep instellen.

De beroepstermijn vangt aan met ingang van de dag na de dag waarop het besluit ter inzage is gelegd. Om in beroep te gaan tegen het besluit dient het beroepsschrift te worden gericht aan de rechtbank in het rechtsgebied waarin belanghebbende woonplaats houdt dan wel gevestigd is.

Het definitief besluit en bijbehorende stukken liggen gedurende reguliere openingstijden op de volgende locaties ter inzage:

- de hoofdvestiging van Rijkswaterstaat Noordzee in Rijswijk,
- de hoofdvestiging van Rijkswaterstaat Noord-Nederland in Leeuwarden,
- de hoofdvestiging van Rijkswaterstaat Noord-Holland in Haarlem,
- de hoofdvestiging van Rijkswaterstaat Zuid-Holland in Rotterdam,
- de hoofdvestiging van Rijkswaterstaat Zeeland in Middelburg,
- het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in Den Haag.

Het ondertekende beroepsschrift dient ten minste te bevatten:

- uw naam en adres;
- de dagtekening;
- een omschrijving van het besluit waartegen het beroep is gericht;
- de gronden van het beroep.

Voorlopige voorziening

Voorts bestaat de mogelijkheid om - gelijktijdig met of na de indiening van het beroepsschrift - een verzoek te doen tot het treffen van een voorlopige voorziening. Een zodanig verzoek dient te worden gericht tot de voorzieningenrechter van de rechtbank waarbij het beroep wordt ingesteld.

Zowel in verband met de behandeling van het beroep als in verband met het verzoek om voorlopige voorziening wordt griffierecht geheven. Omtrent de hoogte daarvan, de wijze waarop en de termijn waarbinnen u dient te betalen, krijgt u na indiening van het beroep c.q. het verzoek om voorlopige voorziening bericht van de griffie.

Voor inlichtingen over de beroepsprocedure kunt u zich wenden tot het Centrum Publieksparticipatie, telefoon 070 - 456 96 04. Het besluit en de daarop betrekking hebbende stukken kunt u downloaden of opvragen via www.centrumpp.nl.

Meer achtergronden over windturbineparken op de Noordzee zijn te vinden op www.noordzeeloket.nl.

Voor nadere informatie over de inhoud van het besluit, kunt u contact opnemen met Rijkswaterstaat Noordzee, secretariaat Water en Scheepvaart, telefoon 070 - 33 66 843.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

BIJLAGE 1: Specificatie onderliggende documentatie bij de aanvraag

Datum
2 november 2009
Nummer
WSV/2009-907

De vergunningaanvraag bestaat uit de volgende documenten en/of bijlagen:

1. Aanbiedingsbrief d.d. 10 juli 2008 (kenmerk: P105\Wbr-verg01.brk) zoals ontvangen op 11 juli 2008;
2. Oprichtings- en constructieplan Offshore Windturbinepark Rijnveld West;
3. Onderhoudsplan Offshore Windturbinepark Rijnveld West;
4. Veiligheidsplan Offshore Windturbinepark Rijnveld West;
5. Appendix E bij het Veiligheidsplan Safety at Offshore Windturbinepark Rijnveld West;
6. Verlichtingsplan Offshore Windturbinepark Rijnveld West;
7. Calamiteitenplan Offshore Windturbinepark Rijnveld West;
8. Verwijderingsplan Offshore Windturbinepark Rijnveld West;
9. Milieu Effect Rapport Offshore Windturbinepark Rijnveld West;
10. Samenvatting Milieu effect rapport Offshore Windpark Rijnveld West;
11. Veiligheidsstudie Offshore Windpark Rijnveld West, MARIN, rapportnr. 22510.620/C3, d.d. 6 juni 2008;
12. Brief d.d. 10 juli 2008 (kenmerk: P105\Wbr-verg02.brk) (vertrouwelijk);
13. Ontwerpdocumenten Offshore Windpark Rijnveld West (vertrouwelijk);
14. Cumulatieve effecten van offshore windparken op het Nederlands Continentale Plat op vogels en zeezoogdieren, Ecologisch Adviesbureau Henk Baptist, rapportnr. 2005/15A, januari 2006 (vertrouwelijk);
15. Brief d.d. 8 oktober 2008 (kenmerk: P105\Wbr-verg04.brk) Aanvulling Offshore Windturbinepark 'Rijnveld West' ;
16. Aanvulling, Aanvraag Wbr-vergunning Offshore Windturbinepark 'Rijnveld West', oktober 2008;
17. Brief d.d. 5 januari 2009 (kenmerk: P105\Wbr-verg05.brk) Aanvulling 2 Offshore Windturbinepark 'Rijnveld West',
18. Aanvulling 2, Aanvraag Wbr-vergunning Offshore Windturbinepark 'Rijnveld West', januari 2009;
19. Brief d.d. 12 januari 2009 (kenmerk: P105\Wbr-verg06.brh);
20. Passende Beoordeling Windturbinepark Rijnveld West, d.d. 6 januari 2009.
21. Document: Nadere informatie effecten aanleg windparken op zeehonden NCP, A.R. Boon, F. Heinis (HWE), 1 juni 2009.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

BIJLAGE 2: Overzicht inspraakreacties terinzagelegging MER

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907

Toelichting: Het MER als onderdeel van de Wbr-aanvraag heeft van 18 februari 2009 tot en met 31 maart 2009 ter inzage gelegen. Van de terinzagelegging is kennis gegeven door plaatsing in de Staatscourant van 17 februari 2009, nr. 32. In totaal zijn er 6 inspraakreacties ontvangen. Hieronder worden deze (samengevat) weergegeven, incl. reactie van het bevoegd gezag. Indien de inspraak naar oordeel van het bevoegd gezag geen betrekking heeft op de volledigheid en juistheid van het MER wordt hier in dit stadium geen inhoudelijke reactie op gegeven.

Volgnummer: 1	Afzender: Stichting de Noordzee Drieharingstraat 25 3511 BH Utrecht
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Stichting de Noordzee is verheugd dat er vaart gemaakt wordt met de vergunningverlening en is voorstander van windturbineparken op zee	1 Deze inspraakreactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
2 De cumulatietoets is juist bedoeld voor de beoordeling van de verschillende activiteiten die afzonderlijk geen significant effect hebben, maar waarvan gezamenlijk niet kan worden uitgesloten of cumulatieve effecten bestaan. De twee bestaande windparken moeten om deze reden meegenomen worden in de Passende Beoordeling.	2 In het MER is bij de cumulatie rekening gehouden met de realisatie van andere windturbineparken met een gezamenlijk vermogen van tenminste 1000 MW, inclusief de reeds vergunde windturbineparken Prinses Amalia en OWEZ. Conclusies uit het MER zijn door het bevoegd gezag betrokken bij de besluitvorming. Bevoegd gezag is derhalve van mening dat toetsing aan bestaande windturbineparken onderdeel uitmaakt van de besluitvorming. Conform habitatrichtlijn artikel 6 lid 3 zijn nieuwe plannen en projecten betrokken in de cumulatietoets.
3 Geconstateerd wordt dat cumulatie door effecten van activiteiten als visserij en scheepvaart niet wordt beoordeeld. Hierdoor is niet inzichtelijk welke effecten het windpark heeft.	3 De effecten van scheepvaart en visserij zijn wel degelijk meegewogen in het MER. In de vastgestelde richtlijnen voor het MER is dit expliciet meegenomen. Daarnaast heeft in het MER een beoordeling plaatsgevonden van cumulatie met overige gebruiksfuncties, waaronder offshore mijnbouw. Uit het MER blijkt dat er op dit onderdeel geen significante effecten zijn te verwachten die een nadere analyse behoeven in een passende beoordeling. Ook het advies van Commissie m.e.r. geeft geen aanleiding tot een andere conclusie.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJVELD WEST

<p>4 De conclusie dat er geen significant effecten op de populatie zeehonden en bruinvissen te verwachten is, is te voorbarig. Het heien heeft een potentieel negatief effect op het gedrag en welbevinden van zeehonden en bruinvissen. Dit effect zal groter worden naarmate er meer vergunningen uitgegeven worden waar monopiles geheid worden.</p>	<p>4 In aanvulling op het MER en de PB is door initiatiefnemers aanvullende informatie opgesteld. Deze informatie betreft de effecten van de aanleg van windparken op de zeehonden. De informatie is overgelegd aan de Commissie voor de MER. Met deze informatie meent het Bevoegd Gezag voldoende informatie te beschikken om de effecten op de zeehonden en bruinvissen te beoordelen. Daarnaast neemt het Bevoegd Gezag maatregelen in de vorm van aan de vergunning verbonden voorwaarden om negatieve effecten bij voorbaat te voorkomen en om meer gegevens over de effecten te verkrijgen. Tot de maatregelen behoort het inperken van de heiperiode en het voorschrijven van een monitorings- en evaluatieplan.</p>
<p>5 Verzocht wordt om een uitgebreid monitoringsprogramma op te zetten. Bij de geplande opschaling naar 6.000 MW wind op zee voor 2020 voorzien wij problemen met de vergunningverlening als de huidige kennisleemten niet adequaat ingevuld worden.</p>	<p>5 Aan het opstellen van een monitoringsprogramma wordt thans invulling gegeven. Het Bevoegd Gezag gebruikt de resultaten van de monitoring- en evaluatieprogramma's die in de vergunningen worden voorgeschreven om invulling te geven aan de huidige kennisleemte.</p>
<p>6 Het bevoegd gezag legt alle monitoringsverplichtingen bij de initiatiefnemer. Dit is niet de juiste weg. Verzocht wordt om niet zondermeer alle verplichtingen tot monitoring bij de initiatiefnemer te leggen, maar in samenspraak met de initiatiefnemers en direct belanghebbende een programma op te stellen om de kennisleemten in te vullen.</p>	<p>6 Het bevoegd gezag vindt het van belang dat monitoring en evaluatie plaatsvindt. In de praktijk kan blijken dat het Bevoegd Gezag hierin een voortrekkersrol kan vervullen. De meet- en monitoringsverplichtingen van de verschillende parken kunnen overlap vertonen. Het Bevoegd Gezag oriënteert zich op dit punt nog nader.</p>
<p>7 Verzocht wordt om zorg te dragen voor een goede openbaarheid van de rapporten wat betreft het MEP.</p>	<p>7 Van de rapporten zal naar verwachting na goedkeuring door het bevoegd gezag, kennis worden gegeven op het Noordzeeloket. Op de website www.noordzeeloket.nl wordt informatie verstrekt over de voortgang van windturbineparken op zee.</p>

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJVELD WEST

8 Inspreker verzoekt alternatieve bouwmethodes nader te onderzoeken i.v.m. hoge geluidsniveaus veroorzaakt door heien.	8 Voor de windparken worden maatregelen genomen om nadelige gevolgen vanwege het heien bij voorbaat te voorkomen (beperking heiperiode en het voorkomen van cumulatie van heiwerkzaamheden). Voor zover door initiatiefnemer een alternatieve funderingsmethode is aangevraagd, baseert het bevoegd gezag het besluit op deze alternatieve funderingsmethode.
9 Inspreker pleit voor een gestage ontwikkeling van windparken zodat nieuwe inzichten leiden tot verdere minimalisering van negatieve effecten op het ecosysteem.	9 Het monitoring- en evaluatieprogramma heeft als doel om de overwegingen ten aanzien van de ecologie en de inschatting van effecten van toekomstige ontwikkelingen van windturbineparken op zee, zoals deze in het MER en de PB beschreven worden, in de praktijk te toetsen. De gegevens die hieruit komen worden gebruikt voor toekomstige initiatieven.

Datum
2 november 2009
Nummer
WSV/2009-907

Volgnummer: 2	Afzender: Havenbedrijf Rotterdam N.V. Postbus 6622 3072 AP Rotterdam
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Het MER is strijdig met de beleidsvoornemens. In de beleidsvoornemens van V&W voor de Noordzee staat opgenomen dat er voortaan 2 zeemijl als veiligheidsafstand aangehouden dient te worden.	1 De toetsingskader voor de huidige vergunningverlening is neergelegd in de Wbr en de daarop gebaseerde Beleidsregels inzake toepassing Wbr op installaties in de exclusieve economische zone. De toekomstige initiatieven zullen worden getoetst aan het toekomstige, nieuw gevormde beleid. Bij de huidige vergunningverlening wordt de locatiekeuze overgelaten aan de aanvrager, met als beperking de uitsluitingsgebieden, zoals verwoord in de Beleidsregels. Ik wijs u tevens op de brief aan de Tweede Kamer van 30 juni 2008 en het daarbij behorende draaiboek committering van 450 MW windenergie op de Noordzee (TK 2007-2008, 31209 en 31239, nr. 35).
2 Onduidelijk is wat de afstand is tot de scheepvaartroutes aan de zuid- en noordzijde van het windpark.	2 De afstand van de zuidzijde tot de huidige clearway is 500m en de afstand van de noordzijde tot de huidige clearway is 1300m.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJVELD WEST

<p>3 De inzet van de Waker is niet realistisch als mitigerende maatregel. Alleen wanneer er een extra sleepboot met voldoende capaciteit in het gebied aanwezig is, is er sprake van effect.</p>	<p>3 In het MER wordt beschreven wat de positieve effecten op de scheepvaartveiligheid kunnen zijn van een sleepboot die driftende schepen bij het windpark weg kan houden. Het bevoegd gezag is het eens met inspreker dat deze positieve effecten alleen worden gerealiseerd indien een geschikte sleepboot op zeer korte termijn aanwezig kan zijn bij het driftende schip.</p>
<p>4 Onderzoek heeft uitgewezen dat radar een verstorend effect kan veroorzaken ten gevolge van het windpark. Voor zowel wal- als scheep radar geldt dat de plaatsing de vorm van de windmolenmast en bij cumulatie de plaatsing ten opzichte van naastliggende windparken een rol kan spelen bij de mate van radarhinder. De constatering in het MER dat radarhinder beperkt is, omdat het park ruim van opzet is, is dan onvoldoende onderbouwd.</p>	<p>4 Er zijn inmiddels meerdere onderzoeksrapporten over mogelijke effecten van windparken op de radar, echter deze geven geen uitsluitend over de effecten die in deze specifieke situatie wel of niet te verwachten zijn. Alleen door middel van monitoring van de effecten kan worden geconstateerd wat de effecten werkelijk zijn. Voor walradar geldt dat eventuele effecten door het plaatsen van een of meerdere steunradars kunnen worden verholpen.</p>
<p>5 Het Havenbedrijf sluit zich aan bij de Nautische Visie Windparken op Zee.</p>	<p>5 Voor de reactie van het bevoegd gezag op het rapport 'Nautische Visie Windturbineparken op Zee' verwijs ik naar volgnummer 2a.</p>

Datum
2 november 2009
Nummer
WSV/2009-907

<p>Volgnummer: 2a</p>	<p>Afzender: Nautische Visie Windturbineparken op Zee September 2008 Opsteller: J.W. Verkiel</p>
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

<p>1 In de overwegingen bij de locatiekeuze dienen het enorme economische belang van de zeehavens en hun aanlopen, veiligheid op zee en duurzaamheid met elkaar in balans te zijn.</p>	<p>1 Het toetsingskader voor de vergunningverlening voor windturbineparken is neergelegd in de Wbr en de daarop gebaseerde Beleidsregels inzake toepassing Wbr op installaties in de exclusieve economische zone. In de Beleidsregels wordt op onderdelen verwezen naar het Integraal Beheerplan Noordzee 2015 (IBN). De uitgangspunten van het IBN 2015 zijn een gezonde, veilige en rendabele zee. Het IBN biedt voor de korte termijn een afwegingskader voor diverse vormen van ruimtegebruik op zee, waaronder windenergie. De door inspreker genoemde belangen zijn in het IBN in algemene zin afgewogen.</p> <p>Het bevoegd gezag toetst de aanvraag voor een Wbr-vergunning. Deze toetsing dient op grondslag van de aanvraag plaats te vinden. Van locatiekeuze is bij de toetsing geen sprake meer. Bij het 'aanwijzen' van een andere locatie zou de grondslag van de aanvraag worden verlaten.</p> <p>Het beleid op de lange termijn richt zich op realisering van 6000 MW aan windenergie in 2020. Het kabinet zal in verband met dit lange termijn beleid, dat deel uitmaakt van het nieuwe Nationaal Waterplan, een beperkt aantal grote windenergiegebieden uitkiezen.</p>
<p>2 De ideale locatie voor een windmolenpark is op een ondiepte of zandbank waar schepen toch al niet kunnen komen en waar de vaarroutes ruim vrij van blijven.</p>	<p>2 Het bevoegd gezag deelt de mening dat vanuit de scheepvaart gezien dit de ideale locatie is voor windparken.</p> <p>Bij de locatiekeuze voor windparken spelen echter ook andere factoren een rol, zoals (niet uitputtend): ligging ten opzichte van natuurgebieden, mijnbouwinstallaties, pijpleidingen en kabels, zandwingebieden, militaire oefenterreinen, de afstand tot de kust en aanlandingspunt van de kabel van het park en de windkracht in het gebied. Zoals aangegeven onder punt 1 wordt bij de huidige vergunningverlening de locatiekeuze overgelaten aan de aanvrager, met als beperking de uitsluitingsgebieden zoals verwoord in de Beleidsregels inzake toepassing Wbr op installaties windturbineparken in de EEZ (december 2004).</p>

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJVELD WEST

<p>3 De verkeerssituatie op de Noordzee en met name in de aanlopen van Amsterdam en Rotterdam wordt gekenmerkt door aanzienlijke en groeiende verkeersdichtheid. Deze vaargebieden komen in nautische zin het minst in aanmerking om windmolenparken te situeren.</p>	<p>3 In de overwegingen omtrent de scheepvaartveiligheid in het ontwerpbesluit is de verkeersdichtheid meegenomen als factor om te bepalen hoeveel ruimte het scheepvaartverkeer nodig heeft. Over de groei in verkeersdichtheid worden verschillende uitspraken gedaan (ref. IDON Identification of Suitable Sea Areas for Wind Farms with Respect to Shipping and Safety, Dec. 2008 (DNV, Marin, Dirkzwager, STC B.V. & ECN). De impact van de huidige crisis op het aantal schepen geeft aan hoe moeilijk het is om hierover langlopende voorspellingen te doen. De verwachting van het bevoegd gezag op basis van de beschikbare informatie is dat het aantal schepen op de Noordzee niet zal toenemen maar wel de grootte van de schepen. Daarom rekent het bevoegd gezag met schepen van 400 meter lengte (grootste formaat). De toename van scheepvaartverkeer van/naar Rotterdam vanwege Maasvlakte II wordt voorzichtig geprognoseerd op enkele procenten over de komende 20 jaar. Een dergelijke lichte stijging van het aantal schepen heeft echter nauwelijks invloed op de behoefte aan ruimte voor de scheepvaart.</p>
---	--

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJVELD WEST

<p>4 De gemiddelde manoeuvre-eigenschappen van schepen in het gebied, de regelgeving, ervaring en internationaal onderzoek wijzen allen op een minimale afstand tussen de buitengrens van verkeersbanen (ofwel clearways) en windmolenparken (eveneens buitengrenzen) van tenminste 2 tot 5 zeemijl.</p>	<p>4 Het bevoegd gezag volgt inspreker niet in zijn stellingname om meerdere redenen. Voor een goed begrip wordt opgemerkt dat clearways in werkelijkheid voor zeevarenden onzichtbare (niet op zeekaarten aangegeven) verbindingroutes zijn tussen de verplichte verkeersbanen van verkeersscheidingsstelsels en andere 'logische' routes die bedoeld zijn als uitsluitingsgebied voor het bouwen van mijnbouwinstallaties en windturbineparken. Sinds 2008 kunnen we middels het Automatic Identification System alle scheepsbewegingen op de Noordzee van schepen groter dan 300 Bruto Ton plotten, en kan dus worden vastgesteld waar de werkelijke verkeersstromen lopen, hoeveel schepen daarin varen en hoe deze liggen ten opzichte van het voorgenomen windpark. Het bevoegd gezag gaat in haar overwegingen uit van deze data omdat zij deze betrouwbaar vindt, in plaats van de clearways als uitgangspunt te nemen die lang niet altijd 'kloppen' met de werkelijke verkeersstromen.</p> <p>Bij het bevoegd gezag is voorts geen regelgeving bekend die genoemde afstanden voorschrijft. (Mogelijk bedoelt inspreker dat de interpretatie door de nautische sector van regelgeving leidt tot de genoemde afstanden.)</p> <p>Daarnaast vindt het bevoegd gezag de toepasbaarheid van de genoemde internationale onderzoeken beperkt omdat deze in andere (niet vergelijkbare) omstandigheden plaatsvonden dan in de Nederlandse EEZ, gebaseerd zijn op of theoretische studies met vele discutabele aannames of korte tijdsperiodes waarin 'gemonitord' is, of anderszins wetenschappelijk onverantwoord zijn.</p>
--	---

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJVELD WEST

	<p>In de derde plaats kan uit de risicoanalyse met het SAMSON model zoals opgenomen in het MER worden afgeleid dat ook bij afstanden kleiner dan 2 zeemijl de kans op significante ongevallen beperkt is. Het SAMSON model is ook gehanteerd bij de veiligheidsanalyse bij de aanleg van Maasvlakte II. Het model houdt rekening met de gemeten scheepsdichtheid rondom het windpark en baseert zich daarmee op de locatie specifieke omstandigheden. Het model gaat uit van de risicoberekening 'kans x effect' en neemt dus ook mee wat het effect is wanneer een schip in een windpark verdaagt. Dit effect wordt vaak overschat; in het merendeel van de gevallen lopen schepen en windmolens beperkte schade op maar het leidt zelden tot catastrofale gevolgen.</p> <p>Als laatste merkt het bevoegd gezag op dat de manoeuvreereigenschappen van schepen en de vaarpraktijk worden meegenomen in de overwegingen in het besluit maar niet leiden tot 2-5 zeemijlen afstand tot clearways. Bij het vaststellen van de benodigde ruimte voor de scheepvaart wordt desondanks een 'crashmanoeuvre' meegerekend. Overigens wordt uitgegaan van een berekening van de benodigde vaarwegbreedte zoals volgt uit PIANC Work Group 30 Guideline for design of Navigation Channels (juni 1997). Daarbij is gerekend met de minst gunstige aannames (weer, stroming, grootte en type schip etc.) Daarnaast wordt kritisch gekeken naar andere obstakels in de buurt van het windpark die de scheepvaart kunnen hinderen.</p> <p>In aanvulling op het MER heeft het bevoegd gezag de vaarpraktijk betrokken bij de overwegingen van het bevoegd gezag, zie hoofdstuk 3 van het besluit.</p>
--	---

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJVELD WEST

<p>5 Juist de combinatie van</p> <ul style="list-style-type: none">- veel grote schepen en verwachte groei binnen afzienbare tijd van meer dan 45%,- relatief hoge snelheden,- veel kruisend verkeer en complexiteit,- benodigde ruimte voor uitwijken,- afleiding door aanloop van havens,- regelmatig beperkt zicht en krachtige wind,- afwijkend vaargedrag bij slecht weer,- geen loods aan boord en buiten VTS gebied, <p>pleiten voor het vinden van ruimte op zee in een gebied dat zo veel mogelijk vrij blijft van de drukste scheepvaartroutes en rekening houdend met de reeds genoemde veiligheidsafstanden van minimaal 2 zeemijl tussen buitengrenzen van windmolenpark en vaarroutes.</p>	<p>5 Alle hier genoemde factoren worden in overweging genomen door het bevoegd gezag, zie punt 4. Voor de afwegingen die in dit besluit zijn gemaakt verwijzen wij inspreker naar hoofdstuk 3 van het besluit.</p>
<p>6 Het aanbevolen gebied voor windmolenparken wordt globaal begrensd door de coördinaten, zoals aangegeven op bladzijde 19 van de Nautische Visie.</p>	<p>6 Zie de reactie van het bevoegd gezag onder punt 1 en 2.</p>
<p>7 Geen versnippering en verspreiding van diverse parken, maar beperken tot 1 of 2 grote gebieden (verder op zee), routes vrijhouden en corridors waar nodig.</p>	<p>7 In het MER en bij het beoordelen van de aanvraag wordt rekening gehouden met de cumulatieve effecten van meerdere windparken voor de scheepvaart. Zie hoofdstuk 3 van het besluit. Onder 1. is reeds gewezen op het toekomstige beleid ten aanzien van windenergie op zee.</p>
<p>8 Niet alleen kijken naar de aanlooproutes naar de Nederlandse havens, maar ook de doorgaande reisplanning en vaart zo min mogelijk hinderen.</p>	<p>8 De mate van hinder wordt beoordeeld op basis van de ligging van het park ten opzichte van de verkeersstromen, de scheepsdichtheid in de verkeersstromen en andere obstakels voor de scheepvaart in het omliggende gebied. Dat geldt zowel voor verkeersstromen met doorgaande vaart als voor scheepvaart in aanloopgebieden. In de aanloopgebieden wordt echter daarbovenop rekening gehouden met de extra risico's die spelen bij het aanlopen of verlaten van een haven. In aanvulling op het MER heeft het bevoegd gezag de hier genoemde aspecten betrokken bij de overwegingen in het besluit, zie hoofdstuk 3 van het besluit.</p>

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJVELD WEST

<p>9 Ten einde te komen tot zo min mogelijk ruimtebeslag op zee en dus zo min mogelijk windmolens, zouden de molens van een zo hoog mogelijk vermogen moeten zijn (5 MW in plaats van 2 tot 3).</p>	<p>9 In het MER zijn verschillende inrichtingsalternatieven onderzocht, voor wat betreft dichtheid en vermogen. Ten aanzien van windturbines met een vermogen van 5-6 MW op zee is relatief weinig ervaring opgedaan. Overigens hebben grotere windturbines ook meer vrije ruimte nodig dan kleinere windturbines en bestaat er dus geen lineair verband tussen grootte van windmolens en ruimtebeslag. In het MER is een vergelijking gemaakt van opbrengsten van grote en kleine turbines. Verwezen wordt naar de in het MER opgenomen samenvatting.</p> <p>In reactie op deze inspraakreactie is voorts van belang dat het bevoegd gezag gehouden is te beslissen op grondslag van de vergunningaanvraag. De aanvrager heeft in zijn aanvraag voor een type windmolen gekozen. Indien het bevoegd gezag anders zou voorschrijven, verlaat het de grondslag van de aanvraag.</p>
<p>10 Veiligheidsmarges tot windmolenparken dienen minimaal 2 zeemijl te zijn, net zoals de veiligheidsmarges tussen verkeersstromen en de minimale breedte van een verkeersader. Daarmee kom je tot een minimale tussenafstand van 10 zeemijl tussen verschillende windmolenparken.</p>	<p>10 In het MER wordt scheepvaartveiligheid behandeld aan de hand van het SAMSON model. Uit het MER blijkt niet dat het windpark leidt tot een (substantiële) toename van de kans op ongevallen. De SAMSON berekeningen bieden geen grond voor een (algemene) minimale veiligheidsmarge als door inspreker naar voren is gebracht. In aanvulling op het MER heeft het bevoegd gezag de vaarpraktijk betrokken bij de overwegingen van het bevoegd gezag, zie hoofdstuk 3 van het besluit.</p>
<p>11 De verlichting van windmolenparken dient uitgevoerd te worden cf. richtlijnen IALA.</p>	<p>11 Een verlichtingsplan dient op de IALA richtlijnen te worden gebaseerd; dit is in de besluiten verwerkt.</p>

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

<p>12 Stationeer wachtschepen die kunnen ingrijpen bij calamiteiten, oliebestrijding, maar ook als vooruitgeschoven VTS post.</p>	<p>12 Een zeesleper met voldoende trekkracht heeft een toegevoegde waarde voor de veiligheid indien deze op tijd bij een onmanoeuvrbaar schip aanwezig is. Indien de veiligheidsrisico's en bijbehorende kosten zodanig groot zijn dat een zeesleper (die dan permanent bij het park gestationeerd moet zijn) daarmee gerechtvaardigd kan worden kan dit overwogen worden. Door middel van monitoring en evaluatie wordt de veiligheidssituatie in en rond het park in de gaten gehouden (zie voorschriften bij het besluit). Vooralsnog vindt het bevoegd gezag een zeesleper echter niet gerechtvaardigd, zie hoofdstuk 3 van het besluit. Het MER wijst verder uit dat bij een calamiteit de kans op verlies van olie minimaal is. Overigens geldt dat tijdens de bouw van het windpark, als er bouwverkeer rondvaart en verlichting/markering nog niet op orde is, een wachtschip wordt voorgeschreven die inderdaad als 'vooruitgeschoven VTS post' kan worden beschouwd. Echter met de beperking dat buiten de 12 NM uit de kust (territoriale wateren) waar het windpark ligt geen scheepsbegeleiding mag worden gegeven en het wachtschip dus slechts waarschuwingen en adviezen mag geven aan schepen. Na de bouw wordt het park echter goed verlicht, is herkenbaar op de radar en AIS en er is geen noemenswaardig scheepvaartverkeer meer in het park aanwezig. Daardoor heeft een wachtschip dat geen sleepcapaciteit heeft nauwelijks toegevoegde waarde meer.</p>
---	--

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907

<p>Volgnummer: 3</p>	<p>Afzender: Centraal Nautisch Beheer Postbus 19406 1000 GK Amsterdam</p>
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p> <p>1 De aanleg van Rijnveld West beperkt de aanlopmogelijkheden naar het havengebied Rotterdam.</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p> <p>1 Rijnveld West ligt niet in een voor scheepvaart aangemerkt uitsluitingsgebied, zoals vastgelegd in de Beleidsregels.</p>



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

2 De locatie Rijnveld West botst met het ruimtelijk beleid van het Nationaal Waterplan.	2 De toetsingskader voor de huidige vergunningverlening is neergelegd in de Wbr en de daarop gebaseerde Beleidsregels inzake toepassing Wbr op installaties in de exclusieve economische zone. De toekomstige initiatieven zullen worden getoetst aan het toekomstige, nieuw gevormde beleid. Bij de huidige vergunningverlening wordt de locatiekeuze overgelaten aan de aanvrager, met als beperking de uitsluitingsgebieden, zoals verwoord in de Beleidsregels. Ik wijs u tevens op de brief aan de Tweede Kamer van 30 juni 2008 en het daarbij behorende draaiboek committering van 450 MW windenergie op de Noordzee (TK 2007-2008, 31209 en 31239, nr. 35).
3 Het park heeft een risico verhogende werking ten aanzien van de nautische veiligheid in het havenaanloopgebied van IJmuiden.	3 Veiligheid is een onderdeel van het MER en vormt volgens de Wbr het toetsingskader voor het Bevoegd gezag voor vergunningverlening. Het toetsingskader is omschreven in hoofdstuk 2 van het besluit en de overwegingen omtrent scheepvaartveiligheid zijn omschreven in hoofdstuk 3 van het besluit. Ik verwijs u daarnaar.
4 Door de aanleg van Rijnveld West ontstaat een concentratie op de bestaande zeevaartroutes met negatieve gevolgen voor het havengebied.	4 Het scheepvaartverkeer concentreert zich in de zogenoemde clearways. Volgens de Beleidsregels mogen windparken niet in de clearways worden gebouwd. Daarmee wordt voorkomen dat scheepvaartverkeer onnodig wordt belemmerd.

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907

Volgnummer: 4	Afzender: Petro-Canada Netherlands B.V. Dhr. R. Hustoft Binckhorstlaan 410 2516 BL Den Haag
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJVELD WEST

<p>1 Petro-Canada heeft een winningsvergunning voor blok P14. Het park Rijnveld West kan de beoordeling van de ontwikkeling van de geïdentificeerde prospects belemmeren.</p>	<p>1 Het is onzeker of er daadwerkelijk olie of gas aanwezig is of gewonnen kan dan wel gaat worden op de plaats waar de windturbines gepland zijn. Daarbij dient in een aantal gevallen nog een besluit te worden genomen op grond van de Mijnbouwregelgeving.</p> <p>Indien op het moment van realisatie van het windturbinepark dit een mogelijk conflict oplevert met op dat moment meer concrete initiatieven m.b.t. de exploratie of exploitatie van olie - of gas zullen partijen naar een acceptabele oplossing moeten streven.</p> <p>Indien een voor beide partijen acceptabele oplossing niet realiseerbaar blijkt en de bedrijven in de olie- en gasindustrie door de bouw van windturbines concreet nadeel ondervinden bestaat de mogelijkheid een verzoek tot schadevergoeding in te dienen op grond van de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999.</p>
<p>2 In het MER zijn de effecten op mobiele en toekomstige platforms niet genoemd.</p>	<p>2 In de overwegingen van het bevoegd gezag in het ontwerpbesluit wordt uitgegaan van de huidige situatie omtrent platforms met helikopterdekken. Indien er op het moment van opstellen van het inrichtingsplan van het windpark een concreet winningsplan ligt dient de windpark vergunninghouder hiermee rekening te houden.</p>
<p>3 Een plaatsen van een platform dichtbij een windpark is geen optie, vanwege de veiligheidseisen m.b.t. helikopterverkeer.</p>	<p>3 Zie de reactie van het bevoegd gezag onder 4.2.</p>
<p>4 Er is al veel geïnvesteerd in onderzoek. In de toekomst zal productie van olie en gas van het prospect onmogelijk worden en dit leidt tot een groot commercieel verlies.</p>	<p>4 Zie de reactie van het bevoegd gezag onder 4.1.</p>
<p>5 Petro Canada is het oneens met het in het MER gestelde dat het windturbinepark geen belemmeringen zal vormen voor toekomstige activiteiten in het blok P14.</p>	<p>5 Zie de reactie van het bevoegd gezag onder 4.1.</p>

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

Volgnummer: 5	Afzender: Vertrouwelijk ingediend
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1 Het uitwijken naar de Noordzee is te snel uitgezet en mogelijkheden op het land verder te weinig onderzocht. Er ontbreekt een fase van bevordering en ontwikkeling van 'onzichtbare' windturbines op het land en dat vooral in Nederland met zijn cultuurschappen.</p> <p>Er moet onderzoek plaatsvinden over welke locaties er in Nederland of omgeving geschikt zijn, of geschikt te maken zijn voor plaatsing van 'onzichtbare turbines'.</p>	<p>1. Het onderzoeken van alternatieve bronnen van duurzame energie maakt geen onderdeel uit van het MER en de daarvoor vastgestelde richtlijnen voor het windpark Rijnveld West.</p> <p>Het belang van windenergie op zee is gegeven in het Integraal Beheer plan 2015. Hierin is opgenomen dat, omdat de bouw van windturbineparken op de Noordzee expliciet in rijksbeleid wordt gestimuleerd, nut en noodzaak in deze niet hoeven te worden onderbouwd. De aanvraag is getoetst aan het beleid zoals is opgenomen in het toetsingkader. Het toetsingskader voor de huidige vergunningverlening is neergelegd in de Wbr en de daarop gebaseerde Beleidsregels.</p>

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907

Volgnummer: 6	Afzender: Dr. P.J.M. Saleminck De Kruigang 11 6581 CS MALDEN
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1 Inspreker stelt dat visserij rond windturbineparken verboden moet worden zodat de vis en bodemfauna in de Noordzee zich herstellen.</p>	<p>1 Deze inspraakreactie ziet niet op de inhoud van het MER in relatie tot de vastgelegde richtlijnen. Rondom de windturbineparken komt een 500 meter veiligheidszone. Binnen deze veiligheidszone mag niet gevestigd worden.</p>
<p>2 Inspreker stelt dat desoriëntatie van vogels door de kleurbepaling en verlichtingskeuze van de windturbines moet worden voorkomen.</p>	<p>2 Bij de aanvraag is een verlichtingsplan gevoegd, welke is getoetst aan de IALA richtlijnen (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA)). De verlichting die wordt gebruikt heeft als doel om scheepvaart en luchtvaart te dienen in veiligheid. De intensiteit van de verlichting is beperkt en daarmee verwacht het bevoegd Gezag dat de effecten op de vogels beperkt zijn.</p>



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJVELD WEST

BIJLAGE 3 Overzicht zienswijzen terinzagelegging ontwerpbesluit

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907

Toelichting: Het ontwerpbesluit Rijnveld West heeft overeenkomstig artikel 3:15 van de Algemene wet bestuursrecht met ingang van 1 juli 2009 voor de duur van zes weken ter visie gelegen. Van de tervisielegging is kennis gegeven in de Staatscourant van 30 juni 2009, nr. 118. Daarnaast heeft kennisgeving langs elektronische weg plaatsgevonden (www.centrumpp.nl). In totaal zijn er 11 zienswijzen ontvangen.

Volgnummer: 1-3, 6	
Afzender:	
<i>Naam</i>	<i>Adres</i>
Mvr. W. Berends	Dantelaan 89, 3533 VB UTRECHT
Mvr. K. Laarveld	Adriaan van Zwietenstraat 7, 3554 XE UTRECHT
Mvr. J. Donkers	Varelaar 14, 5423 TZ HANDEL
Mvr. M.J.H. Weel-Schmeits	Harderwijkerweg 115, 6952 AG DIEREN
Mvr. L. Koelma-Deitenre	Meije 94b, 2411 PK BODEGRAVEN
C.M. Brakenhoff	G Hendrik Breitnerlaan 9, 1394 ET NEDERHORST DENBERG
D.H.J. Gobits	Admiraal de Ruijterweg 531-III, 1055 MK AMSTERDAM
Mvr. G.W.F. Wiertz-Lintmeijer	Hakhorst 33, 3833 WB LEUSDEN
Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Belanghebbenden zijn blij met de ontwerpvergunningen. Men maakt bezwaar tegen de afwijzingen van de aanvragen, en vraagt deze afwijzingen te heroverwegen.	Op basis van ontvangen zienswijzen en ambtshalve wijzigingen op de overwegingen heeft het bevoegd gezag in enkele gevallen besloten alsnog een vergunning te verlenen.
Volgnummer: 4	Afzender: E-Connection Offshore BV
	Dhr. M.A.J. Kortenoever Postbus 101 3980 CC BUNNIK
Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJVELD WEST

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1. Belanghebbende stelt dat voldoende ruimte aanwezig is voor verkeersstroom 3 om de veiligheid voor de scheepvaart te waarborgen, omdat:</p>	<p>1. Algemeen: Bij het bepalen van de benodigde vaarwegbreedtes om veilige en doelmatige scheepvaart te kunnen waarborgen is het bevoegd gezag uitgegaan van een 'maatgevend schip' voor de Noordzee met een lengte van 400 meter. Voor het bepalen van benodigde vaarwegbreedtes op open zee in relatie tot windparken bestaan geen algemeen geaccepteerde modellen of methodes, omdat de noodzaak hiertoe tot voor kort niet bestond. Daarnaast kunnen we pas vanaf 2008 de werkelijke scheepsaantallen op de Noordzee meten op basis van het Automatic Identification System. Langjarige gegevens over scheepsaantallen zijn in het verleden verzameld door gedurende langere tijd (1-2 jaar) over de Noordzee te vliegen en visueel schepen te tellen. Sinds 2008 worden scheepsaantallen op de Noordzee gemeten op basis van het Automatic Identification System. Een deel van de schepen vaart nog zonder AIS (<300BRT, vissersschepen, pleziervaart ed). Daarom heeft het bevoegd gezag over de te hanteren scheepslengte, scheepsaantallen, manoeuvreereigenschappen en vaargedrag een aantal aannames moeten doen welke zijn gebaseerd op beschikbare feiten en daarop gebaseerde verwachtingen voor de komende 20 jaar (levensduur van het windpark). Hierbij is uitgegaan van 'worst case' aannames omdat het bevoegd gezag zich conformeert aan het scheepvaartbeleid.</p>

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1a. Bij de beoordeling van de gevolgen voor de scheepvaartveiligheid van het windpark Rijnveld West geen rekening dient te worden gehouden met het scheepvaartverkeer dat verkeersstroom 3 in de noord gaande richting gebruikt, omdat:</p> <ul style="list-style-type: none">- verkeersstroom 3 uitsluitend is ingesteld voor zuid gaand scheepvaartverkeer;- het bevoegd gezag bij haar besluit over de aanvragen voor vergunningen uit dient te gaan van het wettelijk en in internationaal verband vastgestelde gebruik van de scheepvaartroutes en voor zover het werkelijk gebruik afwijkt dient het ter zake bevoegde gezag handhavend op te treden;	<p>1a. Er is in het betreffende gebied geen 'wettelijk en in internationaal verband vastgestelde' scheepvaartroute' aanwezig zoals inspreker veronderstelt.</p> <p>In de Nederlandse mijnbouwregeling is vastgelegd dat de route (clearway) waarin verkeersstroom 3 vaart in principe vrij dient te worden gehouden van mijnbouw ten behoeve van de scheepvaart. De mijnbouwregeling is echter niet andersom te interpreteren als dat schepen vervolgens alleen maar in deze vrijgehouden routes zouden mogen varen; zij hebben zelfs geen weet van het bestaan van deze 'routes'. Handhaving op gebruik van scheepvaartroutes op basis van de mijnbouwregeling is dan ook niet van toepassing.</p> <p>Vervolgens wil het bevoegd gezag hierover opmerken dat verkeersstromen op de Noordzee niet zondermeer door het bevoegd gezag ingesteld kunnen worden, zoals inspreker veronderstelt. Alleen door het instellen van (bindende) verkeersmaatregelen voor de scheepvaart, zoals bijvoorbeeld verkeersscheidingsstelsels, kan de ligging van verkeersstromen worden beïnvloed. Verkeersmaatregelen op zee kunnen echter alleen worden ingesteld na goedkeuring in internationaal verband in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).</p>

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJVELD WEST

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1b. De kans vrijwel verwaarloosbaar is dat vier grote schepen van 400 m lengte gelijktijdig op deze locatie aanwezig zijn gezien de scheepvaartintensiteit, en specifieke kenmerken van in het gebied aanwezige schepen;</p>	<p>1a. Belanghebbende gaat uit van de grootte van de huidige schepen in de verkeersstroom en hanteert daarbij zonder meer de gemiddelde aantallen schepen per dag zonder rekening te houden met piekbelastingen; dit beschouwt het bevoegd gezag niet als maatgevend. Bij het bepalen van het maatgevend schip kan niet worden volstaan met een analyse van de huidige scheepvaart op de Noordzee; er zal rekening moeten worden gehouden met de ontwikkeling van de scheepvaart in de komende 20 jaar. Uit de studie Intensiteit scheepvaart nabij voorgenomen windparken MARIN, 20 mei 2009 blijkt dat nu al grote containerschepen van deze route gebruik maken. Het bevoegd gezag kan daarom niet uitsluiten dat in de toekomst grote schepen van 400 meter lengte van deze route gebruik gaan maken.</p> <p>Om het uitgangspunt van het bevoegd gezag van schepen van 400 meter nogmaals te verifiëren is op 24 september 2009 advies ingewonnen bij een onafhankelijk expert op gebied van scheepvaartontwikkelingen, prof.dr.ir. Niko Wijnolst. Hieruit blijkt dat ter hoogte van het windpark wel degelijk schepen van 400 meter lengte te verwachten zijn. Het uitgangspunt van het bevoegd gezag blijft dan ook ongewijzigd.</p>

Datum

2 november 2009

Nummer

WSV/2009-907



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1c. De breedte van het obstakelvrije zeegebied tussen de windparken West Rijn en Rijnveld West breder is dan de hiervoor volgens de rekenmethode van het bevoegd gezag berekende, veilige breedte van de vaarweg, indien wordt uitgegaan van de kenmerken van de huidige scheepvaart in het gebied.</p>	<p>1c. Het bevoegd gezag gaat in haar berekeningen uit van het 'worst case scenario' (3 schepen die elkaar oplopen) en het maatgevend schip van 400 meter lengte, wat in de voorgaande reacties gemotiveerd is. Om de 'vertaalslag' te maken naar het aantal schepen dat veilig moeten kunnen oplopen heeft het bevoegd gezag zich gebaseerd op de beschikbare feiten en daarop gebaseerde verwachting voor de komende 20 jaar (zie ook reactie op zienswijze 6 Algemeen). In de Netwerkevaluatie Noordzee 2007 zijn de scheepsbewegingen in detail geanalyseerd voor een klein stukje van de zuidgaande verkeersbaan in het Maas Noord VSS. Uit deze evaluatie blijkt dat er daadwerkelijk 'dichtbij situaties' bestaan met 3 schepen. Het aantal schepen in de verkeersstroom is groter dan de scheepsbewegingen in de zuidgaande baan van het Maas Noord VSS. Het bevoegd gezag kan dan ook niet stellen als 'worst-case' aanname dat er geen 'dichtbij situaties' bestaan met 3 schepen. Omdat het bevoegd gezag 'dichtbij situaties' met 3 schepen niet kan uitsluiten gaat het bevoegd gezag uit van 3 schepen die veilig naast elkaar moeten kunnen varen.</p>

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJVELD WEST

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>2a. Belanghebbende stelt dat de onderbouwing van de minimaal noodzakelijke breedte kennelijk niet is gebaseerd op een vastgestelde en erkende richtlijn of norm en/of vastgesteld beleid, omdat het PIANC-IAPH rapport geen aanbeveling of richtlijn bevat voor de bepaling van de minimaal benodigde breedte van de vaarweg als functie van de lengte van een schip;</p>	<p>2a. Zoals ook gesteld in het antwoord op zienswijze 1 bestaan er geen algemeen geaccepteerde normen voor het bepalen van vaarwegbreedtes op open zee. In het gebruikte PIANC-IAPH rapport hoofdstuk 5 wordt echter gedetailleerd berekend welke vaarwegbreedte nodig is voor het ontwerp van een aanlooproute naar een haven op basis van scheepssnelheid, wind, stroom, golfhoogtes- en lengtes, navigatiehulpmiddelen, bodemgesteldheid, diepte en scheeplading. Zie volgnummer B1 voor een toelichting op de door het bevoegd gezag gemaakte berekeningen. Zowel PIANC als IAPH zijn wereldwijd erkende organisaties waarin technische expertise op het gebied van havens en aanloopgebieden wordt gebundeld; er is hier dan ook sprake van een 'industrienorm' die betrouwbaar is. Het bevoegd gezag is van mening dat het gebruik van deze industrienorm terecht is omdat deze de situatie op open zee benadert. Omdat 'open zee' qua weer- en zeeomstandigheden, qua scheepssnelheden en qua vaargedrag verschilt van aanlooproutes naar havens heeft het bevoegd gezag een extra veiligheidsfactor ter grootte van de minimale draaicirkel van een schip in haar berekeningen toegevoegd welke waarborgt dat schepen in geval van een uitwijkmanoeuvre of een crashmanoeuvre voldoende ruimte hebben voor het maken van een rondtorn.</p>

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>2b. Belanghebbende stelt dat op grond van het Verdrag inzake Internationale Voorschriften ter voorkoming van aanvaringen op zee (1972) het niet toegestaan is dat schepen elkaar oplopen als dat niet veilig kan, en elk schip verplicht is altijd een veilige vaarsnelheid te kiezen.</p>	<p>2b. Het verdrag stelt de gedragsregels voor schepen op zee vast met als doel aanvaringen te voorkomen. Daartoe bevat het onder meer in afdeling BII (Gedrag van vaartuigen die in zicht van elkaar zijn) voorschrift 13 waarin duidelijke regels worden gesteld aan het oplopen, welke dagelijks op zee worden gehanteerd. Dit is dan ook het uitgangspunt van het bevoegd gezag.</p> <p>In afdeling BI (Gedrag van vaartuigen bij elk soort zicht) voorschrift 6 wordt vervolgens het algemene uitgangspunt gesteld dat 'veilige vaart' moet worden gehouden. Dit is een algemene regel die bedoeld is zeevarenden ertoe te bewegen om de vaarsnelheid op de omgeving en de omstandigheden af te stemmen. Het gebruiken van deze algemene regel om daarmee oplopen te 'verbieden' om vervolgens een windpark toe te kunnen staan, terwijl in de eerste plaats het naleven van de normale gedragsregels bij oplopen uit het verdrag wordt belemmerd door het windpark, beschouwt het bevoegd gezag als oneigenlijk gebruik voorschrift 6.</p>

Datum

2 november 2009

Nummer

WSV/2009-907



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>3. Belanghebbende stelt dat met betrekking tot mogelijke effecten voor het kruisend verkeer het bevoegd gezag, zo blijkt uit het positieve ontwerpbesluit voor West Rijn, uit had moeten gaan van de instelling van een voorzorgsgebied en dezelfde inspanning had moeten plegen naar aanleiding van de vergunningaanvraag voor Rijnveld West waardoor de scheepvaartveiligheid voldoende wordt gewaarborgd.</p>	<p>3. De maatregelen die in het besluit omtrent windpark West Rijn worden genoemd worden door inspreker op een verkeerde manier geïnterpreteerd. Het instellen van een voorzorgsgebied en/of een rotonde betreffen in dit besluit geen voorwaarden om tot een aanvaardbaar veiligheidsniveau te komen; het bevoegd gezag stelt slechts vast dat deze maatregelen de veiligheid ter plaatse verder zouden kunnen verbeteren maar dat de situatie op zich, zonder deze maatregelen, voor het bevoegd gezag al aanvaardbaar is. Dit is niet van toepassing bij het windpark Rijnveld West waar het bevoegd gezag de situatie zonder maatregelen niet aanvaardbaar vindt. Het voorschrijven van een rotonde en een voorzorgsgebied als voorwaarden voor de vergunning behoort niet tot de mogelijkheden. Het bevoegd gezag kan deze niet instellen zonder dat het daarvoor toestemming heeft van de Internationale Maritieme Organisatie, wat een proces van enkele jaren betekent. De Wbr-vergunning zou daarmee impliciet geweigerd worden.</p>
<p>4. Belanghebbende maakt bezwaar tegen de cumulatievolvergorde in het ontwerpbesluit West Rijn. Belanghebbende wijst op de door het bevoegd gezag ingestelde wijze van bepalen van de cumulatievolvergorde: volledig verklaren van aanvraag (MER en Passende Beoordeling). Belanghebbende stelt dat de Passende Beoordeling van windturbinepark Beaufort op 16 februari 2009 door het bevoegd gezag is ontvangen, de Passende Beoordeling van Rijnveld West op 15 januari 2009 en dat Beaufort dus na Rijnveld West in de cumulatievolvergorde moet staan. Belanghebbende stelt dat de juiste cumulatievolvergorden moet zijn: West Rijn, Breeveertien II, Rijnveld Oost, Rijnveld Noord, Brown Ridge Oost, Q4-WP, Rijnveld West.</p>	<p>4. Het bevoegd gezag heeft de chronologische volgorde van volledigheid van de aanvraag aangehouden voor de cumulatievolvergorde en komt hierbij tot een andere volgorde dan de inspreker. Voor een nadere onderbouwing van de cumulatievolvergorde verwijst het bevoegd gezag u naar paragraaf 3.4.5 onder 'Overwegingen omtrent cumulatie'.</p>

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>5. Belanghebbende stelt dat de invloed van windpark Rijnveld West op de additionele sterfte van een broedpaar Kleine mantelmeeuwen van de kolonie Zwanenwater en Pettemerduinen verwaarloosbaar klein is. Gezien de 18.700 broedparen Kleine mantelmeeuwen op de Maasvlakte en het feit dat de overheid het effect van vossen op de populatie Zwanenwater en Pettemerduinen niet compenseert lijkt het effect van Rijnveld West op het voortbestaan van de Kleine mantelmeeuw als soort verwaarloosbaar.</p>	<p>5. In verband met deze zienswijze wordt opgemerkt dat inmiddels gebleken is dat de instandhoudingsdoelstelling voor de kolonie Kleine mantelmeeuwen in Zwanenwater en Pettemerduinen is komen te vervallen.</p>

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907

Volgnummer: 5	Afzender:	Stichting voor Wetenschappelijk Natuur- en Milieubeleid Dhr. J. Post Julianalaan 2 7918 AJ NIEUWELANDE
Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:	
<p>1. Belanghebbende stelt dat windmolenparken geen toegevoegde waarde aan de natuur hebben, maar een sta in de weg zijn voor vogels, dolfinnen en de natuur.</p>	<p>1. In de vastgestelde richtlijnen wordt verwezen naar de Nota Ruimte/IBN 2015. Volgens de Nota Ruimte/IBN 2015 moeten negatieve effecten van een activiteit worden beperkt (gemitigeerd). In de richtlijnen is voorgeschreven dat het initiatief getoetst moet worden op significante effecten op te behouden kenmerken en natuurwaarden in de Noordzee. Met het MER en de Passende Beoordeling heeft deze toetsing plaatsgevonden. In aanvulling hierop gaat het bevoegd gezag bij de overwegingen van het besluit in op de mogelijk cumulatieve effecten voor de natuur. Verwezen wordt naar de 'Overwegingen en conclusie bevoegd gezag' in het besluit. Voor de windparken worden maatregelen genomen om negatieve effecten voor de natuur te voorkomen.</p>	



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>2. De heimethode en tijdsperiode die men voorstaat is voor de belanghebbende onaanvaardbaar vanwege effecten op kabeljauw paaigebieden. Op basis van een Amerikaans rapport en bevestigd door een rapport van Imares blijkt dat tijdens het heien (220 db) alle habitat sterft in een straal van 150 meter; volgens wetenschappers exploderen de zwembalzen van vissen. Volgens marien ecooloog Theo Prins kunnen vislarven uit elkaar knallen door heien. De zuidelijke bocht van de Noordzee (ter hoogte van Nederland en Duitsland) is belangrijk paaigebied hetgeen betekent dat er veel vislarven uit dit gebied richting gebieden met een kinderkamerfunctie, zoals de Waddenzee, drijven.</p>	<p>2. Tijdens het vergunningsproces heeft een nauwkeurige analyse plaatsgevonden van de effecten van de aanleg-, exploitatie- en verwijderingsfase van de aangevraagde windturbineparken op grond van ecologie, scheepvaart, luchtvaart en mijnbouw. Wanneer er significante effecten op zouden treden, zijn volgens de ADC toets van de Habitatrichtlijn alternatieven onderzocht. Dit heeft ertoe geleid dat er geen windturbineparken zijn vergund die significante effecten veroorzaken. Door deze analyse is de zekerheid verkregen dat de vergunde windparken samen niet leiden tot significante effecten op elk van de hiervoor genoemde aspecten. Voor de windparken worden maatregelen genomen om nadelige gevolgen vanwege het heien bij voorbaat te voorkomen (beperking heiperiode en het voorkomen van cumulatie van heiwerkzaamheden).</p>
<p>3. Belanghebbende stelt dat windmolenparken tijdens normaal gebruik geluidshinder, lichthinder en wellicht trilling geeft. Niet duidelijk is wat voor een invloed deze heeft op de rust in de natuur.</p>	<p>3. Bij de beschrijving van de effecten is onderscheid gemaakt in de aanleg-, gebruiks- en beëindigingsfase. Uit het MER en de passende beoordeling blijkt niet dat tijdens de gebruiksfase de genoemde aspecten een significante invloed hebben op de natuur. Tijdens de bouw- en gebruiksfase vinden monitoring en evaluatie plaats om effecten in de praktijk te meten en de uitkomsten van het onderzoek te waarborgen.</p>
<p>4. "Bij molens van deze lengte valt de eigen frequentie van de molen samen met de periode van de golf die tegen de buis aan slaat". Daardoor ontstaat resonantie in de paal, die sterke trillingen veroorzaakt. Resonantie is een killer van constructies en vissen.</p>	<p>4. Het bevoegd gezag is zich bewust van het feit dat windmolens niet het eeuwige leven hebben en dat er door diverse oorzaken slijtage optreedt. Een windmolenpark heeft daardoor een technische levensduur van ongeveer 20 jaar. Om deze reden heeft de vergunning een geldigheidsduur van 20 jaar. Voor het overige wordt de inspraak ter kennisgeving aangenomen.</p>

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
5. Het werkelijk geleverde gemiddeld vermogen van een windturbinepark ligt tweederde lager dan het maximumvermogen terwijl dat laatste altijd wordt weergegeven.	5. De 'grootte' van een windturbinepark wordt altijd uitgedrukt in het opgestelde vermogen, i.e. het vermogen dat het windturbinepark maximaal kan leveren. Dit is in analogie met conventionele centrales, welke ook niet altijd op maximaal vermogen hoeft te draaien. Bij de berekening van het aantal huishoudens dat door het windturbinepark van stroom kan worden voorzien wordt altijd rekening gehouden met het daadwerkelijk geleverde vermogen. Dit is berekend uit het opgestelde vermogen, de lokale windcondities en de technische beperkingen zoals uitval of onderhoud van windturbines.
6. De overdracht van stroom van een offshore energie producent naar een verwijderd punt waar de stroom uiteindelijk wordt gebruikt leidt ertoe dat een belangrijk percentage van de elektriciteit verloren gaat, waardoor de emissie van CO2 die wordt toegeschreven aan het stroomgebruik nog toeneemt. Academië van de universiteit van Cardiff hebben berekend dat 80% van de opgewekte stroom wordt verspild voordat het eindpunt is bereikt.	6. Bij het transport en de omzetting van welke vorm van energie dan ook vinden altijd verliezen plaats. Het is zaak om deze verliezen zoveel mogelijk te beperken. Voor windturbineparken die ver offshore liggen wordt bijvoorbeeld de mogelijkheid van hoog-voltage gelijkstroom kabels onderzocht waarvoor de verliezen kleiner kunnen worden.
7. Inspreker heeft zorgen over de effecten van onderwatergeluid.	7. Tijdens het vergunningsproces heeft een nauwkeurige analyse plaatsgevonden van de effecten van de aanleg-, exploitatie- en verwijderingsfase van de aangevraagde windturbineparken op grond van ecologie, scheepvaart, luchtvaart en mijnbouw. Wanneer er significante effecten op zouden treden, is het betreffende windturbinepark niet vergund. Door deze analyse is de zekerheid verkregen dat de vergunde windparken samen niet leiden tot significante effecten op elk van de hiervoor genoemde gronden. Tevens is in het MEP opgenomen dat nader onderzoek naar de effecten van onderwatergeluid wordt uitgevoerd.
8. Inspreker vindt de cumulatieve effecten van heien te veel.	8. Om de cumulatieve effecten van heien zoveel mogelijk te voorkomen, zijn voorschrift 6 lid 5 en 6 opgenomen. Bevoegd gezag is van mening dat hiermee significante, negatieve effecten voorkomen worden.

Datum
2 november 2009
Nummer
WSV/2009-907



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJNVELD WEST

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907

Volgnummer: 7	Afzender: Zeevisserijbedrijf K. Post BV De Akkers 40 8321 BV URK
Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Belanghebbende is niet tegen windturbineparken, maar maakt zich zorgen over het voortbestaan van de vissoorten in de Noordzee. De hoeveelheid parken/windmolens is te hoog.	1. Tijdens het vergunningsproces heeft een nauwkeurige analyse plaatsgevonden van de effecten van de aanleg-, exploitatie- en verwijderingsfase van de aangevraagde windturbineparken op grond van ecologie, scheepvaart, luchtvaart en mijnbouw. Op basis van de passende beoordeling - en met in achtneming van artikel 6 leden 3 en 4 van de Habitatrictlijn - is de zekerheid verkregen dat de vergunde windparken samen niet leiden tot significante effecten op elk van de hiervoor genoemde aspecten.
2. Belanghebbende vindt het ook niet terecht dat er geen overleg heeft plaatsgevonden met de visserijbedrijven.	2. Het bevoegd gezag is inderdaad niet in overleg gegaan met alle belanghebbenden. Belanghebbenden kunnen via het indienen van zienswijzen alsnog hun belangen naar voren brengen. Verder is het bevoegd gezag van oordeel dat op basis van de onderzoeken een goed inzicht is van de gevolgen van het hebben, houden, onderhouden en verwijderen van windturbines op de vissen om een oordeel over de vergunningaanvraag te hebben met afweging van alle belangen.
3. De windmolens van de offshore windturbineparken draaien 70% van de tijd nooit. Belanghebbende heeft niet het gevoel dat het wat oplevert, terwijl hij dat wel heeft bij de Eemshaven windmolens.	3. Dit gegeven wordt ter kennisgeving aangenomen.
4. Wanneer de windmolens wel draaien, treft hij veel drijvende dode zeevogels aan.	4. zie reactie onder 1.
5. Belanghebbende stelt schade te zullen hebben door verlies aan visgebied, het verminderen van de visstand door heien en het verdrijven van vissoorten uit hun paaigebieden.	5. Indien inspreker nadeel meent te ondervinden als gevolg van de Wbr-vergunning, bestaat de mogelijkheid een verzoek tot schadevergoeding in te dienen op grond van de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 (RNC). Een verzoek om nadeelcompensatie wordt behandeld volgens de bepalingen van de RNC.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJVELD WEST

Volgnummer: B1	Bijlage:	PIANC-IAPH Working Group II-30: Onderbouwing benodigde breedte per oplopend schip 4 september 2009 Opsteller: P.J.J. Steenbergen
-----------------------	-----------------	---

Datum
2 november 2009
Nummer
WSV/2009-907

Onderbouwing benodigde breedte per oplopend schip

Inleiding

Het rapport *Approach Channels, A Guide for Design*, Final Report of the joint PIANC-IAPH Working Group II-30 in cooperation with IMPA and IALA, beschrijft in paragraaf 5.3 "Channel Concept Design Method" een conceptuele methode om aanlooproutes van en naar havens te ontwerpen met een adequaat niveau van scheepvaartveiligheid. Op open zee waar de windparken zijn gepland bestaan mogelijk nog grilliger vaaromstandigheden dan in aanlooproutes: schepen varen op zeesnelheid (tussen de 15 en 25 knopen), grotere golfhoogtes en lengtes, etc. Er zijn bij het bevoegd gezag geen publicaties bekend waarin ontwerpcriteria voor vaarwegen op open zee zijn beschreven. Daarom maakt het bevoegd gezag gebruik van de 'worst case' omstandigheden die zijn opgenomen in de richtlijn paragraaf 5.3 en rondt zij daar waar nodig naar boven af.

Voor een vaarweg waar twee schepen elkaar kunnen oplopen hanteert deze richtlijn de volgende formule:

$$w = 2w_{BM} - 2 \sum_i^n w_i + w_{Br} + w_{Bg} + \sum w_p$$

waarbij,

w	= minimaal benodigde breedte
w_{BM}	= factor voor manoeuvreerbaarheid
w_i	= additionele breedte factoren
w_{Br}	= breedte vrije ruimte bij fysieke inperking (rode kant)
w_{Bg}	= breedte vrije ruimte bij fysieke inperking (groene kant)
w_p	= benodigde breedte om te passeren

Omdat deze richtlijn wordt toegepast op open zee waar geen fysieke inperking is van de vaarweg wordt deze formule deels aangepast, dit resulteert in de volgende formule voor de minimaal benodigde breedte per oplopend schip:

$$w_s = w_{BM} - \sum_i^n w_i + \frac{1}{2} \sum w_p$$

waarbij,

w_s	= minimaal benodigde breedte per oplopend schip
-------	---



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK RIJVELD WEST

Onderbouwing benodigde breedte per oplopend schip	
Uitwerking De benodigde breedte is afhankelijk van de scheepsbreedte. In het vervolg beschrijven we in detail de factoren die mee zijn gewogen om uit te komen op de minimale breedte te bepalen. Telkens is daarbij uitgegaan van het worst-case scenario, de maximaal benodigde breedte.	
W_{BM} = factor voor manoeuvreerbaarheid	
In tabel 5.1 van het rapport wordt een maximaal benodigde breedte van 1.8B gevonden bij slechte manoeuvreerbaarheid van het schip. Deze waarde wordt meegenomen in de formule.	
w_i = additionele breedte factoren	
In tabel 5.2 van de studie staan voor verschillende omstandigheden additionele breedte factoren genoemd. In onderstaande tabel staan de waarden die zijn meegenomen in de formule, waarbij telkens is uitgegaan van het worst-case scenario, de maximaal benodigde breedte.	
<i>Vessel speed</i>	0.1B
<i>Prevailing cross wind</i>	1.0B
<i>Prevailing cross current</i>	1.3B
<i>Prevailing longitudinal current</i>	0.4B
<i>Significant wave height and length</i>	3.0B
<i>Aids to Navigation</i>	0.5B
<i>Bottom surface</i>	0.2B
<i>Dept of waterway</i>	0.2B
<i>Cargo hazard level</i>	1.5B ¹⁾
¹⁾ Gebaseerd op het voorbeeld van een LNG Carrier (zie Tabel 5.7 in het rapport)	
In totaal komen we uit 8.2B die als additionele breedte factoren meegewogen worden in de benodigde breedte van vaarwegen.	
w_p = benodigde breedte om te passeren	
De benodigde breedte om te passeren is afhankelijk van de vaarsnelheid en de verkeersdichtheid. De maximale waarden in Tabel 5.3 van de richtlijn zijn 2.0B (bij hoge vaarsnelheid) en 0,5B (extra bij grote verkeersdichtheid), in totaal 2.5B.	
Resultaat Als de waarden worden ingevoerd in de formule resulteert dit een benodigde breedte van 11.25B (=1.8B+8.2B+1.25B). Deze breedte is uitgedrukt in scheepsbreedte. Uit Appendix B "Typical Ship Dimensions" van het rapport blijkt een gemiddelde lengte-breedte verhouding van 6:1. Uitgaande van deze verhouding is de benodigde breedte gelijk aan 1.9 scheepslengtes. Gezien de afwijkende omstandigheden op open zee is dit afgerond op 2 scheepslengtes (2L) per oplopend schip.	

Datum
2 november 2009

Nummer
WSV/2009-907