

beschikking

Datum	26 juni 2009
Nummer	WSV-156
Onderwerp	Wbr-vergunningaanvraag 'Rotterdam NW'

1) PROCEDUREVERLOOP 'ROTTERDAM NW'

Bij brief van 15 januari 2009 is door Evelop Netherlands BV, verder te noemen de aanvrager, een aanvraag ingediend voor een vergunning krachtens de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (hierna: 'Wbr') voor het oprichten en in stand houden van een windturbinepark genaamd 'Rotterdam NW'. De aanvraag is conform art. 7:16 Wm ingediend met als basis de startnotitie en het MER die door Evelop Netherlands BV zijn ingediend voor de aanvraag van windturbinepark 'Scheveningen Buiten'. Het park ligt in blok 'P15' (conform blokindeling Mijnbouwwet), zoals nader aangegeven in paragraaf 2.2 en 2.3 in Bijlage II bij 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.

De Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: 'de Commissie') heeft geadviseerd een passende beoordeling voor de inschatting van de effecten van een windturbinepark op de Natura 2000 gebieden te laten uitvoeren voor de vergunningverlening van windturbineparken in de Noordzee. Op 8 juli 2008 is in een overleg tussen het bevoegd gezag en de windsector kenbaar gemaakt dat een passende beoordeling noodzakelijk is en onderdeel moet uitmaken van de Wbr-vergunningaanvraag.

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

Bij brieven van 5 februari 2009 en 23 februari 2009 zijn aanvullingen op de oorspronkelijke aanvraag ingediend. De ontvangen documentatie ten aanzien van de vergunningaanvraag is opgenomen in Bijlage 1 bij dit besluit.

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

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. Op 26 februari 2009 (ref. WSV/401) is de vergunningaanvraag als volledig beoordeeld en heeft heb ik aangegeven de aanvraag verder in behandeling te nemen.

Het MER Rotterdam NW, aangevuld met passende beoordeling, heeft van 3 maart 2009 tot en met 14 april 2009 ter inzage gelegen. Van de terinzagelegging is kennis gegeven door plaatsing in de Staatscourant van 2 maart 2009, nr. 41. De ontvangen zienswijzen en de reactie daarop zijn opgenomen in bijlage 2 bij dit besluit.

Het MER Scheveningen Buiten heeft van 9 mei 2007 tot en met 19 juni 2007 ter inzage gelegen. (Stcrt. 2007, nr. 88)

In het kader van de vergunningprocedure voor Scheveningen Buiten zijn de zienswijzen samengevat en voorzien van een schriftelijke reactie. Deze is separaat bijgevoegd.

De vergunningaanvraag en het daarbij behorende MER is voor advies voorgelegd aan de Commissie en aan de wettelijk adviseurs.

Op 23 juni 2009 is het toetsingsadvies over het MER en de passende beoordeling van de Commissie ontvangen (rapport nr. 2235-11).

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

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

en veilig gebruik van die werken, met inbegrip van het belang van verruiming of wijziging anderszins van die werken.

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
26 juni 2009

Nummer
WSV-156

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

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

artikel 8 van de Beleidsregels), in relatie tot benodigde ruimte voor ander gebruik van de Noordzee.'

Datum
26 juni 2009

Nummer
WSV-156

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.

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&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

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

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

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. In het IBN wordt ook gesteld dat meervoudig ruimtegebruik nagestreefd moet worden waar mogelijk. Voorwaarde is dat de andere gebruiker daar geen schade of hinder van ondervindt.

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

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 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

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

(Kamerstukken II, 1999/2000, 26961, nr. 3, p.3/4). Bij de beoordeling van een aanvraag zal dan ook bekeken moeten worden 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.

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

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 Habitatrichtlijn 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 Habitatrichtlijn 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 Habitatrichtlijn 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 Habitatrichtlijn 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

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

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 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 eenduidig wetenschappelijk materiaal voor handen is (Mededeling van de commissie over het voorzorgsbeginsel COM 2000/0001).

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

Bij de vergunningverlening betrokken instanties

Kaders en beleid voor het vergunningverleningproces 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&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). De effecten op de gebruiksfunctie zandwinning en militaire gebieden spelen geen rol bij dit besluit.

Het bevoegd gezag komt op basis van de overwegingen omtrent het doelmatig gebruik van het Nederlands deel van de Noordzee en het gebruik daarvan door anderen alsmede met betrekking tot de effecten op scheepvaartveiligheid, luchtvaartveiligheid, mijnbouw en ecologie tot de conclusie dat voor het windturbinepark Rotterdam NW geen vergunning kan worden verleend aan de aanvrager op grond van de aspecten scheepvaartveiligheid en ecologie.

Aan de hand van het in hoofdstuk 2 beschreven toetsingskader worden in de paragrafen 3.1 tot en met 3.4 de volgende aspecten overwogen:

- effecten op scheepvaartveiligheid (paragraaf 3.1);
- effecten op luchtvaartveiligheid (paragraaf 3.2);
- effecten op mijnbouw (3.3);
- effecten op ecologie (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 weergegeven en voorzien van een reactie in bijlage A van dit besluit.

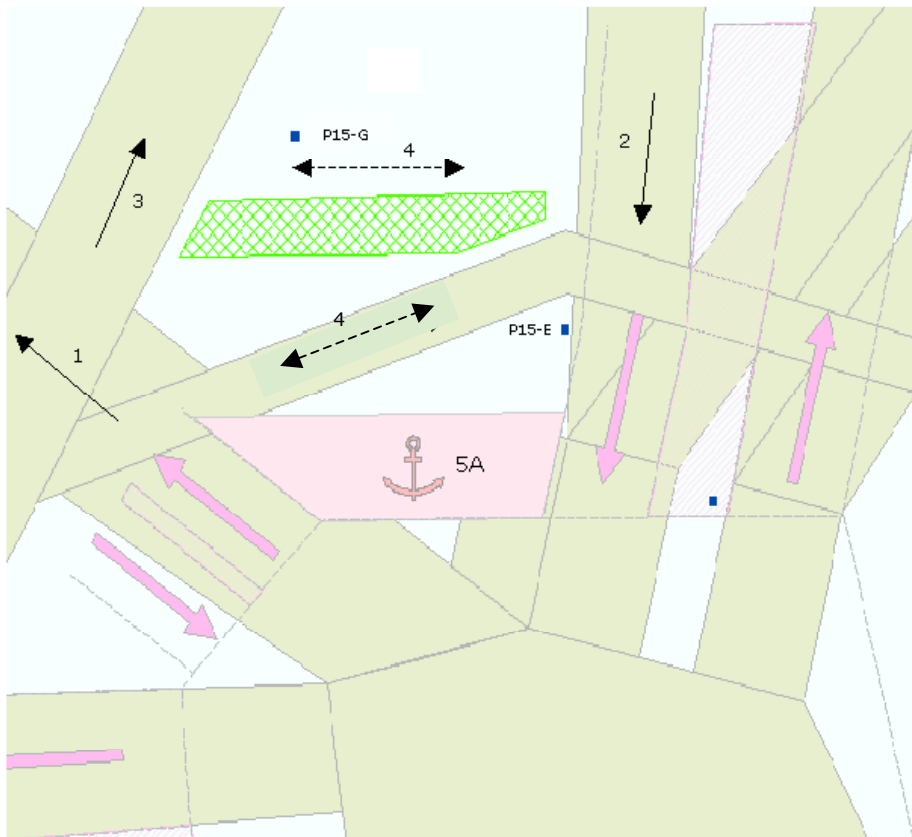
3.1 Effecten op scheepvaartveiligheid

Datum
26 juni 2009

3.1.1 Ligging Rotterdam NW

Nummer
WSV-156

Het windturbinepark Rotterdam NW ligt op ongeveer 16 nautische mijlen (NM) van de kust ten noordwesten van Rotterdam. In onderstaande figuur 1 is de ligging van het park ten opzichte van de directe omgeving weergegeven.

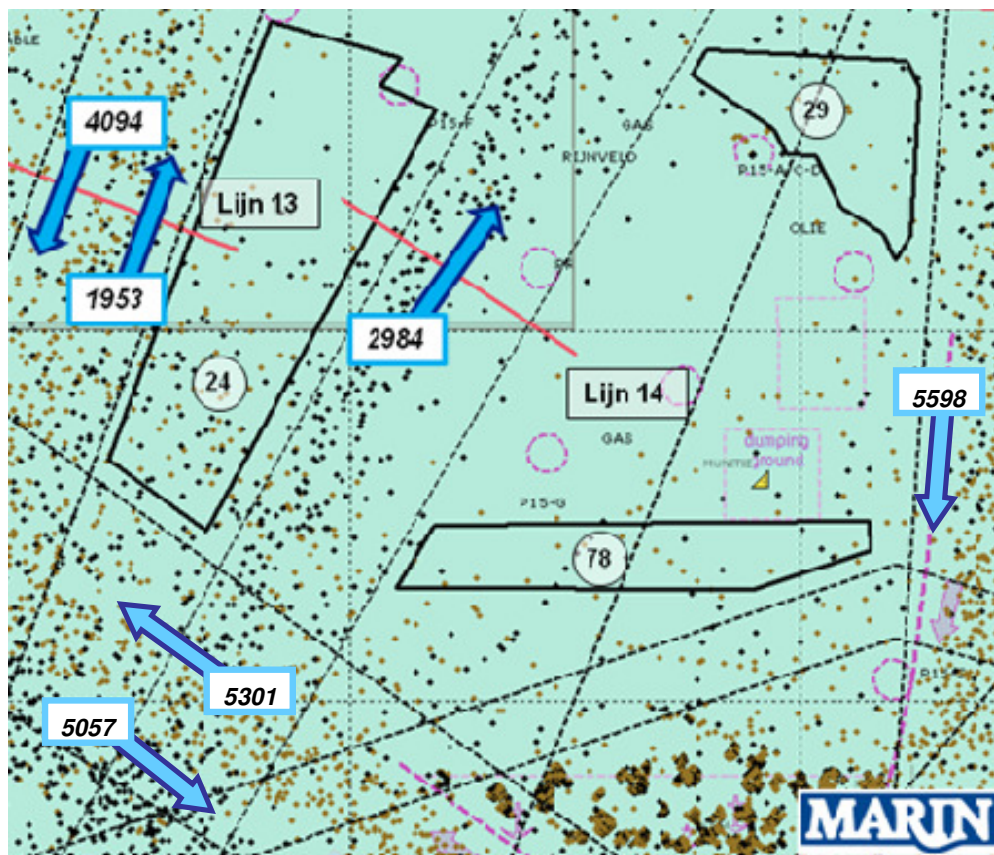


Figuur 1: ligging van Rotterdam NW (groen) ten opzichte van verkeersstromen 1 t/m 4 (zwarte pijlen). De roze pijlen geven vaarbanen aan in verkeersscheidsstelsels; het roze gebied is ankergebied 5A. De blauwe stippen zijn mijnbouwinstallaties. [bron: GIS bestanden RWS Noordzee]

De gegevens over verkeersstromen en aantallen schepen in het MER dateren uit 2004. 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 gegevens¹ over 2008 in het gebied rondom het geplande windturbinepark te overleggen, zie figuur 2.

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.

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW



Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

Figuur 2: Verkeersintensiteit rondom Rotterdam NW (nr. 78; de andere nummers betreffen andere aanvragen voor windparken: nr. 24 West Rijn en nr. 29 Rijnveld Oost). De getallen bij de pijlen geven het middels AIS geregistreerde aantal scheepsbewegingen over 2008 weer dwars over 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 windparken' Marin 20 mei 2009]

Het voorliggende besluit is zoveel mogelijk gebaseerd op deze verkeersstromen omdat dit de meest recent beschikbare informatie is. Deze verkeersstromen wijken (beperkt) af van het MER, wat dateert van voor de bouw van de windparken.

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

1. Noordwest gaand verkeer van Maas Center naar de oostkust van Engeland en v.v.; het betreft ca. 5301 scheepsbewegingen per jaar;
2. Zuid gaand verkeer van Texel verkeersscheidingsstelsel (VSS) naar Maas Center; het betreft ca. 5598 scheepsbewegingen per jaar;
3. Noord gaand verkeer van Schouwenbank naar Texel VSS; het betreft ca. 2984 scheepsbewegingen per jaar;
4. Ten zuiden van het windpark vaart oost-west en west-oost gaand verkeer tussen de Engelse kust en Scheveningen. Ten noorden van het windpark is enig verkeer tussen IJmuiden en de Engelse kust te verwachten. Dit gaat echter om kleinere aantallen (niet-routegebonden) schepen die zich niet in een duidelijke verkeersstroom onderscheiden (zie gestippelde pijlen in figuur 1).

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

Het park ligt ca. 2,5 NM ten noorden van ankergebied 5A. Schepen uit de verkeersstromen 1 en 2 die van het ankergebied gebruik maken wijken rondom het ankergebied af van hun routes om het ankergebied aan te lopen.

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

3.1.2 Het MER

Om de effecten van een windturbinepark op de scheepvaart te kunnen berekenen is conform de 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 ongevalskans modellen 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 bedraagt 0,051572 (= eens per 19 jaar);
- de kans op uitstroom van olie bedraagt voor bunkerolie eens in de 656 jaar en voor ladingolie eens in de 1972 jaar;
- de kans op meer dan 10 doden als gevolg van een aanvaring van een schip met een windturbine is gelijk aan 1 in de 8183 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 0,68 schepen per dag. In deze periode van een half jaar is de kans op een aanvaring tussen twee schepen door de verhoogde verkeersintensiteit 0,45% hoger dan normaal.

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

- uitrusting schepen met het Automatic Identification System (AIS) wat extra mogelijkheden biedt om kruisende schepen vroegtijdig te zien;
- inzet van sleepbootcapaciteit voor het reduceren van een aantal aandrijvingen (50%);
- de afstand tussen het passerende verkeer en het windturbinepark vergroten door het park kleiner te maken of door het instellen van 'traffic lanes' (verkeersstelsels) bij het park.

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. het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied: de locactie van het windturbinepark botst met het beleid, het ontwikkelen van het park heeft een risicoverhogende werking op de nautische veiligheid in het havenaanloopgebied van IJmuiden en de veiligheidsmarges ten opzichte van

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

- de verkeersstromen wijken in negatieve zin met een factor 8 af van hetgeen in de internationale zeescheepvaart gehanteerd wordt;
2. het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond: het is ongewenst dat recreatievaartuigen zich mengen tussen de grote en snelle scheepvaart, anders dan om die routes over te steken. Tussen windturbineparken en verkeersroutes zijn daarom ruime, bevaarbare zones nodig die ook uitwijk- en manoeuvreerruimte bieden aan de grote scheepvaart;
 3. de Nederlandse Vereniging van Toerzeilers: voor de veilige afhandeling van de kleine scheepvaart moet er voldoende ruimte zijn om met deze schepen direct langs het gesloten gebied van het windturbinepark te varen. Cumulatie van obstakels moet verder worden vermeden;
 4. de Nederlandsche Vereeniging van Kustzeilers: het is ongewenst dat recreatievaartuigen zich mengen tussen de grote en snelle scheepvaart, anders dan om die routes over te steken. Tussen windturbineparken en verkeersroutes zijn daarom ruime, bevaarbare zones nodig die ook uitwijk- en manoeuvreerruimte bieden aan de grote scheepvaart;
 5. het Havenbedrijf Rotterdam N.V.: de afstand van 500 meter tot de scheepvaartroutes is te klein; er zou een afstand van 2 NM moeten worden aangehouden. De afstand tot het ankergebied Maas Noord is onvoldoende om dit onder alle omstandigheden veilig te kunnen aanlopen, de inzet van De Waker als mitigerende maatregel is niet realistisch en het effect van het windpark op de wal- en scheepsradar moet vooraf goed onderzocht worden.

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

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. Doordat het windpark kleiner in omvang is dan in de veiligheidsstudies beschreven omvang zullen de effecten vergelijkbaar of kleiner zijn. De Commissie heeft hier dan ook geen opmerkingen ten opzichte van haar eerdere toetsingsadvies over het windpark Scheveningen Buiten (7 september 2007, rapport nr. 1532-46).

In dit eerdere toetsingsadvies was de Commissie 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 transpondersignaal. Daarnaast adviseert de Commissie het bevoegd gezag toe te zien op eenduidige calamiteitenplannen die zijn afgestemd met het Kustwachtcentrum.

3.1.4 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 aangedragen inzichten uit het MER, de inspraak en het advies van de Commissie m.e.r. overwogen en afgewogen.

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

Het accent ligt in het MER op de theoretische onderbouwing met behulp van het SAMSON model. Zoals in hoofdstuk 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.

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

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;
- bereikbaarheid ankergebied;
- risico's van het park voor niet routegebonden (kleinere) scheepvaart;
- het inzetten van een begeleidingsschip of zeesleepboot;
- de cumulatieve effecten van meerdere windturbineparken.

Deze overwegingen zijn naar inzicht van het bevoegd gezag doorslaggevend voor de conclusies omtrent het aspect scheepvaartveiligheid en kunnen afwijken van de eerdergenoemde adviezen.

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. Deze breedte is afhankelijk van de scheepvaartintensiteit, de toegepaste verkeersrichtingen op de scheepvaartroute (één- of tweerichtingsverkeer), en het verschil in vaarsnelheid tussen schepen².

Verkeersstroom 1 noordwest gaand verkeer Maas Center - oostkust van Engeland (zie figuur 1)

Het aantal schepen in deze verkeersstroom bedraagt ca. 5301. Gemiddeld gaat het om 15 schepen per dag. Het verkeer passeert het windturbinepark op een afstand van ten minste 2 NM zodat er voldoende ruimte is om het park veilig te kunnen passeren.

Verkeersstroom 2 zuid gaand verkeer Texel VSS - Maas Center (zie figuur 1)

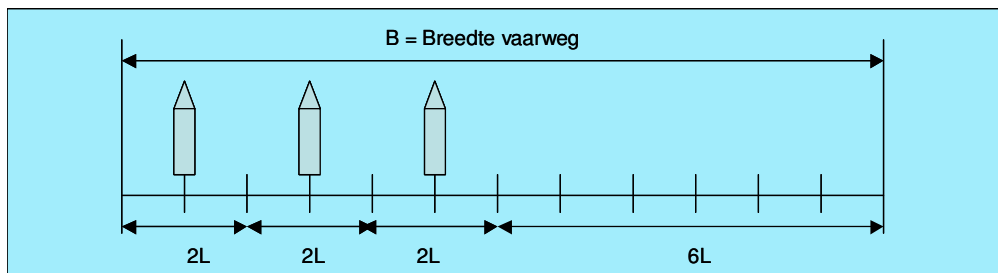
Het aantal schepen in deze verkeersstroom bedraagt 5598. Gemiddeld gaat het om 15 schepen per dag. Omdat de scheepvaartintensiteit in verband met het tij en de beschikbaarheid van ligplaatsen in de havens varieert is de piekbelasting groter dan dit gemiddelde. Niet uitgesloten kan worden dat de kans dat schepen elkaar oplopen bij piekbelasting groter wordt. Daarom wordt uitgegaan van 3 schepen die

² In een verkeersstroom met veel schepen in beide richtingen, met onderling grote verschillen in vaarsnelheid zullen meer schepen veilig naast elkaar moeten kunnen varen dan in een verkeersstroom met weinig schepen, in één richting en met onderling kleine verschillen in vaarsnelheid.

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

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
26 juni 2009
Nummer
WSV-156



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

De schepen in deze verkeersstroom bevinden zich in een verkeersbaan van een verkeersscheidingsstelsel (VSS), wat inhoudt dat zij gebonden zijn aan de in de zeekaart ingetekende routes en aan de specifieke voorschriften van het Zeeaanvaringsreglement betreffende het varen in verkeersscheidingsstelsels⁴. De breedte van de verplichte vaarbaan van het VSS waarin de schepen zich bevinden is 2 NM. Om de scheepvaart ook in geval van een crashmanoeuvre voldoende ruimte te geven is nog 0,6 NM extra ruimte nodig zoals middels figuur 3 berekend. Deze 0,6 NM is net beschikbaar tussen de verkeersbaan en de veiligheidszone van het windpark. Er is dus net voldoende ruimte voor verkeersstroom 2.

Verkeersstroom 3 noord gaand verkeer Schouwenbank - Texel VSS (zie figuur 1) Het aantal schepen in verkeersstroom bedraagt 2984. Gemiddeld gaat het om 8 schepen per dag. De veiligheidszone rond het windturbinepark grenst direct aan deze verkeersstroom. Het verkeer heeft echter aan bakboord geen obstakels te verwachten zodat er voldoende ruimte aanwezig is om het park veilig te kunnen passeren. Mogelijk verschuift de verkeersstroom vanwege het windpark 1-2 NM naar het westen.

³ PIANC Work Group 30 Guideline for design of Navigation Channels, June 1997

⁴ Voorschrift 10 van het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, Trb. 1974, 51.

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

Verkeersstromen 4 oost-west en west-oostgaand verkeer tussen Scheveningen/IJmuiden en Engeland

Het betreft zeer kleine hoeveelheden (niet-routegebonden) schepen die zich noord en zuid van het windpark bevinden. Het verkeer bestaat voornamelijk uit kleinere schepen die de havens van Scheveningen en IJmuiden kunnen aandoen, zoals vissers en offshore dienstverleningsschepen. In 2007 deden 900 schepen de haven van Scheveningen aan.

Er is voor dit type schepen en in deze kleine aantallen voldoende ruimte noord en zuid van het windpark. De platforms P15-E (1,8 NM zuid van het windpark, zie figuur 1) en P15-G (ca. 1 NM noord van het windpark, zie figuur 1) vormen daarbij wel een obstakel. Er is echter voldoende ruimte voor een schip om tussen platform en windpark door te varen of desgewenst om de platforms heen te varen.

Datum
26 juni 2009

Nummer
WSV-156

Conclusie met betrekking tot verkeersstromen

Het bevoegd gezag komt op basis van het bovenstaande tot de conclusie dat de verkeersstromen rond het windturbinepark Rotterdam NW nauwelijks hinder zullen ondervinden van het windpark. Er is voor de verschillende verkeersstromen voldoende ruimte om het park veilig te kunnen passeren. Nadere overwegingen omtrent kruisend verkeer nabij het park, de bereikbaarheid van de ankerplaats 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 verschillende verkeersstromen elkaar. Ten zuidwesten van het windpark zal het verkeer in verkeersstroom 3 moeten uitwijken voor het van stuurboord komend verkeer in verkeersstroom 1; het kruisingspunt bevindt zich op 2 NM afstand van het windpark. De ruimte voor verkeersstroom 3 om uit te wijken en op tijd weer terug te sturen achter het te kruisen schip langs voordat men dichtbij het windpark komt is daarmee zeer krap: verkeersstroom 3 grenst direct aan de veiligheidszone van het windpark. Door een normale uitwijkmanoeuvre zal een schip al gauw 2 NM van zijn oorspronkelijke koerslijn verwijderd raken⁵. Om schepen in verkeersstroom 3 de mogelijkheid te geven om na een uitwijkmanoeuvre voor verkeersstroom 1 weer terug te sturen naar de oorspronkelijke koerslijn zou de afstand tot het windpark moeten worden verruimd tot 1 NM.

Verder zal ten zuidoosten van het windpark verkeer in verkeersstroom 2 moeten uitwijken voor verkeer in verkeersstroom 4 in oostelijke richting. Verkeersstroom 4 bestaat echter volgens de laatste gegevens van het Marin uit zeer kleine hoeveelheden schepen. Omdat het windpark aan stuurboord van verkeersstroom 2 ligt worden schepen in deze verkeersstroom gehinderd bij eventuele uitwijkmanoeuvres voor verkeersstroom 4. De afstand tussen het windpark en de verkeersbaan van het verkeersscheidingsstelsel waarin verkeersstroom 2 vaart bedraagt 0,6 NM. Hoewel er zich in theorie mogelijk lastige kruisingssituaties voor kunnen doen als er west-oostgaand verkeer ten zuiden van het park vaart is de kans hierop zo klein dat het bevoegd gezag dit niet aannemelijk vindt.

⁵ Ter illustratie: Een normale, goed waarneembare uitwijkmanoeuvre bedraagt 30 graden en wordt ingezet op ruime afstand (3-6 NM, dat is bij een snelheid van 20 knopen 9-18 minuten voor het moment van aanvaring). Een koerswijziging van 30 graden die 12 minuten duurt brengt een schip varend met een snelheid van 20 knopen 2 NM van zijn koerslijn, waarna het schip kan gaan terugsturen en op voldoende afstand (ten minste 0,5 NM) achter het te kruisen schip langs zal passeren.

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

Ten noorden van het windpark kruisen verkeersstroom 2 en 3 met verkeersstroom 4 (oost-west en west-oost gaand verkeer van/naar IJmuiden). Uit de meest recente gegevens van het Marin kan echter niet worden opgemaakt dat er bij dit oost-west en west-oost gaand verkeer sprake is van een duidelijk te identificeren verkeersstroom langs het windpark. Het betreft verkeer van/naar IJmuiden, dat naar verwachting sinds de invoering van het nieuwe verkeersscheidingsstelsel Maas Noord (juli 2008) noord om het VSS heen vaart zodat de verkeersbanen van het VSS niet hoeven te worden gekruist⁶. Hoewel er zich in theorie mogelijk lastige kruisingssituaties voor kunnen doen als er oost-west en west-oost gaande schepen vlak ten noorden van de veiligheidszone van het park langs varen is de kans hierop zo klein dat het bevoegd gezag dit niet aannemelijk vindt.

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

Conclusie met betrekking tot kruisend verkeer

Het noord gaand verkeer van Schouwenbank naar Texel VSS in verkeersstroom 3 heeft onvoldoende ruimte om na een uitwijkmanoeuvre voor verkeersstroom 1 terug te sturen naar de oorspronkelijke koerslijn. Aan de westzijde van het windpark zou 1 NM vrijgehouden moeten worden tot verkeersstroom 3 om het veilig terug sturen mogelijk te maken.

De kans dat er lastige kruisingssituaties noord en zuid van het windpark ontstaan tussen oost-west en west-oostgaand verkeer van/naar IJmuiden en Scheveningen in verkeersstroom 4 en de verkeersstromen 2 en 3 is vanwege de kleine aantallen schepen in verkeersstroom 4 zo klein dat het bevoegd gezag dit niet aannemelijk vindt.

Bereikbaarheid ankergebied

Ankergebieden worden gebruikt door schepen die in afwachting zijn van kaderuimte in de haven, beschikbaarheid van loodsen of als tijdelijke wachtplaats. Ten zuiden van het windturbinepark Rotterdam NW bevindt zich het ankergebied 5A. Dit ankergebied is één van de drukste van het VSS Rotterdam. Schepen die hier voor anker willen gaan moeten dit gebied vanuit alle richtingen kunnen benaderen. De meest voorkomende richting is vanuit het noorden (verkeersstroom 2) en het noordwesten (in tegengestelde richting van verkeersstroom 1). De schepen in verkeersstroom 2 minderen vaart en verplaatsen zich naar stuurboordzijde in de verkeersstroom om de oplopende schepen niet te hinderen. De benodigde afstoplengte bedraagt onder goede omstandigheden 3 NM. Door de aanwezigheid van het windturbinepark Rotterdam NW zullen schepen langer in de verkeersstroom 2 moeten blijven omdat het windpark tussen de aanlooproute en het ankergebied in ligt. De kans dat de ankerende schepen worden opgelopen is daarom groot. Onder 'verkeersstromen' is echter al berekend dat er juist voldoende ruimte is voor 3 elkaar oplopende schepen tussen het windpark en de westgrens van de verkeersbaan.

Aan de oostzijde van het VSS Maas Noord is voorgenomen een nieuw ankergebied in te stellen als extra ankergebied ten behoeve van wachtende schepen voor Rotterdam. Naar verwachting zal dit ankergebied (6) half juli 2009 ingesteld worden. Hierdoor zal het aantal ankerende schepen in ankergebied 5A vanuit het noorden waarschijnlijk zal afnemen.

Schepen die vanuit het noordwesten (in tegengestelde richting van verkeersstroom 1) ankergebied 5A willen aanlopen zullen bij de overheersende wind -en stroomrichting juist ten zuidwesten van het windpark de tegenliggende

⁶ Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, voorschrift 10c.

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

verkeersstroom 1 oversteken. Zij zullen tussen het windpark en het ankergebied, buiten de vaarroutes, een draai richting het ankergebied maken. De beschikbare ruimte voor de draai tussen de veiligheidszone van het windpark en het ankergebied is 2,3 NM. Dit is zeer krap, echter het bevoegd gezag ziet hierin onvoldoende aanleiding om op dit punt een negatief besluit over het windpark te nemen.

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

Conclusie omtrent bereikbaarheid ankergebied

Het windturbinepark Rotterdam NW levert door de ligging van het park op de meest logische aanlooproutes van verkeersstromen 1 en 2 naar het ankergebied 5A een complicatie op voor de bereikbaarheid van het ankergebied 5A. Het ankergebied wordt daardoor echter niet onbereikbaar. Het bevoegd gezag ziet hierin dan ook geen aanleiding om een negatief besluit over het windpark te nemen.

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 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 meent dat de afname van de verkeersveiligheid door de aanleg van het windturbinepark voor deze schepen niet zo groot is dat dit een negatief besluit rechtvaardigt.

Overwegingen omtrent een begeleidingsschip of zeesleepboot

Het bevoegd gezag heeft overwogen of een begeleidingsschip of een sleepboot noodzakelijk is ter vergroting van de verkeersveiligheid rondom het windturbinepark.

Een begeleidingsschip dient om toezicht 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 radartoezicht 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

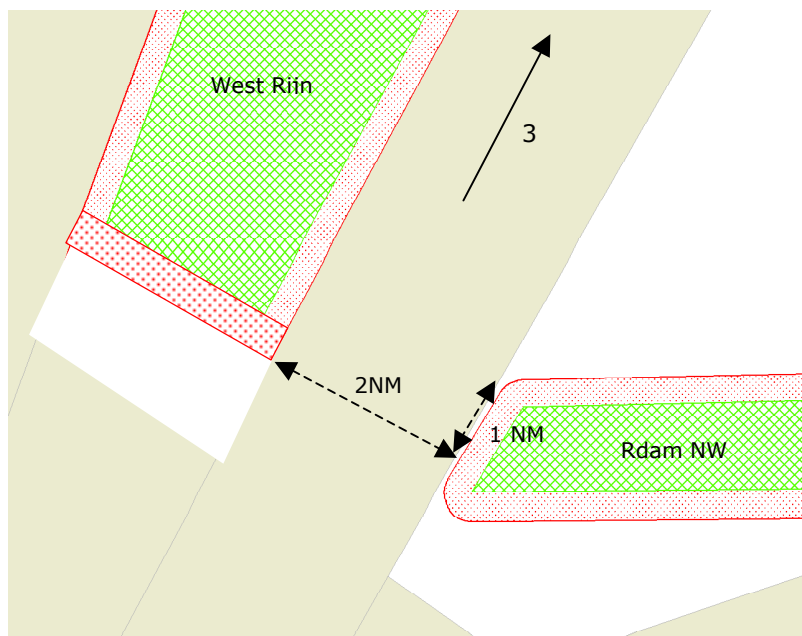
ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

Ten tijde van het opstellen van dit besluit zijn in de directe omgeving van Rotterdam NW geen andere windturbineparken aanwezig. Wel zijn ontwerpbesluiten afgegeven voor de windparken Beaufort en West Rijn, respectievelijk oostelijk en westelijk van Rotterdam NW.

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

Realisering van het windturbinepark Rotterdam NW in combinatie met het windturbinepark Beaufort levert geen extra complicaties op voor de tussenliggende verkeersstroom 2. Het windpark Beaufort is reeds gepasseerd als het windpark Rotterdam NW gepasseerd wordt. De verkeersstroom wordt daarom niet 'ingeklemd'.

Realisering van het windturbinepark Rotterdam NW in combinatie met het windturbinepark West Rijn (zie figuur 4) levert echter wel een begrenzing van de vaarweg op voor verkeersstroom 3 (2984 schepen per jaar; gem. 8 per dag) welke over een korte afstand aan twee kanten begrensd wordt door windparken. De vaarweg tussen de veiligheidszones van de windparken is 2 NM breed. Op zichzelf is dit voldoende voor het aantal schepen dat er passeert. De afstand waarover de begrenzing optreedt is ongeveer 1 NM, zodat niet kan worden gesproken van een over een lang traject aan twee zijden begrensde vaarweg waarbij extra veiligheidsmarges wellicht nodig zouden zijn. Bovenstaande overwegend constateert het bevoegd gezag dat verkeersstroom 3 over een kleine afstand wordt beperkt in vaarwegbreedte maar acht zij dit geen gevaar voor de verkeersveiligheid.



Figuur 4: Ligging verkeersstroom 3 tussen de windparken West Rijn en Rotterdam NW. De rood gearceerde omrandingen zijn de veiligheidszones van 500 meter rondom de windparken waarbinnen geen reguliere scheepvaart komen.

Conclusie van het bevoegd gezag omtrent scheepvaartveiligheid

Het bevoegd gezag is van mening dat de vergunningaanvraag geen negatieve gevolgen heeft voor het aspect scheepvaartveiligheid, met dien verstande dat aan de westzijde van het windpark een afstand van 1 NM tot verkeersstroom 3 zal

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

moeten worden vrij gehouden van windturbines. Daarom zal een deel van de vergunningaanvraag op basis van scheepvaart niet gehonoreerd worden.

Datum
26 juni 2009

Nummer
WSV-156

3.2 Effecten op luchtvaartveiligheid

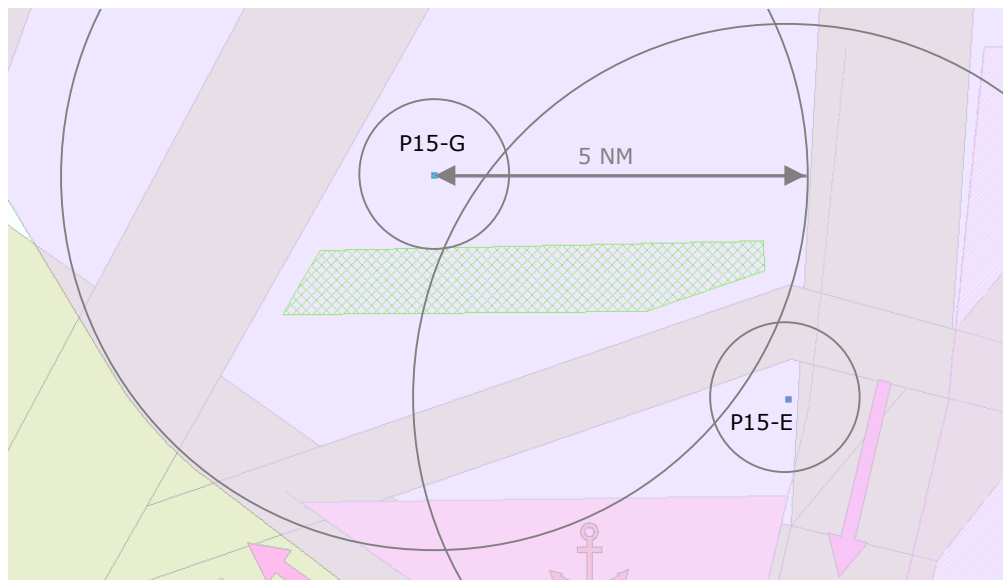
3.2.1 Ligging Rotterdam NW

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 vanaf Den Helder Airport en onder bijna alle weersomstandigheden. Het aantal passagiers in 2008 op Den Helder Airport was 132.445 in- en uitgaand.

Om de veiligheid te borgen van helikopteroperaties zijn onder andere Helicopter Traffic Zones (HTZ), Helicopter Protected Zones (HPZ), en Helicopter Main Routes (HMR) aangewezen⁷. Doel van dergelijke aanwijzingen is om het mogelijk te maken helikopteroperaties veilig uit te kunnen voeren.

Onderstaande figuur 5 geeft de ligging van het park weer ten opzichte van deze gebieden en routes in de directe omgeving. Het park ligt daarbij:

- geheel in de HPZ Rijnveld;
- op 1,7 NM afstand van het onbemande platform P15-E met helikopterdek;
- op 1,1 NM afstand van het onbemande platform P15-G met helikopterdek.



Figuur 5: Ligging 'Rotterdam NW' (groen geruit) t.o.v. platforms, de HPZ Rijnveld (lichtpaars gebied). Rondom de platforms cirkels met 1 NM en 5 NM radius weergegeven.

⁷ 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

3.2.2 Het MER

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

Helikopteroperaties van en naar mijnbouwplatforms

Het MER vermeldt dat bij het verlaten van de HMR de helikopters zich via de kortst mogelijke weg moeten begeven naar het platform waarbij piloten zo lang mogelijk de minimum hoogte van 1500 ft (457 m) moeten aanhouden.

Aanvrager stelt dat bij de platforms P15-G en P15-E de piloot rekening moet houden met beperkingen in de beschikbare ruimte voor het landen op de platforms. De platforms worden vanuit het noorden (Den Helder) aangevlogen, zodat de windturbines in de meeste gevallen niet storend zijn. De meest voor de hand liggende aanvliegerichting komt overeen met de aanvliegerichting die bij benadering past bij de overheersende windrichting (zuidwest). Er kan sprake zijn van beperkingen wanneer vanwege de weersomstandigheden nadering vanuit de richting van het park nodig is. Of dit het geval is hangt onder meer af van het zicht en de wind. Bij voldoende zicht zijn de windturbines goed herkenbaar en is ook aanvliegen vanuit de richting van het park op geringe hoogte mogelijk.

Search And Rescue (SAR) operaties

Voor SAR (Search And Rescue) operaties worden eveneens helikopters ingezet. Het is mogelijk dat schepen of drenkelingen als gevolg van wind of stroming in het windturbinepark belanden. De windturbines kunnen het zicht op de zee enigszins beperken, waardoor het moeilijker kan zijn drenkelingen te vinden. De afstanden tussen de windturbines bedraagt tenminste 500 m. Ook bij een rotordiameter van 130 m zal er daarom voldoende ruimte zijn voor een helikopter om het wateroppervlak tot op geringe hoogte te naderen.

Inspraak op het MER

Inspreker TAQA constateert dat het windturbinepark Rotterdam NW in zijn geheel binnen de Rijnveld HPZ valt en derhalve een gevaar voor de veiligheid voor helikopteroperaties binnen deze zone vormt. Het park ligt op 1,9 km afstand van P15-G. In het MER wordt voorbij gegaan aan de 5 NM die door IVW voorgeschreven wordt. Het windturbinepark maken helikopteroperaties en luchtverkeersveiligheid rond het platform onmogelijk en zouden doorgang van de productie verhinderen. Mogelijk zijn de platforms P15-E en P15-G nog jaren in operatie.

3.2.3 Adviezen

Advies Commissie m.e.r.

De Commissie verwijst naar haar eerdere toetsingsadvies over het windpark Scheveningen Buiten (7 september 2007, rapport nr. 1532-46). De Commissie geeft in dit 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.

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

Advies IVW

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

- JAR OPS 3 Subpart E⁸
- ICAO Annex 14 part II heliports⁹
- Mijnbouwbesluit en Mijnbouwregeling
- CAP 764 en AIP Netherlands¹⁰

Door in tegenstelling tot de inhoud van dergelijke documenten windturbineparken te realiseren, zou bewust een vermindering van het veiligheidsniveau geaccepteerd worden. 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.

De Inspectie komt tot de constatering dat de MER en aanvraag geen goed beeld geeft van de effecten van het park op de helikopteroperaties op de Noordzee en de nabijgelegen mijnbouwinstallaties. De betreffende aanvraag en het MER bevatten geen informatie inzake de separatie (5 NM) tussen een helikopterdek en windturbines om onder alle omstandigheden een veilige vluchtuitvoering te garanderen. Daarom komt de Inspectie tot de conclusie dat, rekening houdend met de bovengenoemde normering en op basis van de ingediende documentatie van de aanvraag en het MER, een Wbr-vergunning niet verleend kan worden.

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.

3.2.4 Overwegingen en conclusie bevoegd gezag

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. Voorwaarde is dat de andere gebruiker daar geen schade of hinder van ondervindt.

Om het doelmatig en veilig gebruik van de Noordzee te bepalen heeft het bevoegd gezag na kennisname van de in de paragrafen 3.2.2 en 3.2.3 aangedragen inzichten uit het MER, de inspraak en het advies van de IVW een nadere analyse

⁸ Europese regelgeving en van kracht op vluchtuitvoering door in Nederland gevestigde organisaties

⁹ Bijlage bij het verdrag van Chicago van 1944 waarbij Nederland verdragspartij is. Deze regelgeving richt zich onder andere op het inrichten van helikopterlandingsplaatsen.

¹⁰ CAP 764 en AIP Netherlands zijn richtlijnen waarin veiligheidscriteria worden beschreven.

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

gemaakt van het effect van het windturbinepark Rotterdam NW op helikopteroperaties van en naar de omliggende platforms.

Datum
26 juni 2009

Nummer
WSV-156

Overwegingen omtrent helikopteroperaties op mijnbouwplatforms

Vanaf 07:00¹¹ 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 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 condities onder Instrument Flight Rules (IFR) waarbij op instrumenten wordt genavigeerd.

Bij goed zicht binnen UDP (daglicht) wordt onder VFR gevlogen en zijn de platforms zonder belemmeringen bereikbaar 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 platforms.

Een IFR nadering verloopt als volgt;

1. Op 5 NM wordt de nadering ('Final Approach') ingezet vanaf 1500 ft hoogte¹².
2. Op 1,5 NM wordt de koers met 10° naar links of rechts gewijzigd om een aanvaring met het platform te voorkomen.
3. Indien het platform op 0,75 NM zichtbaar is wordt de landing ingezet.
4. Indien het platform op 0,75 NM nog niet zichtbaar is wordt een 'Missed Approach' ingezet door nog eens 30° tot 45° in dezelfde richting koers te wijzigen en uit te klimmen.

Voor het veilig uitvoeren van IFR operaties dienen de volgende gebieden, vastgelegd in de JAR-OPS 3 Subpart E¹³, obstakelvrij te zijn (zie figuur 6):

- Final Approach (FA) gebied: vanaf 5 NM tot het platform met minimaal 1 NM aan weerszijden van de aanvliegeroute;
- Missed Approach (MA) gebied: op 5 NM vanaf het platform wordt op de boordradar gekeken of er een obstakelvrije sector van 45° links *of* rechts van de aanvliegeroute tot 3 NM voorbij het platform beschikbaar is om een MA te kunnen uitvoeren;
- Take off (TO) gebied: tot 5 NM voorbij het platform met minimaal 1 NM aan weerszijden van de afvliegroute.

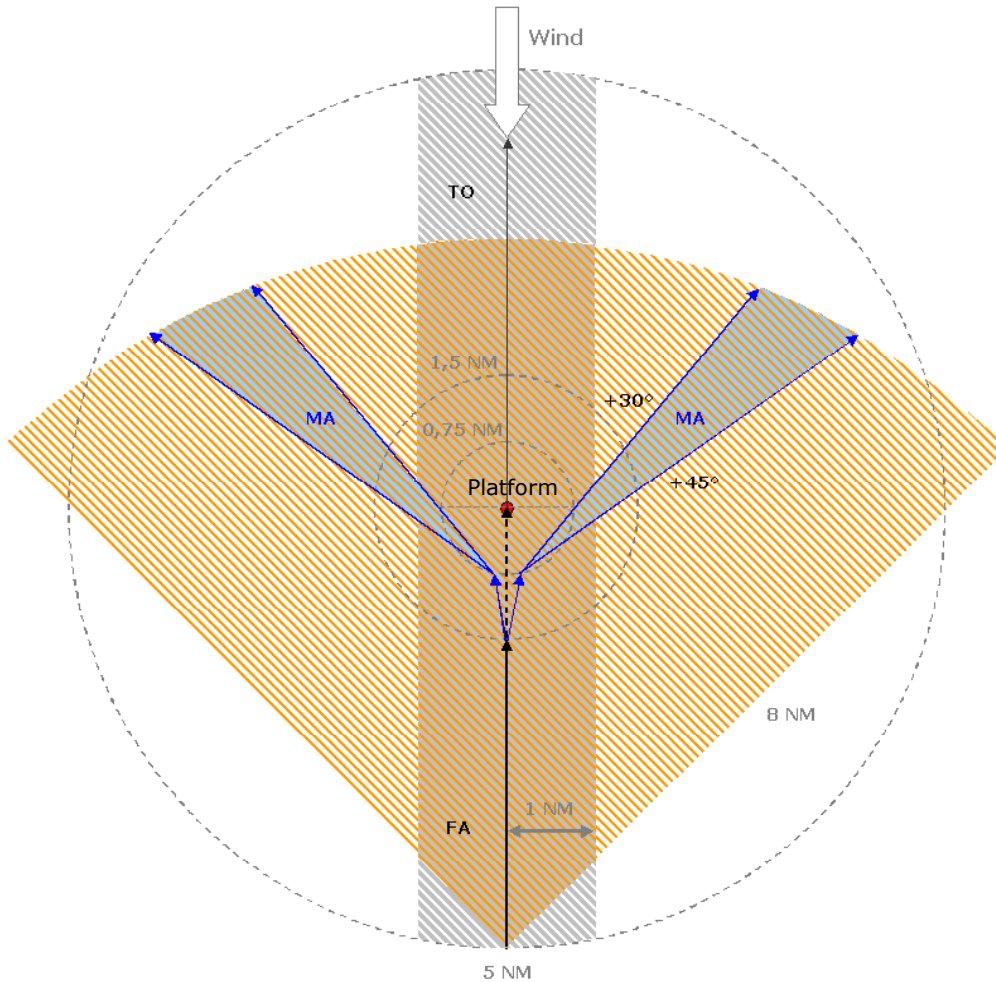
¹¹ Alle tijden zijn Lokale Tijd (LT).

¹² In het geval van een nadering via een HMR. Bij shuttlevluchten vanaf een lagere hoogte.

¹³ (IEM to) Appendix to JAR-OPS 3.430 sub-paragraph (i): Airborne Radar Approach for overwater operations.

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156



Figuur 6: obstakelvrije gebieden (bovenaanzicht); FA gebied aan weerszijden van de aanvliegroete (grijs), MA gebied links of rechts van de aanvliegroete (oranje) om een MA uit te kunnen voeren (blauw) en TO gebied aan weerszijden van de afvliegroete (grijs).

In principe worden platforms tegen de wind in aan- en afgevlagen. Een windturbinepark dat zich binnen 5 NM van een platform bevindt, beperkt de mogelijkheid om veilig helikopteroperaties onder IFR uit te voeren voor alle windrichtingen. Naast de FA, MA en TO gebieden voorziet 5 NM bij uitval van 1 motor tijdens take off ('N-1' noodprocedure) onder IFR in de mogelijkheid veilig uit te kunnen klimmen tot 1500 ft.

Het effect van het windturbinepark op de helikopteroperaties van en naar platforms wordt aan de hand van historische weergegevens als volgt bepaald;

1. Uit gegevens over zicht en de hoogte van de wolkenbasis volgt hoe vaak IFR condities¹⁴ voorkomen tussen 7:30 en 20:30 en binnen UDP¹⁵.

¹⁴ Zicht minder dan 4000 meter en/of wolkenbasis beneden 600 ft

¹⁵ Buiten UDP wordt ook onder IFR gevlogen, onafhankelijk van het zicht. Aangezien dit maar een klein deel van de totale tijd is wordt dit verder buiten beschouwing gelaten.

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

2. Uit de obstakelvrije gebieden (zie figuur 6) en de ligging van het windturbinepark ten opzichte van de platforms volgt bij welke windrichtingen onder IFR condities de platforms niet aan / af te vliegen zal zijn door het park.
3. Uit gegevens over windrichtingen volgt hoe vaak de onder punt 2 bepaalde ongunstige windrichtingen voorkomen tussen 7:30 en 20:30.

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

Door combinatie van punt 1 en 3 zou in kwantitatieve mate (percentage van de tijd) de beperking van helikopteroperaties door het windturbinepark kunnen worden bepaald. Daartoe moeten echter een aantal aannames worden gedaan;

- de (aaneengesloten) duur dat er IFR condities voorkomen;
- of gelijktijdig daarmee een ongunstige windrichting voorkomt;
- hoe het voorkomen van IFR condities *en* ongunstige windrichtingen zich verhoudt tot de logistieke praktijk van de platform- en helikopteroperators.

Gezien deze aannames zal dit leiden tot een theoretisch getal met slechts een beperkte praktijkwaarde voor de operators. Om deze reden wordt in de overwegingen over het (gedurende een aaneengesloten periode) voorkomen van IFR condities en gelijktijdig ongunstige windrichtingen geen kwantitatieve conclusie getrokken. Het effect van het windturbinepark op helikopteroperaties van en naar mijnbouwplatforms wordt in kwalitatieve mate bepaald.

De beperking voor reguliere helikopteroperaties hoeft niet zonder meer een probleem te zijn. Dit is afhankelijk van de status van het platform, de verwachte productieduur en de frequentie waarmee het platform per helikopter wordt bezocht. Daarom heeft het bevoegd gezag informatie ingewonnen over de betreffende platforms bij de platformoperators.

Overwegingen en conclusie omtrent platform P15-G

Gemiddeld over een jaar heersen er 8% van de tijd IFR condities. Tabel 1 toont de spreiding van IFR condities over het jaar. Hieruit blijkt dat in de maanden februari, juni, oktober en december IFR condities het meest voorkwamen.

Tabel 1: Voorkomen IFR condities, vliegbasis Valkenburg (Katwijk), maart 2006-februari 2008 [Bron: Airtricity / Weeronline].

Maand	% IFR
Januari	8,6
Februari	15,5
Maart	7,3
April	3,6
Mei	5,2
Juni	10,6
Juli	2,8
Augustus	2,5
September	3,9
Oktober	10,7
November	7,9
December	16,1
Jaar	7,9

Het park ligt op 1 NM ten zuiden van het platform P15-G (zie figuur 5). Dit heeft tot gevolg dat P15-G onder IFR alleen nog maar aan en af te vliegen is parallel aan de noordelijke begrenzing van het park bij windrichtingen uit W en O. Het platform zal onder IFR niet aan te vliegen zijn voor de windrichtingen WNW tot

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

ONO en niet af te vliegen voor de windrichtingen OZO tot WZW. Gemiddeld over een jaar kwamen deze ongunstige windrichtingen 83% van de tijd voor. Tabel 2 toont de spreiding over het jaar. Hieruit blijkt dat de spreiding over het jaar vanwege de grootte van de sector gering is.

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

Tabel 2: Ongunstige windrichtingen platform P15-G (uren tussen 7:30 en 20:30), vliegbasis Valkenburg (Katwijk), maart 2006-februari 2008 [Bron: Airtricity / Weeronline].

	FA	TO	
	WNW-ONO	OZO-WZW	Totaal
Januari	58	273	331
Februari	76	237	313
Maart	142	180	322
April	155	126	281
Mei	167	154	321
Juni	171	140	311
Juli	127	169	296
Augustus	121	187	308
September	130	187	317
Oktober	124	213	337
November	101	218	319
December	101	247	348
Jaar (uren)	1473	2331	3804
Jaar (%)	32,25	51,03	83,3

Op basis van de gebruikte weergegevens wordt het waarschijnlijk geacht dat door het gelijktijdig optreden van zowel IFR condities als een ongunstige windrichting het gehele jaar door aan- of afvliegen van het platform P15-G onder IFR vrijwel onmogelijk zal zijn. Het uitvoeren van de 'N-1' noodprocedure onder IFR zal gehinderd worden. Aangezien IFR condities het meest voorkomen in de wintermaanden zullen helikopteroperaties dan het meest beperkt worden. Operaties onder IFR zouden in principe voor meer windrichtingen mogelijk gemaakt kunnen worden door het park met name aan de westzijde te verkleinen om de benodigde obstakelvrije gebieden voor de overheersende windrichting vrij te maken.

Het platform P15-G is een onbemand satellietplatform waarvan de operator verwacht dat deze zeker tot 2014 gas zal produceren. Op het platform wordt onregelmatig gevlogen.

Alles in overweging nemende (de beperking van helikopteroperaties, de status van het platform, de verwachte productieduur en de frequentie waarmee het platform per helikopter wordt bezocht) komt het bevoegd gezag tot de conclusie dat de beperking van helikopteroperaties op het platform geen onaanvaardbare gevolgen hoeft te hebben voor de operaties op het platform P15-G.

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

Overwegingen en conclusie omtrent platform P15-E

Gemiddeld over een jaar heersen er 8% van de tijd IFR condities. Tabel 3 toont de spreiding van IFR condities over het jaar. Hieruit blijkt dat in de maanden februari, juni, oktober en december IFR condities het meest voorkwamen.

Het park ligt op 1,7 NM ten zuidoosten van het platform P15-E (zie figuur 5). Dit heeft tot gevolg dat P15-E onder IFR niet aan te vliegen zal zijn voor de windrichtingen O tot Z en niet af te vliegen voor de windrichtingen W-N.

Gemiddeld over een jaar kwamen deze ongunstige windrichtingen 59% van de tijd voor. Tabel 3 toont de spreiding over het jaar. Hieruit blijkt dat de spreiding over het jaar vanwege de grootte van de sector gering is.

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

Tabel 3: ongunstige windrichtingen platform P15-E (uren tussen 7:30 en 20:30), vliegbasis Valkenburg (Katwijk), maart 2006-februari 2008 [Bron: Airtricity / Weeronline].

	FA	TO	
	O-Z	W-N	Totaal
Januari	74	103	177
Februari	145	81	226
Maart	82	133	215
April	55	155	210
Mei	102	130	232
Juni	42	180	222
Juli	63	172	235
Augustus	77	161	238
September	99	126	225
Oktober	152	90	242
November	107	142	249
December	128	91	219
Jaar (uren)	1126	1564	2690
Jaar (%)	24,65	34,24	58,9

Op basis van de gebruikte weergegevens wordt het waarschijnlijk geacht dat door het gelijktijdig optreden van zowel IFR condities als een ongunstige windrichting het gehele jaar door aan- of afvliegen van het platform P15-E onder IFR beperkt zal worden. Het uitvoeren van de 'N-1' noodprocedure onder IFR zal ook gehinderd worden. Aangezien IFR condities het meest voorkomen in de wintermaanden zullen helikopteroperaties dan het meest beperkt worden.

Het platform P15-E is een onbemand satellietplatform waarvan de operator verwacht dat deze zeker tot 2014 gas zal produceren waarna mogelijk wordt overgeschakeld op olie. Op het platform wordt onregelmatig gevlogen.

Alles in overweging nemende (de beperking van helikopteroperaties, de status van het platform, de verwachte productieduur en de frequentie waarmee het platform per helikopter wordt bezocht) komt het bevoegd gezag tot de conclusie dat de beperking van helikopteroperaties op het platform geen onaanvaardbare gevolgen hoeft te hebben voor de operaties op het platform P15-E.

Overwegingen omtrent cumulatieve effecten

Ten tijde van het opstellen van dit besluit zijn in de directe omgeving van Rotterdam NW geen andere windturbineparken aanwezig. Wel is ten noordwesten van Rotterdam NW het windturbinepark West Rijn in ontwerp vergund. Realisering van het windturbinepark Rotterdam NW in combinatie met het windturbinepark West Rijn zal de helikopteroperaties van en naar platform P15-G

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

verder beperken. Ten noorden van Rotterdam NW zijn de windturbineparken Rijnveld Oost en Rijnveld Noord aangevraagd, deze hebben echter in cumulatie met Rotterdam NW geen effect op helikopteroperaties.

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

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

Conclusie van het bevoegd gezag omtrent luchtvaartveiligheid

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

Alles in overweging nemende (de beperking van helikopteroperaties, de status van het platform, de verwachte productieduur en de frequentie waarmee het platform per helikopter wordt bezocht) komt het bevoegd gezag tot de conclusie dat de beperking van helikopteroperaties op de platforms P15-G en P15-E geen onaanvaardbare gevolgen hoeft te hebben voor de operaties op de platforms P15-E en P15-G

Het bevoegd gezag acht het noodzakelijk dat voor een doelmatig en veilig gebruik van de Noordzee het mogelijk moet blijven om helikopteroperaties van en naar de platforms P15-G en P15-E veilig uit te kunnen voeren. Echter gezien het bovenstaande acht het bevoegd gezag een obstakelvrije zone van 5 NM rondom deze platforms niet noodzakelijk. Het park zou daarmee wel het uitvoeren van de 'N-1' noodprocedure onder IFR hinderen.

Op grond van het MER en de inspraak daarop, het advies van de IVW en de uitgevoerde analyse van het bevoegd gezag komt het bevoegd gezag tot de conclusie dat het windturbinepark Rotterdam NW op grond van luchtvaartveiligheid vergund kan worden.

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

3.3.3 Overwegingen en conclusie van het bevoegd gezag

Datum
26 juni 2009

Nummer
WSV-156

In het gebied P15 zijn momenteel activiteiten van de olie- en gasindustrie gaande welke de komende jaren nog zullen voortduren. De effecten die het windturbinepark heeft op deze bestaande activiteiten en de conclusies die het bevoegd gezag daarover trekt zijn opgenomen in de paragrafen van dit besluit over luchtvaartveiligheid. Bij de belangenafweging op dit punt hanteert het bevoegd gezag de uitgangspunten van 'voorzorg' en 'meervoudig ruimtegebruik' (IBN 2015).

Op moment van schrijven van dit besluit kan de genoemde vergunninghouder onvoldoende concreet (tijd, plaats en omvang) aangeven wat de activiteiten zijn die zij mogelijk willen uitvoeren in het gebied en wanneer aangezien dit sterk afhankelijk is van de olieprijs. Daarnaast kan de aanvrager op dit moment nog niet met zekerheid aangeven wanneer de bouw van het park zal starten. Deze onzekerheden maken concrete invulling van 'meervoudig ruimtegebruik' dan wel 'voorzorg' op dit moment onmogelijk.

Bij mogelijke toekomstige conflicterende belangen tussen de vergunninghouders zal op basis van de Mijnbouwwetgeving en overige relevante wet- en regelgeving worden gehandeld. Indien een voor beide partijen acceptabele oplossing niet realiseerbaar blijkt en een of meer partijen 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.

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

3.4 Effecten op ecologie

3.4.1 Ligging Rotterdam NW

De locatie van het windturbinepark onderscheidt zich ecologisch gezien niet van de nabije mariene 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.

De meest dichtbijgelegen Nb-wetgebieden waarop het toekomstige park invloed kan uitoefenen zijn de Noordzeekustzone, Voordelta en Kustduinen NH/ZH. 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.

3.4.2 Het MER

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

Uit het MER is het volgende af te leiden¹⁶:

Vogels

Voor vogels wordt alleen een effect als gevolg van aanvaringen en verstoring van foeragerende zeevogels en trekvogels verwacht. Barrièrewerking voor vogels wordt beperkt en niet significant geacht. Aan de hand van beschikbare onderzoeken naar vogelaanvaringen is het aantal vogelaanvaringen in de varianten voor het windturbinepark bepaald. De effectbeschrijving laat zien dat de aantallen slachtoffers onder foeragerende zeevogels en trekvogels in de varianten voor de inrichting variëren van 669 tot 1163 per jaar. Voor bepaalde vogelsoorten die op open water foerageren of rusten kan een windpark verstoring werken, voor andere vogelsoorten zijn windparken juist aantrekkelijk. De meeste Noordzeevogels mijden naar verwachting het park echter in meer of mindere mate. Voor soorten die vooral zwemmend op zee voorkomen en die duikend onder water foerageren (Roodkeelduiker, Alk, Zeekoet) vertonen sterke vermijding (van 60 tot 90%). Echter, gezien de beperkte periode in het jaar dat deze soorten op de locatie van het windpark voorkomen (Roodkeel- & Parelduiker) en het zeer geringe deel dat de locatie uitmaakt van het totale leefgebied (Alk & Zeekoet) wordt het effect als zeer gering beoordeeld.

Onderwaterleven

Ten aanzien van zeezoogdieren is er sprake van een zeer gering effect dat optreedt tijdens de aanlegfase van het windturbinepark. Zeehonden en bruinvissen zullen de directe omgeving van de locatie waar heiwerkzaamheden plaatsvinden mijden. Gezien de geringe omvang van dit gebied (tot een afstand van 15 km rondom een te heien monopaal) in relatie tot het totale gebied waar deze soorten voorkomen en de tijdelijke aard van de verstoring, is dit effect verwaarloosbaar.

Onder vissen kan als gevolg van geluid tijdens de aanleg sterfte optreden. Gezien de omvang van de schadelijkheids- en beïnvloedingszone in relatie tot het totale areaal op het Nederlands Continentaal Plat (NCP) (resp. 0,2% en 1,5%) worden geen blijvende effecten op populaties verwacht, temeer omdat de effecten tijdelijk zijn.

Cumulatie andere windturbineparken

In het kader van het MER zijn cumulatieve effecten van Windpark Rotterdam NW in relatie tot andere windparken onderzocht. Bij de cumulatieve effecten is uitgegaan van een geclusterd scenario (windparken op zo kort mogelijke afstand) en een verspreid scenario (windparken op ruime afstand). In beide gevallen is tenminste 1.000 MW aan windturbinevermogen op zee opgesteld. Hieruit kwamen de volgende conclusies:

Een onevenredige toename van aanvaringen door vogels wordt niet verwacht. Barrièrewerking als gevolg van twee of meer windparken zal naar verwachting niet vaak voorkomen. Sterfte van vissen zal beperkt blijven tot de eigen windparklocatie.

¹⁶ Vanwege de omvang van het onderwerp ecologie in het MER worden hier slechts de voor de besluitvorming belangrijkste conclusies uit het MER samengevat.

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

Effecten op Natura 2000 gebieden

In de aanlegfase, gebruiksfase en verwijderingsfase van het windpark worden op meeste soorten of op habitats geen of slechts geringe effecten verwacht, die kwalificeren voor de speciale beschermingszones op of rond het NCP in het kader van de gebiedsbescherming van de Vogel- en Habitatrictlijn.

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

De effecten van het windpark op beschermde soorten beperken zich tot de kwalificerende aanwezige zeevogels, trekvogels, zeezoogdieren en vissen. In het MER is een locatiespecifieke passende beoordeling opgenomen waarin de mogelijke effecten op deze soorten verder worden uitgewerkt.

Leemten in kennis

Het ontbreken van gedetailleerde kennis over de ligging van trekroutes maakt dat er onzekerheid is of het windpark nu wel of niet op een trekroute ligt. Het is zeker dat voor de meeste soorten de belangrijkste trekbaan dicht op de kust ligt, maar vogels die tussen en Europese continent en Groot Brittannië trekken kunnen het park wel kruisen.

Basiskennis van verspreiding van vogels op zee is niet volledig. Als gevolg hiervan is niet goed bekend wat de dichtheden zijn ter plaatse van het windpark. Studies naar aanvaringskansen van vogels bij offshore windparken laten (nog) geen duidelijke resultaten zien.

Er zijn met betrekking tot de versturende werking van windparken nog enkele leemten in kennis. De manier waarop de verschillende soorten reageren (op korte en lange termijn) is nog niet goed bekend. Ook is nog onvoldoende zicht op de gevolgen van barrièrewerking, vooral bij clustering van windparken.

Om het effect van de slachtoffers op populatieniveau aan te geven is het aantal slachtoffers gerelateerd aan de grootte van de populatie en de jaarlijkse adulte mortaliteit van de populatie. Echter, de gebruikte populatiecijfers zijn deels gebaseerd op schattingen, omdat exacte aantallen niet voor alle soorten beschikbaar zijn.

Over de effecten van offshore windparken op onderwaterleven is nog weinig informatie beschikbaar. De beschikbare informatie is nog van onvoldoende detailniveau om algemene uitspraken te doen, zodat de effectinschatting veelal is gebaseerd op extrapolaties en expertschattingen.

De informatie over de verspreiding van onderwaterfauna is van onvoldoende detailniveau om goede schattingen te kunnen maken van de dichtheid van voorkomen ter plaatse van het windpark.

De effecten van onderwatergeluid op vissen en zeezoogdieren tijdens het leggen van de kabels en het heien zijn niet bekend.

Passende Beoordeling

In het MER wordt geconcludeerd dat voor vogels en onderwaterleven niet op voorhand kan 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)¹⁷. Uit het onderzoeksrapport 'Handreiking Passende Beoordeling' is gebleken dat het niet

¹⁷ Het rapport ligt met dit besluit ter inzage.

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

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.

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

In de door de aanvrager ingediende Passende Beoordeling Windturbinepark Rotterdam NW zijn de hieronder volgende bevindingen opgenomen ten aanzien van mogelijke significante 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 van Tong- en Schollarven gering zijn, met voor Schollarven 0 tot 3% afname en voor Tonglarven 0 tot 1% afname. Voor Haring is de afname in larvenaandoer groter, met 7 tot 10% in de Voordelta, 5 tot 7% in de Noordzeekustzone en 3 tot 4% in de Waddenzee.

Doorwerking juvenielen en kinderkamerfunctie

Op basis van het belang van de Waddenzee als kinderkamer voor verschillende vissoorten, is de doorwerking van vislarvenreductie op de juveniele vis 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).

Zowel de randvoorwaarden als het functioneren (doorwerking juvenielen) van de kinderkamerfunctie ondervinden geen significante effecten. Dit geldt tevens voor de doorvertaling naar de effecten op het gehele visbestand.

Doorwerking vislarvenreductie op vogels en zeezoogdieren

Het effect van de vislarvenreductie op de vogels en zeezoogdieren blijft in alle gevallen onder de 1% op populatieniveau, en significante effecten kunnen worden uitgesloten.

Aanvaringsrisico's vogels

Van de kolonievogels zijn de Jan van gent en de Kleine mantelmeeuw de enige soorten die windpark Rotterdam NW kunnen bereiken vanuit hun kolonies. Voor de Kleine mantelmeeuw kunnen de kolonies in Zwanenwater & Pettemerduinen, Krammer-Volkerak en Veerse Meer het windpark bereiken, het maximale effect is 1,31% 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 0,03%. In geen van de gevallen gaat het om significante effecten.

Habitatverlies voor kolonievogels is verwaarloosbaar klein, omdat er geen effecten op populatieniveau kunnen optreden. Ook hierdoor zijn significante effecten uitgesloten.

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

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.

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

Zeezoogdieren

Voor de meest gevoelige zeezoogdierensoort, de Gewone zeehond, is voor het geluidsniveau waarop tijdens heikerwerkzaamheden 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. 25%, 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 populatieniveau voor het Deltagebied betekent deze eenmalige geboortebeperving een reductie van 0,1 à 0,3%. Beïnvloeding van het leefgebied van de zeehonden in de Voordelta is omvangrijk: de gehele Voordelta 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%¹⁸ 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 Rotterdam NW en de Natura 2000 gebieden waar de bruinvis wordt beschermd, en de Natura 2000 gebieden zelf niet beïnvloed worden tijdens de bouwperiode is dit effect gezien de kleine omvang van het effect niet significant.

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 beïnvloede 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 de 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 Zwanenwater en Pettemerduinen komt de verwachte additionele sterfte door aanvaringen op 0,34%, geaccumuleerd met een effect van 0,2% door verminderde voedselbeschikbaarheid blijft het effect beneden 1%. Voor Krammer-Volkerak en

¹⁸ 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).

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

Veerse Meer zijn de effecten door aanvaringen resp. 1,12 en 1,31% additionele sterfte. Na accumulatie met het effect van verminderde voedselbeschikbaarheid, 0,3%, is het totale maximum effect resp. 1,42 en 1,61%. Echter, gezien de specifieke situatie voor de Kleine mantelmeeuwen in deze kolonies leidt dit effect niet tot afbreuk aan de instandhoudingsdoelstellingen voor de gebieden, zodat geconcludeerd wordt dat aanleg van Rotterdam NW geen afbreuk doet aan de instandhoudingsdoelen voor deze gebieden. Voor andere gebieden zijn na accumulatie geen significante effecten vastgesteld.

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

Cumulatie

Er worden geen cumulatieve effecten verwacht van toekomstige zandwinnings 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 windparken met die van windpark Rotterdam NW, op zowel vogels (aanvaringen) als zeezoogdieren (onderwatergeluid, voedselsituatie).

Conclusie passende beoordeling

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

Inspraak op het MER

1. Stichting voor Wetenschappelijk Natuur en Milieubeleid heeft op 14 april 2009 zijn inspraak gegeven op het MER. Volgens de stichting hebben windmolenparken geen toegevoegde waarde voor de natuur en zou ten gevolge van het heien alle habitat in een straal van 150 meter sterven en op lange afstand, de gehoororganen van dolfijnen en bruinvissen en zwemblazen van vissen kunnen exploderen, met enorme gevolgen voor de uitstervende visstand. De stichting stelt derhalve dat de gekozen hei methode onaanvaardbaar is. Verder stelt de stichting dat niet duidelijk is wat de invloed van windmolens in de exploitatiefase is op de rust in de natuur.
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 een uitgebreid MEP op te zetten. Ook wordt verzocht om alternatieve bouwmethodes in overweging te nemen bij de vergunningverlening.

Aanvulling Passende Beoordeling

Tijdens de toetsing hebben de initiatiefnemers een aanvulling op de passende beoordelingen aangeleverd¹⁹. 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 Grijsze zeehond in de Noordzeekustzone, Waddenzee en de Delta van de volgende twee vraagstukken:

- 1) Hoe beïnvloedt het heien de foeragemogelijkheden?

¹⁹ De aanvulling is genaamd 'Nadere informatie effecten aanleg windparken op zeehonden NCP', 1 juni 2009.

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

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

Datum
26 juni 2009

Nummer
WSV-156

Foerageergedrag en verspreiding

Op basis van de rapporten die gebruikt zijn voor de MER-en en PB's voor de windparken op de Noordzee en recentere inzichten op grond van onderzoek dat in het kader van het windpark 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 windparken in de tweede ronde 30 à 40 % van de zeehonden van de gemiddelde populatie in de Waddenzee binnen deze afstand komen. Als de avoidance afstand 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 significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen voor deze soort in de Nederlandse N2000 gebieden daarom is uit te sluiten.

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 inwerkingtreding 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.

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

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.

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

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 Evelop een aanvulling op de passende beoordelingen aangeleverd²⁰. De Commissie heeft deze aanvulling betrokken bij de toetsing.

Het MER en de passende beoordeling voor het windpark Rotterdam NW 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 Natura 2000 gebieden wel 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.

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 voornamelijk uit te sluiten. De Commissie

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

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

- 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;
- Grijs 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.

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

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' fundering. Het toepassen van deze 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.

Vogels

De Commissie constateert dat de effecten op vogels in het MER en de passende beoordeling goed beschreven zijn. De Commissie concludeert op basis van de informatie in de passende beoordeling dat geen "aantasting van de natuurlijke

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

kenmerken" van de Natura 2000 gebieden langs de Nederlandse kust optreden als gevolg van aanvaringen van Kleine mantelmeeuwen met het windpark.

Datum
26 juni 2009

Nummer
WSV-156

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 onderdeel vogels expliciet aandacht te besteden aan de Kleine mantelmeeuw.

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 Rotterdam NW 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.

3.4.4 Overwegingen en conclusie bevoegd gezag

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 windturbinepark Rotterdam NW, op de van juveniele vis afhankelijke vogelsoorten van Natura 2000 gebieden uitgesloten. Immers, door de vislarfsterte die optreedt op de locatie Rotterdam NW 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 op de locatie Rotterdam NW 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. Mogelijk significante effecten op vogelsoorten van Natura 2000 gebieden, op

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

zichzelf stand of in cumulatie, kunnen derhalve alleen optreden via aanvaringslachtoffers.

Datum
26 juni 2009

Nummer
WSV-156

Overwegingen omtrent MER en Passende Beoordeling

Uit de passende beoordeling blijkt dat voor de kolonies Krammer-Volkerak en Veerse Meer, de verwachte additionele sterfte van de Kleine mantelmeeuw door aanvaringen boven de 1% effectgrens van het ORNIS-criterium²¹ komt. Voor de kolonie van Zwanenwater & Pettemerduinen wordt minder dan 1% van de jaarlijkse sterfte verwacht als gevolg van aanvaringen.

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

Het effect van windpark Rotterdam NW van 0,34% additionele sterfte op het Zwanenwater & Pettemerduinen, 1,12% additionele sterfte op het Krammer-Volkerak en 1,31% op het Veerse Meer vormt geen inbreuk op het behoud van de omvang en de draagkracht van deze gebieden en is derhalve niet te beschouwen als significant.

Overwegingen omtrent cumulatie

De effecten van Rotterdam NW die cumuleren met de effecten van de overige vergunde windturbineparken worden 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. De volgorde van cumulatie voor de opeenvolgende windturbineparken is bepaald aan de hand van de chronologische volgorde waarop de vergunningaanvraag volledig (MER en PB) was om in behandeling te nemen. Reeds bestaande windmolenparken zijn bij de berekening van de cumulatieve effecten niet meegenomen. Effecten die deze bestaande windmolenparken afzonderlijk of tezamen met overige storende factoren op de te beschermen gebieden hebben, zijn in het MER, respectievelijk de passende beoordeling, benoemd 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

²¹ 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)).

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

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.

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

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 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.

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

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

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.

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

Ook gecumuleerd is het effect op de Jan van gent voor Bempton Cliffs niet significant, nl. 0,31% additionele sterfte

In cumulatie met andere windturbineparken komt de additionele sterfte voor de Jan van gent op Helgoland echter, als gevolg van aanvaringslachtoffers, uit op 1,08%. Dit is boven de 1% van het ORNIS-criterium en dit zou het herstellend vermogen van deze populatie aantasten. Op grond daarvan dienen de cumulatieve effecten van Rotterdam NW met betrekking tot aanvaringslachtoffers van de populatie Jan van gent nauwkeuriger overwogen te worden, teneinde uit te vinden of dit een significant effect heeft op populatie niveau.

Het cumulatieve effect op de Kleine mantelmeeuw voor wat betreft het aanvaringsrisico bedraagt voor het Zwanenwater & Pettemerduinen 5,98% (zie tabel 4), voor het Krammer-Volkerak 2,00%, en voor het Veerse Meer 1,71%. Voor de andere Natura 2000 gebieden is er geen sprake van cumulatie.

Tabel 4: Cumulatieve effecten voor Kleine mantelmeeuwen in het Zwanenwater & Pettemerduinen voor verschillende scenario's.²²

Windturbinepark (Scenario 1)	Percentage (cumulatief)	Windturbinepark (Scenario 2)	Percentage (cumulatief)
West Rijn	0,29	West Rijn	0,29
Beaufort	1,95	Beaufort	1,95
Breeveertien II	3,10	Breeveertien II	3,10
Brown Ridge Oost	3,87	Brown Ridge Oost	3,87
Den Helder 1	4,96	Den Helder 1	4,96
BARD Offshore NL 1	4,96	Tromp Binnen	5,74
EP Offshore NL 1	4,96	Rotterdam NW	5,98
GWS Offshore NL 1	4,96		
Tromp Binnen	5,74		
Rotterdam NW	5,98		

In de passende beoordeling wordt voor het Zwanenwater gerekend met een populatie van 110 broedparen kleine mantelmeeuwen, gemeten over de jaren 1999-2003. Echter, in de laatste jaren (2003-2007) zijn er gemiddeld aanzienlijk minder broedparen aanwezig, te weten 26. Een dergelijke afname is niet meer te

²² Bij cumulatie met overige windturbineparken is rekening gehouden met 2 mogelijke toekomstige situaties omtrent de 3 windparken ten noorden van Nederland waarover nog geen ontwerpbesluit is genomen. Scenario 1 beschrijft het scenario wanneer deze 3 parken allen vergund worden en scenario 2 beschrijft het scenario wanneer geen van deze parken vergund wordt. Het uiteindelijke cumulatieve percentage is voor beide situaties gelijk.

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

beschouwen als natuurlijke fluctuatie, maar wordt in zijn geheel toegeschreven aan de aanwezigheid van vossen²³.

Datum
26 juni 2009

Nummer
WSV-156

Een gecumuleerd effect van 5,98% additionele sterfte komt boven de 5,82% additionele sterfte, die is te beschouwen als een soortspecifieke uitwerking van de 1% additionele sterfte van het ORNIS-criterium. Hiermee wordt het herstellend vermogen van deze populatie aangetast en is sprake van een significant negatief effect.

In de Passende Beoordeling wordt genoemd dat de kolonie Kleine mantelmeeuwen in het Krammer Volkerak zich momenteel op het instandhoudingsdoel bevindt. Uitgaande van het zeer lage percentage van 10% floaters die de vrijgekomen plekken van gestorven dieren innemen, heeft het effect van additionele sterfte voor de kolonie in het Krammer Volkerak geen effect op populatieniveau. Het instandhoudingsdoel rondom de kolonie komt dus niet in gevaar. Op grond van het voorgaande wordt geconcludeerd dat in het licht van de instandhoudingsdoelen voor het 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 1,71% ten gevolge van de overige vergunde windturbineparken is niet als significant effect te beschouwen en het instandhoudingsdoel komt daarom niet in gevaar.

Overwegingen omtrent nieuw aangemelde Natura 2000 gebieden

Onder de Habitatrictlijn 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, zeehonden) en diadrome vissen (prikken, elft en fint). Bovenstaande gebieden staan nog niet op de communautaire lijst.

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

Overwegingen omtrent advies Commissie m.e.r.

²³ Uit: Bergkamp, P.Y. 2005. Landelijk soortenonderzoek broedvogels (kolonievogels). In SOVON nieuws uit de provincie Noord Holland 2005/1.

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

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

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

- 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.

Het deel van de Noordzee dat tijdens de bouwfase van het windpark Rotterdam NW tot een reactie bij Bruinvissen zou kunnen leiden, vormt normaliter het leefgebied voor ongeveer 180 Bruinvissen (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 Habitatrichtlijn, 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 Rotterdam NW, gegeven de consequente manier waarop de zogenaamde 'worst case' wordt toegepast, op zichzelf staand niet significant zijn.

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

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 windturbinepark Rotterdam NW.

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. In navolging van het advies van de Commissie is er daarnaast een pakket aan monitoring- en evaluatievoorschriften opgesteld.

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

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

De effecten van Rotterdam NW 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 niet uitgesloten kunnen worden.

Concreet gaat het hierbij om significant negatief cumulatieve effecten van aanvaringslachtoffers van Kleine mantelmeeuwen voor het Natura 2000 gebied Zwanenwater & Pettemerduinen. Het gecumuleerde effect van 5,98% additionele sterfte komen boven de 5,82% additionele sterfte, wat te beschouwen is als een soortspecifieke uitwerking van de 1% additionele sterfte van het ORNIS- comité. Hiermee wordt het herstellend vermogen van beide populaties aangetast en is sprake van een significant negatief effect.

Op grond daarvan staan op dit moment de bepalingen van de Habitat- en Vogelrichtlijn een positief besluit ten aanzien van de effecten van het windturbinepark Rotterdam NW, op Natura 2000 gebieden in de weg.

Uit de Habitatrictlijn artikel 6 lid 4 volgt dat, als er sprake is van significant negatieve effecten op een Natura 2000 gebied, er onderzocht moet worden of er alternatieve oplossingen zijn. Bij het ontbreken van alternatieven moet onderzocht worden of er dwingende redenen van groot openbaar belang voor het onderhavige voornemen zijn, alsmede de compenserende maatregelen.

Beschouwd is of er alternatieven zijn die minder nadelige gevolgen hebben voor de betrokken gebieden. Het bevoegd gezag is van mening dat er in het geval van windpark Rotterdam NW alternatieven zijn. Ten tijde van het nemen van dit ontwerpbesluit is bekend dat er alternatieve offshore windparkinitiatieven voorhanden zijn waarmee het cumulatieve effect op het Natura 2000 gebied Zwanenwater & Pettemerduinen, zoals blijkt uit de passende beoordeling van deze windparkinitiatieven, binnen aanvaardbare normen blijft.

Het bevoegd gezag is van mening dat de vergunningaanvraag van Rotterdam NW een onaanvaardbaar negatief effect heeft op het Natura 2000 gebied Zwanenwater & Pettemerduinen, dat er redelijke alternatieven voorhanden zijn die op het betreffende Natura 2000 gebied aanvaardbare effecten sorteren en dat deze alternatieven dezelfde doelstelling beogen als windturbinepark Rotterdam NW. 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 een aanvraag zal dan ook bekeken moeten worden of de activiteit

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

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 Habitatrictlijn.

Het bevoegd gezag is van mening dat gelet op de bepalingen van de Vogel- en Habitatrictlijn geen positief besluit genomen kan worden voor het windpark Rotterdam NW.

Datum
26 juni 2009

Nummer
WSV-156

3.6 Eindconclusie bevoegd gezag

Het bevoegd gezag komt op basis van de overwegingen omtrent het doelmatig gebruik van het Nederlands deel van de Noordzee en het gebruik daarvan door anderen alsmede met betrekking tot de effecten op scheepvaartveiligheid, luchtvaartveiligheid, mijnbouw en ecologie tot de conclusie dat voor het windturbinepark Rotterdam NW geen vergunning kan worden verleend aan de aanvrager op grond van het aspect ecologie.

4) BESLUIT

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat is voornemens op grond van de opgenomen overwegingen aan Evelop Netherlands bv 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

ONTWERPBSLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

MEDEDELING

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

Belanghebbenden kunnen tegen het ontwerpbesluit mondeling of schriftelijk hun zienswijzen gedurende 6 weken naar voren brengen. De termijn vangt aan met ingang van de dag waarop het besluit ter inzage is gelegd.
Om in een latere fase bij het definitieve besluit beroep in te kunnen stellen, dient een zienswijze tegen het ontwerpbesluit naar voren te zijn gebracht.

Het ontwerpbesluit 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.

U kunt uw zienswijzen ten aanzien van dit ontwerpbesluit kenbaar maken door deze tot en met 11 augustus 2009 te sturen naar:

Inspraakpunt
Ontwerpbesluit Offshore windturbinepark Rotterdam NW
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Indien u uw zienswijze mondeling naar voren wenst te brengen dient u hiertoe een afspraak te maken met:

Inspraakpunt
De heer Niels Bijlsma
Tel. 070-35 19 608

Het ontwerpbesluit en de daarop betrekking hebbende stukken kunt u downloaden via www.inspraakpunt.nl.

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

Voor nadere informatie over de inhoud van het ontwerpbesluit, kunt u contact opnemen met Rijkswaterstaat Noordzee, secretariaat Water en Scheepvaart, telefoon 070 - 336 6843.

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

Bijlage 1: Specificatie onderliggende documentatie bij de aanvraag

Datum
26 juni 2009

Nummer
WSV-156

De vergunningaanvraag bestaat uit:

1. Brief d.d. 15 januari 2009 met kenmerk Rotterdam NW /DBOANL08002/Rle-20090115;
2. Brief d.d. 5 februari 2009 met kenmerk PB Scheveningen RLe-DEVNL06509200903;
3. Brief d.d. 23 februari 2009 met kenmerk DEVLN06509/RLe200904
4. Bijlage bij brief d.d. 23 februari 2009 "ARCADIS verklaring MER Rotterdam NW, 19 februari 2009"
5. Bijlage bij brief d.d. 23 februari 2009 "Marin verklaring over scheepvaartveiligheid risico's Rotterdam NW, 19 februari 2009"
6. Document "Wbr-aanvraag behorende bij het windturbinepark Rotterdam NW";
7. Document "Passende beoordeling Windturbinepark Scheveningen Buiten/Rotterdam NW"
8. Brief bij aanvraag vergunning (kenmerk Scheveningen Buiten/Ezu001, d.d. 12 april 2006) ontvangen op 20 april 2006;
9. Document "Windturbinepark Scheveningen Buiten - Plannen, certificaat en design basis"
10. Document "Windturbinepark Scheveningen Buiten - Milieueffectrapport en Achtergronddocument";
11. Brief m.b.t. errata bij uw vergunningaanvraag (kenmerk Scheveningen Buiten/Rle001, d.d. 8 mei 2006) ontvangen op 9 mei 2006;
12. Errata: update van figuren in document "Windturbinepark Scheveningen Buiten - Milieueffectrapport en Achtergronddocument";
13. Brief (kenmerk EVEL05013/Ezu003, d.d. 29 juni 2006) m.b.t. uw addendum ontvangen op 29 juni 2006;
14. Document "Offshore Windturbinepark Scheveningen Buiten Addendum Vergunningaanvraag 28 juni 2006";
16. Brief (kenmerk EVEL05013/HDo, d.d. 11 oktober 2006) m.b.t. uw tweede addendum ontvangen op 11 oktober 2006;
17. Document "Offshore Windturbinepark Scheveningen Buiten Addendum Vergunningaanvraag 11 oktober 2006";
18. Brief (kenmerk DEVLNLEzu0710, d.d. 13 maart 2007) m.b.t. uw derde addendum ontvangen op 14 maart 2007;
19. Document "Offshore Windturbinepark Scheveningen Buiten Addendum Vergunningaanvraag 13 maart 2007";
20. Brief (kenmerk Ezu/DEVLN06509/002/C, d.d. 19 juli 2007) m.b.t. de aanvulling n.a.v. de memo van de Cle. m.e.r., ontvangen op 27 juli 2007;
21. Document "Aanvulling MER n.a.v. commentaar Commissie m.e.r. (proj.nr.1532)", d.d. 12 juli 2007.

Vertrouwelijke documenten

En de door vergunninghouder als vertrouwelijk ingediende documenten:

22. Document "Windturbinepark Scheveningen Buiten - Plannen, certificaat en design basis"- Bijlage IX en X (als vertrouwelijk ingediend);
23. Document: 'Offshore Windturbinepark Scheveningen Buiten Addendum Vergunningaanvraag 28 juni 2006' - Aanvulling Oprichtings- en constructieplan (als vertrouwelijk ingediend);

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

Het bevoegd gezag betracht met betrekking tot de vertrouwelijk ingediende onderdelen van de aanvraag vertrouwelijkheid hetgeen inhoudt dat deze niet ter inzage liggen.

Datum
26 juni 2009

Nummer
WSV-156

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW**Bijlage 2: Inspraakreacties op het MER Rotterdam NW****Datum**
26 juni 2009**Nummer**
WSV-156

Toelichting: Het MER als onderdeel van de Wbr-aanvraag heeft van 3 maart 2009 tot en met 14 april 2009 ter inzage gelegen. Van de terinzagelegging is kennis gegeven door plaatsing in de Staatscourant van 2 maart 2009, nr. 41. In totaal zijn er 99 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 t/m 74 (1, 47)		Afzender:
Naamvolledig	Adres	Postcode, Plaats
mevr. M.C.M.de Bruijn	Ezingerweg 47	7943 AX MEPEL
dhr. M. Pullen	Van Starckenborghhof 30	3527 HA UTRECHT
mevr. J. van den Berg	Antonius Matthaesusln 38 C	3515 AT UTRECHT
dhr. M.N. van Langen	Tasmanstraat 41 h/a	1013 PX AMSTERDAM
dhr. S.P. Luttk	Bankastraat 8	5215 AV DEN BOSCH
mevr. M.J.H. Weel-Schmeits	Harderwijkerweg 115	6952 AG DIEREN
dhr. J. Meijer	Pijlstaart 2	3263 BK OUD BEIJERLAND
dhr. J.T. Wiersma	Rijksweg 141	9734 AP GRONINGEN
mevr. B. Albertsmeier	Mgr. Bannenberglaan 9	5581 AH WAALRE
dhr. R.P. de Groot	Denemarkenstraat 32	2034 AC HAARLEM
dhr. R.J.M. Scheres	Fuut 6	7423 CN DEVENTER
dhr. L. Tebbens	Sontstraat 12	2014 DA HAARLEM
mevr. M.T. van Opzeeland	Molendwarsstraat 90	7311 PV APELDOORN
dhr. F. van der Hulst	Lange Koestraat 12	3511 RN UTRECHT
dhr. E. Kramer	Chet Bakerstraat 26	1066 GK AMSTERDAM
dhr. R.J. de Bruin	Oelerbeek 3	8033 AG ZWOLLE
dhr. E. Schotsman	Jacob Hepkemastraat 19	8441 CB HEERENVEEN
dhr. H. de Jong	Trompstraat 37	2518 BL DEN HAAG
dhr. D.H.J. Gobits	Adm. de Ruijterweg 531-III	1055 MK AMSTERDAM
mevr. L. van Aggele	Dokter Benderslaan 8	1901 KM CASTRICUM
mevr. G.W.F. Wiertz	Hakhorst 3	3833 WB LEUSDEN
mevr. W. Berends	Dantelaan 89	3533 VB UTRECHT
dhr. P.N. Blokland	Klaverweide 274	2272 CA VOORBURG
dhr. F.J. Bakker	Generaal Urquhartlaan 41	6861 GE OOSTERBEEK
dhr. H.J. Bijlsma	Ceresstraat 31	4811 CA BREDA
dhr. H.J.A. Visschers	Wittemolenweg 18	6061 EN POSTERHOLT
mevr. J.G.M. Boshouwers	Alfons Ariensstraat 92	6221 SK MAASTRICHT
mevr. M. de Geus	Ottoburgstraat 34	2282 EJ RIJSWIJK ZH
mevr. G.J.H. Doeswijk	Gladiolenstraat 36	2161 KN LISSE
dhr. J.H. Klunder	Vulcanusstraat 25	7321 EN APELDOORN
mevr. L. Koelma	Meije 64 b	2411 PK BODEGRAVEN
dhr. G.J.P. de Wilt	Schelphoek Zuid 51	1749 BG MENHUIZEN
mevr. K. Laarveld	Adriaan van Zwietenstr 7	3554 XE UTRECHT

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

<p>dhr. H.D. Hofman mevr. Z. Weggemans mevr. G.E. Zanen dhr. C.M. Brakenhoff</p> <p>mevr. B.C. de Waard mevr. K.H. Kouwenberg dhr. H. Vierhout dhr., mevr. A. van Helden dhr., mevr. R. Westerbroek mevr. W. Wormgoor dhr., mevr. M.P. Slingerland dhr., mevr. G.M.B. Siebelink dhr., mevr. F.J. Schoenmakers dhr., mevr. S.L. de Vries dhr. O. de Vries mevr. K. Terpstra mevr. C. Waan dhr., mevr. S.H. Thijs dhr., mevr. H.J.A. Collette dhr. H. Veltkamp dhr. E. Schafu mevr. C. Verhoeff dhr., mevr. J. Voordouw dhr., mevr. A.M.G. Vuister dhr. B. van Witteloostuijn dhr., mevr. J. Donkers dhr. P. Raatgever dhr., mevr. E. Oude Vrielink dhr., mevr. W.H.J. Kars dhr. B. Verhoek dhr., mevr. L. Nieuwenhuijse dhr., mevr. T. de Vries dhr., mevr. P.T. de Brabander dhr., mevr. D.J.C. Sloot dhr., mevr. A.J. Zwartschulten mevr. C.W. v. Kralingen - Kroon dhr., mevr. P.P. Bezemer dhr., mevr. T. Barenbrug</p> <p>dhr., mevr. J.G.H. Bröcheler dhr., mevr. A. Ouwens</p> <p>dhr., mevr. R. Geers</p>	<p>Hoogmeer 2634 Hazelaarhof 19 Copernicuslaan 173 G Hendrik BreitnerIn 9</p> <p>Goeman Borgesiuslaan 39 Keizerstraat 194 Amazonestraat 49 V. Weerden PoelmanIn 128 Groenland 16 Minahassastraat 18 Zeeltstraat 8 Johannes Wierlaan 76 Sophiastraat Ruigenhoek 16 Pottenbakkerij 12 Schelde 10 Catharina van Clevelaan 14 Heetakker 22 Dorpsweg 234 Reidswal 6 Deurloostraat 33 2 Dommelerdijk 38 Camphuysenstraat 36 Johannes Vermeerstraat 11 St. Antonielaan 22 Varelaar 14 Hugo Verrieststraat 30 Eikendreef 4 Jacob Kapteynstraat 9 b Haverlanden 209 Reijnier Vinkeleskade 37 III Goudvinkenstraat 6 Pinksterbloempad 9 Acaciastraat 121 Van Ommerenhaven 65 Hoofdstraat 133</p> <p>Schothorsterlaan 48 Dr. Hermansstraat 12</p> <p>Willy Dolstraat 11 Theothyssensingel 23</p> <p>Langestraat 4</p>	<p>6605 CH WIJCHEN 9408 AT ASSEN 2561 VE DEN HAAG 1394 ET NEDERHORST DENBERG 3843 XA HARDERWIJK 3512 EB UTRECHT 2524 LB 'S-GRAVENHAGE 3527 KS UTRECHT 3645 LH VINKEVEEN 3531 KX UTRECHT 3525 TG UTRECHT 3734 XE DEN DOLDER 2805 HA GOUDA 3085 EN ROTTERDAM 2993 CN BARENDRECHT 1703 JJ HEERHUGOWAARD 1181 BH AMSTELVEEN 3762 AZ SOEST 3738 CM MAARTENSDIJK 9123 KD METSLAWIER 1078 HS AMSTERDAM 7722 TG DALFSEN 3451 BE VLEUTEN 3583 RL UTRECHT 6821 GJ ARNHEM 5423 TZ HANDEL 5044 PL TILBURG 6581 PE MALDEN 7447 HL HELLENDORRN 6708 GL WAGENINGEN 1071 SV AMSTERDAM 7101 GK WINTERSWIJK 7921 LM ZUIDWOLDE DR 2565 JX 'S-GRAVENHAGE 2993 EE BARENDRECHT 2235 CE VALKENBURG ZH 3822 NB AMERSFOORT 3971 CK DRIEBERGEN-RIJSENBURG 6136 TG SITTARD 2652 HM BERKEL EN RODENRIJS 2312 SL LEIDEN</p>	<p>Datum 26 juni 2009</p> <p>Nummer WSV-156</p>
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd gezag:	
1 Inspreker vindt windmolens op zee van groot belang en verzoekt de vergunningaanvragen met spoed af te handelen.		1 Uw reactie heeft geen betrekking op de volledigheid en juistheid van het MER. De reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.	

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

Datum
26 juni 2009

Nummer
WSV-156

Volgnummer: 75 (2)		Afzender: De heer Rijke Vlinderveen 308 33205 ELK Spijkenisse	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Inspreker vindt groene energie en milieuvriendelijke energiewinning erg belangrijk en verzoekt snel tot een vergunningverlening over te gaan.		1 Uw reactie heeft geen betrekking op de volledigheid en juistheid van het MER. De reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.	

Volgnummer: 76 (3), 77 (20), 78 (36)		Afzender: 76 (3) De heer Jasper Dusseljee, Rijsterborgherweg 16, 7412 VA Deventer 77 (20) Meneer K. Kros, mient 427, 2564 LB, Den Haag 78 (36) Meneer van Veen, Arne 20, 8032 EH Zwolle	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Inspreker vindt de bouw van windmolenparken op korte termijn belangrijk.		1 Uw reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.	

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

Volgnummer: 79 (4)		Afzender: Mevrouw Kuis Foulkesweg 38D 6703 BS Wageningen	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Inspreker steunt het initiatief van windmolens in zee en volgt de ontwikkelingen van alternatieve duurzame energie.		1 Uw reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.	

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

Volgnummer: 80 (5)		Afzender: Drs. Mv. Borm Haagplein 6 3811 GW Amersfoort	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Inspreker is lid van Zeekracht en kan daardoor als particulier initiatieven voor meer schone energie steunen.		1 Uw reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.	

Volgnummer: 81 (8)		Afzender : Mevrouw L. Nieuwenhuijse R. Vinkeleskade 37 111 1071 SV Amsterdam	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Inspreker geeft aan dat windenergie een rendabele vorm van energielevering is voor de toekomst.		1 Uw reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.	

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

Volgnummer: 82 (9), 83 (34), 84 (35)	
Afzender:	82 (9) Meneer Hein van Delft J.F. van hengelstraat 10, 1019 DC Amsterdam 83 (34) Meneer Doedens, Schubertlaan 159, 5653 EE Eindhoven 84 (35) Meneer Brontsema, Hoofdstraat 35, 9944 AB, Nieuwolda
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Inspreker moedigt windmolens op zee aan.	1 Uw reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

Volgnummer: 85 (11)	
Afzender:	Mevrouw Pierre Agten De Roosen 66 3910 Neerpelt
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Inspreker moedigt Nederlands initiatief groene energie aan.	1 Uw reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.

Volgnummer: 86 (12)	
Afzender:	Meneer J. Boer Marwixstraat 31 9726 CB Groningen
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Inspreker hoopt dat er snel meer offshore windparken worden gerealiseerd zodat klimaatverandering wordt tegengegaan.	1 Binnen "wind op zee" zijn meerdere initiatieven van windmolenparken op zee. Uw reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

2 Inspreker doet suggesties voor het transport van de windstroom op de Noordzee.	2 Uw suggesties zien niet op de in het MER beschreven initiatief of de beschreven alternatieven.
--	--

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

Volgnummer: 87 (13)		Afzender: Mevrouw Anouk Kraster Patrijsakkers 14 1852 EP Heiloo	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Inspreker steunt wind op zee.		1 Uw reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.	

Volgnummer: 88 (14)		Afzender: Meneer G.P.Uitermark Anemoonstraat 8 3911 WK Rhenen	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Inspreker vindt windenergie op zee belangrijk.		1 Uw reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.	

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

<p>Volgnummer: 89 (19)</p>		<p>Afzender: Stichting voor Wetenschappelijk Natuur- en Milieubeleid Dhr. J. Post Julianalaan 2 7918 AJ NIEUWELANDE</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>		<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>	
<p>1 Inspreker stelt dat windmolenparken geen toegevoegde waarde hebben aan de natuur, maar een sta in de weg zijn voor vogels, dolfijnen 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 (PB) 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 hoofdstuk 3.4 van het ontwerpbesluit. Voor de windparken worden maatregelen genomen om negatieve effecten voor de natuur te voorkomen.</p>	
<p>2 De heimethode en tijdsperiode die men voorstaat is voor de inspreker onaanvaardbaar vanwege effecten op kabeljauw paaigebieden.</p>		<p>2 De effecten van heien zijn onderzocht in de PB en het MER en daaruit volgt dat het heien effect heeft op de vislarven. Het Bevoegd Gezag is van mening dat door middel van voorschriften – het beperken van de heiperiode – nadelige effecten bij voorbaat worden voorkomen.</p>	
<p>3 Inspreker 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 PB 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 Inspreker stelt vragen bij het rendement.</p>		<p>4 Het Bevoegd Gezag zien geen reden om hieraan te twijfelen.</p>	

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

Volgnummer: 90 (21)		Afzender: Zeehaven IJmuiden NV Drs. P.H.L.M. van de Meerakker Halkade 4 Postbus 541 1970 AM IJmuiden
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Zeehaven IJmuiden staat positief tegenover de realisatie van het windturbinepark Rotterdam NW.	1 Uw inspraakreactie wordt ter kennisgeving aangenomen.	
2 Verzocht wordt om op de hoogte te worden gehouden van de verdere ontwikkelingen met betrekking tot de windturbineparken op zee.	2 Op de website www.noordzeeloket.nl wordt informatie verstrekt over de voortgang van windturbineparken op zee.	

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

Volgnummer: 91 (23)		Afzender: TAQA Offshore B.V Dhr. Ir. Bram Herfkens Pr. Margrietplantsoen 40 2595 BR Den Haag
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Het windturbinepark Rotterdam NW valt in zijn geheel binnen de Rijnveld HPZ en vormt derhalve een gevaar voor de veiligheid voor helikopteroperaties binnen deze zone. Het park ligt op 1,9 km afstand van P15-G. In het MER wordt voorbij gegaan aan de 5 NM die door IVW voorgeschreven wordt. Het windturbinepark maken helikopteroperaties en luchtverkeersveiligheid rond het platform onmogelijk en zouden doorgang van de productie verhinderen.	1 Het bevoegd gezag heeft na kennisname van het advies van de IVW en de inspraak een nadere analyse gemaakt van het effect van het windpark op helikopteroperaties van en naar het platform in het ontwerpbesluit. Op basis van deze analyse wordt een afweging omtrent de beperking van de bereikbaarheid van de platforms gemaakt.	
2 Het park heeft effecten op de toekomstige ontwikkelingen van olie- en gaswinning in het gebied binnen 5 NM van het park.	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	

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

	rekening te houden.
3 Mogelijk zijn de platforms P15-E en P15-G nog jaren in operatie voor CO2 transport of opslag.	3. Er zijn op dit moment geen concrete plannen (naar tijd, omvang en plaats) voor CO2 transport of opslag bekend bij het bevoegd gezag.
4 Gewezen wordt op de straalverbinding tussen P15-C en P15-E, waarmee bij de inrichting van het park rekening moet worden gehouden. De voorgestelde mitigerende maatregel van het omrouten is op open zee bij gebrek aan vaste objecten geen reële optie.	4 Bij inrichting van het windpark zal rekening gehouden worden met de straalverbinding.

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

Volgnummer: 92 (29)		Afzender: Centraal Nautisch Beheer Dhr. A. Kee Postbus 19406 1000 GK Amsterdam	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 De aanleg van Rotterdam Noord West beperkt de aanloopmogelijkheden naar het havengebied.		1 Rotterdam Noord West ligt niet in een voor scheepvaart aangemerkt uitsluitingsgebied, zoals vastgelegd in de Beleidsregels inzake toepassing Wbr op installaties in exclusieve economische zone (21 december 2004).	
2 Rotterdam Noord West beperkt de mogelijkheid tot het instellen van een extra ankergebied.		2 In aanvulling op het druk bezette ankergebied Maas Noord zal ten behoeve van Rotterdam een extra ankergebied ingesteld worden ten oosten van het VSS Maas Noord. Dit ankergebied zal naar verwachting medio juli 2009 ingesteld worden.	
3 De locatie Rotterdam Noord West botst met het ruimtelijk beleid van het Nationaal Waterplan.		3 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. Dit is tevens verwoord in de brief aan de Tweede Kamer van 30 juni 2008 en het daarbij behorende draaiboek committering van 450 MW	

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

	windenergie op de Noordzee (TK 2007-2008, 31209 en 31239, nr. 35).
4 Het park heeft een risico verhogende werking ten aanzien van de nautische veiligheid in het havenaanloopgebied van IJmuiden.	4 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.

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

Volgnummer: 93 (30)	Afzender: Stichting de Noordzee Dhr. Alex Ouwehand 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 windparken op zee	1 Deze inspraakreactie wordt ter 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 habitatrictlijn artikel 6 lid 3 zijn nieuwe plannen en projecten betrokken in de cumulatietoets.

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

<p>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.</p>	<p>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 behoeft in een passende beoordeling. Ook het advies van Commissie m.e.r. geeft geen aanleiding tot een andere conclusie.</p>
<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 over 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 In de ontwerpvergunning worden alle monitoringsverplichtingen bij de initiatiefnemer gelegd. 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</p>	<p>7 Van de rapporten zal naar verwachting na goedkeuring door het bevoegd gezag, kennis</p>

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

rapporten wat betreft het MEP.	worden gegeven op het Noordzeeloket. Op de website www.noordzeeloket.nl wordt informatie verstrekt over de voortgang van windturbineparken op zee.
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
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

Volgnummer: 94 (32)	Afzender: E-Connection Offshore B.V. Dhr. Mathieu A. J. Kortenoever Regulierenring 12f Postbus 101 3980 CC Bunnik
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Het beoogde windpark overlapt weliswaar een deel van de locatie van Scheveningen Buiten, maar verschilt wel op belangrijke punten met dit windpark, terwijl er in de aanvraag van Rotterdam NW wordt gebruik gemaakt van documenten van Scheveningen Buiten. Bij de aanvragen voor windpark Rijnveld Noord en Rijnveld Oost is er een MER ingediend die beide parken behandelden. Deze documenten zijn door de Staatssecretaris niet geaccepteerd, omdat hiermee geen of onvoldoende inzicht werd gegeven in de consequenties van de realisatie van de individuele projecten. Bovendien heeft E-Connection aanzienlijk extra kosten moeten maken om deze documenten aan te passen en er is veel tijd verloren gegaan. Op grond van het gelijkheidsbeginsel en gelet op het in 2008 door de Staatssecretaris ingenomen standpunt dient de aanvraag Rotterdam NW buiten behandeling gelaten, dan wel afgewezen te worden.	1 Het bevoegd gezag constateert dat deze inspraak geen betrekking heeft op de inhoud van het MER of de daar aan ten grondslag liggende richtlijnen, maar op de procedure. Het is juist dat het MER behorende bij de aanvraag voor windpark Scheveningen Buiten ten grondslag ligt aan de aanvraag voor Rotterdam NW, wel met aanvullende stukken. Initiatiefnemer heeft destijds een zelfde mogelijkheid gehad om één MER in te dienen voor twee windparken. Het bevoegd gezag heeft toen aangegeven dat een MER dat zowel Rijnveld Noord als Rijnveld Oost beschreef, het inzicht diende te geven in alle specifieke effecten van beide locaties afzonderlijk. Indien het MER hieraan had voldaan kon E-Connection voor Rijnveld Noord en Rijnveld Oost één aanvraag met één MER indienen. Het is de keuze van E-Connection zelf geweest om twee vergunningaanvragen in te dienen met twee MER'en, één voor Rijnveld Noord en één voor Rijnveld Oost.

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

Volgnummer: 95 (41)	Afzender: Meneer Rooseboom Thorbeckelaan 176 2564 BT Den Haag
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Het aantal windmolens moet worden gereduceerd. Dit dient als MMA beschreven	1 Het is wettelijk verplicht om in het MER het Meest Milieuvriendelijke Alternatief

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

<p>te worden en door de overheid vereist te worden bij de realisatie.</p>	<p>(MMA) aan te geven. Dit betekent echter niet dat dit alternatief automatisch gekozen moet worden. In het onderhavige MER is het MMA aangegeven op basis van de voor het MER vastgelegde Richtlijnen. Deze Richtlijnen vermelden onder meer dat het MMA samengesteld moet worden door te bezien of er een optimale opstelling en een turbinespecificatie bestaat waarbij de negatieve effecten worden geminimaliseerd bij een zo groot mogelijke energieopbrengst. De Richtlijnen verplichtten de initiatiefnemer niet om bij beschrijving van het MMA uit te gaan van een kleiner aantal windmolens. De in het MER beschreven MMA voldoet aan de richtlijnen.</p>
<p>2 Helikopter vluchten dienen zoveel mogelijk te worden beperkt, wegens lawaai en milieuvervuiling. Dit moet als MMA worden beschreven. Voor het onderhoud dient er een speciale boot gebruikt te worden. De helikopter mag alleen worden gebruikt bij nood. Voor reguliere vervoer is een schip een veel vriendelijker alternatief.</p>	<p>2 Het is wettelijk verplicht om in het MER het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) te beschrijven. Op basis van de vastgestelde richtlijnen is in dit MER in het MMA een onderscheid gemaakt in de verschillende fasen van het project waaronder de operationele fase. In het MER is beschreven dat onderhoud plaatsvindt met behulp van een schip.</p>

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

<p>Volgnummer: 96 (42)</p> <p>Afzender: Koninklijk Nederlands Watersport Verbond Mevrouw Polet – de Vreeze Postbus 2658 3430 GB Nieuwegein</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>1 Inspreker sluit zich aan bij de 'Nautische Visie Windturbineparken op Zee', versie juni 2008.</p>	<p>1 Voor de reactie van het bevoegd gezag op het rapport 'Nautische Visie Windturbineparken op Zee' verwijs ik naar volgnummer 96a.</p>

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

<p>2 De windturbineparken liggen direct tegen aangrenzende scheepsverkeerroutes en veroorzaken daarmee een grotere vaardichtheid in die routes.</p>	<p>2 De windmolenparken zijn buiten de 12 mijl zone geprojecteerd. Het aandeel recreatievaart maakt daar geen substantieel deel van de totale scheepvaart uit. Door de aanleg van een of meerdere windparken resteren voldoende vaarmogelijkheden voor recreatievaart. Er blijven voldoende alternatieve vaarroutes buiten de zeescheepvaartroutes bestaan.</p>
<p>3 Gevraagd wordt in hoeverre bij de beoordeling van de thans liggende aanvragen rekening wordt gehouden met de lange termijnontwikkeling.</p>	<p>3 Het 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. Dit is tevens verwoord in 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).</p>

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

<p>Volgnummer: 96a</p> <p style="text-align: right;">Afzender: Nautische Visie Windturbineparken op Zee September 2008 Opsteller: J.W. Verkiel</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p> <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>Reactie van Bevoegd Gezag:</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,</p>

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

	<p>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>
<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</p>

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

	<p>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>
<p>4 De gemiddelde manoeuvreereigenschappen 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)</p>

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

	<p>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. 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. 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. 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>5 Juist de combinatie van - veel grote schepen en verwachte</p>	<p>5 Alle hier genoemde factoren worden in overweging genomen door het bevoegd</p>

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

<p>groei binnen afzienbare tijd van meer dan 45%,</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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>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>
<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</p>	<p>9 In het MER zijn verschillende inrichtingsalternatieven onderzocht, voor wat betreft dichtheid en vermogen. Ten</p>

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

<p>hoog mogelijk vermogen moeten zijn (5 MW in plaats van 2 tot 3).</p>	<p>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>
<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</p>

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

	<p>het besluit).</p> <p>Vooralsnog vindt het bevoegd gezag een zeesleper echter niet gerechtvaardigd, zie hoofdstuk 3 van het besluit.</p> <p>Het MER wijst verder uit dat bij een calamiteit de kans op verlies van olie minimaal is.</p> <p>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
26 juni 2009

Nummer
WSV-156

Volgnummer: 97 (43)		Havenbedrijf Rotterdam N.V. Dhr. Frans van Zoelen Postbus 6622 3002 AP Rotterdam	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Het betreffende windpark houdt onvoldoende rekening met een veilig en betrouwbaar scheepvaartverkeer en voldoet met 17.6 km2 niet aan de doelstelling van het Nationaal Waterplan en het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2010-2015.		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	

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

	<p>verwoord in de Beleidsregels. Dit is tevens verwoord in de brief aan de Tweede Kamer van 30 juni 2008 en het daarbij behorende draaiboek committing van 450 MW windenergie op de Noordzee (TK 2007-2008, 31209 en 31239, nr. 35).</p>
<p>2 De aanvraag Rotterdam Noord West vervangt de aanvraag voor windpark Scheveningen Buiten waarbij de omvang van het park met 56 procent is gereduceerd. Volgens de aanvraag moet het MER met 0.56 vermenigvuldigd worden om een inschatting van de milieueffecten te verkrijgen. Deze grove inschatting is in ieder geval voor het aspect scheepvaartveiligheid niet bruikbaar.</p>	<p>2 Het bevoegd gezag is het eens met de constatering dat de scheepvaartveiligheidsaspecten niet zomaar met 0.56 kunnen worden vermenigvuldigd. Echter de aanvrager heeft als onderdeel van de aanvraag een verklaring van het Marin overgelegd waarin wordt aangegeven dat de veiligheidsstudies van Scheveningen Buiten een adequate beschrijving geven van de voorgenomen activiteiten bij Rotterdam NW en dat deze ook zondermeer voor Rotterdam NW gelden. De beschreven effecten moeten dus als 'worst case' worden gezien. Het uitvoeren van aanvullende berekeningen voor Rotterdam NW vindt het Marin niet van waarde.</p>
<p>3 De afstand tot het ankergebied Maas Noord is verruimd tot 2.54 NM. Dit blijft onvoldoende om onder alle omstandigheden het hele ankergebied veilig te kunnen aanlopen. Daartoe is een manoeuvreerruimte van 4 NM nodig, zoals is aangegeven in de Nautische Visie.</p>	<p>3 Voor de afwegingen omtrent de ligging van het park ten opzichte van het ankergebied, zie hoofdstuk 3 van het besluit. Voor de reactie van het bevoegd gezag op het rapport 'Nautische Visie Windturbineparken op Zee' verwijs ik naar volgnummer 96a.</p>
<p>4 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>4 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>5 Voor walradar en scheepsradar geldt dat de plaatsing ten opzichte van naastliggende windparken een rol kan spelen bij de mate van radarhinder.</p>	<p>5 Er zijn inmiddels meerdere onderzoeksrapporten over mogelijke effecten van windparken op de radar, echter deze geven geen uitsluitsel 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</p>

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

	werkelijk zijn. Voor walradar geldt dat eventuele effecten door het plaatsen van een of meerdere steunradars kunnen worden verholpen.
6 Overleg met de nautische autoriteit in het aanloopgebied van Rotterdam, de Rijkshavenmeester, heeft niet plaatsgevonden.	6 Deze inspraakreactie heeft geen betrekking op de juistheid en volledigheid van het MER. Afgezien daarvan is het bevoegd gezag voornemens om zodra zekerheid bestaat over de bouw van windparken in overleg te treden met de Rijkshavenmeester(s) en de Kustwacht om mogelijke veiligheidsverhogende scheepvaartverkeersmaatregelen te bespreken.
7 Windparken op zee zijn alleen acceptabel als ze op een scheepvaartveilige locatie staan, zoals aangegeven in het rapport "Nautische visie windturbineparken op zee".	7 Voor de reactie van het bevoegd gezag op het rapport 'Nautische Visie Windturbineparken op Zee' verwijs ik naar volgnummer 96a.

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156

Volgnummer: 98 (44)		Afzender: Ned. Vereniging van Toerzeilers Dhr. Janssen Prinses Margrietlaan 8 7941 XE Meppel	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Er wordt nauwelijks aandacht geschonken aan de veilige afhandeling van de kleine scheepvaart, zoals de recreatievaart. De gesloten turbineparken zullen enorme obstakels zijn. Voor een veilige afhandeling van de kleine scheepvaart dient er voldoende ruimte gevonden te worden om voor deze schepen direct langs het gesloten gebied van het park te varen.		1 De windmolenparken zijn buiten de 12 mijl zone geprojecteerd. Het aandeel recreatievaart maakt daar geen substantieel deel van de totale scheepvaart uit. Door de aanleg van een of meerdere windparken resteren voldoende vaarmogelijkheden voor recreatievaart. Er blijven voldoende alternatieve vaarroutes buiten de zeescheepvaartroutes bestaan.	
2 Vermeden moet worden dat er cumulatie van obstakels ontstaan: parken grenzend aan een verkeersscheidingsstelsel en andere parken.		2 In het MER zijn de cumulatieve effecten onderzocht. Een toetsing op de effecten van meerdere windparken op de scheepvaartveiligheid is daarnaast opgenomen in hoofdstuk 3 van het besluit. Ik verwijs u daarnaar.	
3 Inspreker sluit zich aan bij de 'Nautische Visie Windturbineparken op Zee', versie juni 2008.		3 Voor de reactie van het bevoegd gezag op het rapport 'Nautische Visie Windturbineparken op Zee' verwijs ik naar volgnummer 96a.	

ONTWERPBESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK ROTTERDAM NW

Volgnummer: 99 (45)		Afzender: Nederlandse Vereniging van Kustzeilers Dhr. F. Dellevoet Platolaan 64 3707 GH Zeist
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Voldoende ruimte voor 'kleine scheepvaart' rond de parken is noodzakelijk. De aangevraagde locaties liggen direct tegen aangrenzende scheepsverkeerroutes aan en veroorzaken een grotere vaardichtheid en dit is onveilig voor recreatievaart.	1 De windmolenparken zijn buiten de 12 mijl zone geprojecteerd. Het aandeel recreatievaart maakt daar geen substantieel deel van de totale scheepvaart uit. Door de aanleg van een of meerdere windparken resteren voldoende vaarmogelijkheden voor recreatievaart. Er blijven voldoende alternatieve vaarroutes buiten de zeescheepvaarroutes bestaan.	
2 Inspreker sluit zich aan bij de 'Nautische Visie Windturbineparken op Zee'.	2 Voor de reactie van het bevoegd gezag op het rapport 'Nautische Visie Windturbineparken op Zee' verwijs ik naar volgnummer 96a.	

Datum
26 juni 2009
Nummer
WSV-156