



> Retouradres Postbus 5807 2280 HV Rijswijk (ZH)

beschikking

Datum	18 december 2009
Nummer	WSV/2009-1227
Onderwerp	BESLUIT inzake aanvraag Wbr-vergunning offshore windturbinepark 'Scheveningen Buiten'

1) PROCEDUREVERLOOP AANVRAAG 'SCHEVENINGEN BUITEN'

Bij brief van 20 april 2006 is door Evelop Netherlands B.V. een aanvraag ingediend voor een vergunning krachtens de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (hierna: 'Wbr') voor het oprichten en in stand houden van een windturbinepark genaamd '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 29 juni 2006, 11 oktober 2006 en 14 maart 2007 zijn aanvullingen op de oorspronkelijke aanvraag ingediend.

Op 25 april 2007 is de vergunningaanvraag als volledig beoordeeld en heeft het bevoegd gezag aangegeven de aanvraag verder in behandeling te nemen (ref. WSV/0888). Een overzicht van de ontvangen documentatie ten aanzien van de vergunningaanvraag is opgenomen in voorschrift 1 van dit besluit.

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

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

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

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 het bevoegd gezag voor deze aanvraag zijn afgegeven op 24 april 2006. Het MER als onderdeel van de Wbr-aanvraag, heeft gedurende 9 mei 2007 tot en met 19 juni 2007 ter inzage gelegen. Van de terinzagelegging is kennis gegeven door plaatsing in de



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Staatscourant van 8 mei 2007, blz. 26. De ontvangen inspraakreacties en de reactie van het bevoegd gezag daarop zijn opgenomen in bijlage A bij dit besluit.

Datum
18 december 2009

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

Nummer
WSV/2009-1227

Op 26 juni 2007 (ref. WSV/1354) is verzocht om de aanvraagdocumentatie voor wat betreft het MER aan te vullen. Dit naar aanleiding van opmerkingen van de Commissie inzake nadere gegevens betreffende de toetsing aan het natuurbeschermingsbeleid. Op 27 juli 2007 heeft het bevoegd gezag de aanvullingen op het MER van de aanvrager ontvangen (kenmerk Ezu/DEVLNL06509/002/C).

Op 17 september 2007 is het toetsingsadvies over het MER en de aanvulling daarop van de Cie. m.e.r. ontvangen (brief met kenmerk 1532-47/Dr/Br/ah, met rapport nr. 1532-46).

Op 18 mei 2008 is op de aanvraag een ontwerpbesluit genomen tot weigering van de Wbr-vergunning Scheveningen Buiten (ref. WSV/949). Het ontwerpbesluit heeft van 22 mei 2008 tot en met 2 juli 2008 ter inzage gelegen. Van de terinzagelegging is kennis gegeven door plaatsing in de Staatscourant nr. 26 van 22 mei 2008, blz. 8.

Op het ontwerpbesluit is één zienswijze ontvangen van de aanvrager. Bij brief van 11 september 2008 heeft aanvrager haar zienswijze nader toegelicht.

Op 1 december 2008 is het definitief besluit genomen tot weigering van de Wbr-vergunning Scheveningen Buiten (ref. WSV/2238). Het besluit heeft van 2 december 2008 tot en met 13 januari 2009 ter inzage gelegen. Van de terinzagelegging is kennis gegeven door plaatsing in de Staatscourant 2008, nr. 233.

Op 12 januari 2009 heeft aanvrager beroep ingesteld bij de rechtbank Utrecht tegen het besluit tot weigering van de Wbr-vergunning.

Op 15 januari 2009 is door Evelop een aanvraag voor Rotterdam Noord-West ontvangen. Deze aanvraag is in behandeling genomen op 26 februari 2009 (ref. WSV/401). De aanvraag bevat een kleinere variant op het windturbinepark Scheveningen Buiten en is gelegen op dezelfde locatie als Scheveningen Buiten. Op 26 juni 2009 is een ontwerpbesluit genomen op de aanvraag Rotterdam Noord-West. Thans is de afwikkeling van deze aanvraag aangehouden.

Op 11 februari 2009 is door het bevoegd gezag in aanvulling op het MER Scheveningen Buiten en bijbehorende addenda de passende beoordeling voor windpark Scheveningen Buiten ontvangen. 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.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Op 23 juni 2009 is in het kader van de nieuwe aanvraag Rotterdam NW op dezelfde locatie als de afgewezen vergunningaanvraag Scheveningen Buiten een nieuw toetsingsadvies door de commissie uitgebracht over het MER en de passende beoordeling en de aanvulling daarop van de oorspronkelijke aanvraag Scheveningen Buiten.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

De behandeling van het beroep ter zitting tegen het besluit Scheveningen Buiten heeft plaatsgevonden op 29 mei 2009 te Utrecht.

Bij uitspraak van 17 augustus 2009 heeft de rechtbank Utrecht het door aanvrager ingestelde beroep gegrond verklaard, het bestreden besluit vernietigd en het bevoegd gezag opgedragen een nieuw besluit te nemen met in achtname van de uitspraak (zaaknummer SBR 09/130). Ingevolge de uitspraak van de rechtbank dient het bevoegd gezag bij het nemen van een nieuw besluit nader in te gaan op de aan het besluit ten grondslag gelegde gegevens, de motivering van de afstanden voor scheepvaart in relatie tot het ankergebied en het windturbinepark, alsmede de mitigerende maatregelen.

Bij brief van 7 september 2009 is door Evelop Netherlands B.V. verzocht de aanvraag op naam te stellen van "Evelop Ontwikkeling B.V.." Bij brief van 29 oktober 2009 (ref. WSV/2009-918) heeft het bevoegd gezag ingestemd met wijziging van de tenaamstelling van de initiatiefnemer in Evelop Ontwikkeling B.V., verder te noemen de aanvrager.

Het nieuwe besluit steunt voor een groot deel op nieuwe gegevens. In het kader van de totstandkoming - na beroep - van het onderhavige besluit, worden belanghebbenden daarom in de gelegenheid gesteld om van het ontwerpbesluit kennis te nemen.

Het ontwerpbesluit is genomen op 2 november 2009 en is per brief (ref. WSV/2009-915) aan Evelop Ontwikkeling B.V. aangeboden. Het ontwerpbesluit heeft van 6 november 2009 tot en met 3 december 2009 ter inzage gelegen. Van de terinzagelegging is kennis gegeven door plaatsing in de Staatscourant van 5 november, nr. 16701. De ontvangen zienswijzen en de reactie daarop zijn opgenomen in bijlage B bij dit besluit.

2) TOETSINGSKADER

Wet beheer rijkswaterstaatswerken

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

Het toetsingskader van een aanvraag om een Wbr-vergunning is neergelegd in artikel 3 Wbr. Het eerste lid van dit artikel bepaalt dat de vergunning geweigerd



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

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:

Datum
18 december 2009
Nummer
WSV/2009-1227

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

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.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

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.

Datum
18 december 2009
Nummer
WSV/2009-1227

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

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 vermijding 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



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

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.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

Luchtvaartveiligheid

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

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



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

de EEZ, bevatten de op die wetten gebaseerde plannen wel degelijk mede beleidsvoornemens die op die zone van toepassing zijn.'

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

Ecologie

Uit artikel 3 lid 2 Wbr volgt dat rekening dient te worden gehouden met de bescherming van belangen van andere dan waterstaatskundige aard, voor zover daarin niet reeds is voorzien bij of krachtens andere wet. Hier wordt met name bedoeld op belangen ten aanzien van natuur en milieu (ecologie), zoals volgt uit de Kamerstukken II 1995/96, 24 573, nr. 6, blz. 3. Met de uitbreiding van het toepassingsgebied van de Wbr tot de EEZ geldt dit evenzeer voor de EEZ (Kamerstukken II, 1999/2000, 26961, nr. 3, p.3/4). 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.

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



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

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.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

Vorzorgsbeginsel

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

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 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.

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;



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

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.

De zienswijzen die zijn ontvangen op de terinzagelegging van het ontwerpbesluit zijn samengevat weergegeven en voorzien van een reactie in bijlage B bij dit besluit. De zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassingen van het besluit.

Datum

18 december 2009

Nummer

WSV/2009-1227

Naar aanleiding van de uitspraak van de rechtbank Utrecht wordt in het hoofdstuk over scheepvaartveiligheid aangegeven:

- welke gegevens door het bevoegde gezag aan het aspect scheepvaartveiligheid ten grondslag zijn gelegd;
- de door het bevoegd gezag gehanteerde afstanden ten opzichte van windturbineparken, respectievelijk het ankergebied;
- de mitigerende maatregelen die de omvang van het park betreffen in relatie tot de vergunningverlening.

Daarnaast zijn voor dit besluit de effecten op luchtvaartveiligheid en ecologie getoetst.

Het bevoegd gezag komt op basis van nieuwe 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 Scheveningen Buiten onder beperkingen een vergunning kan worden verleend.

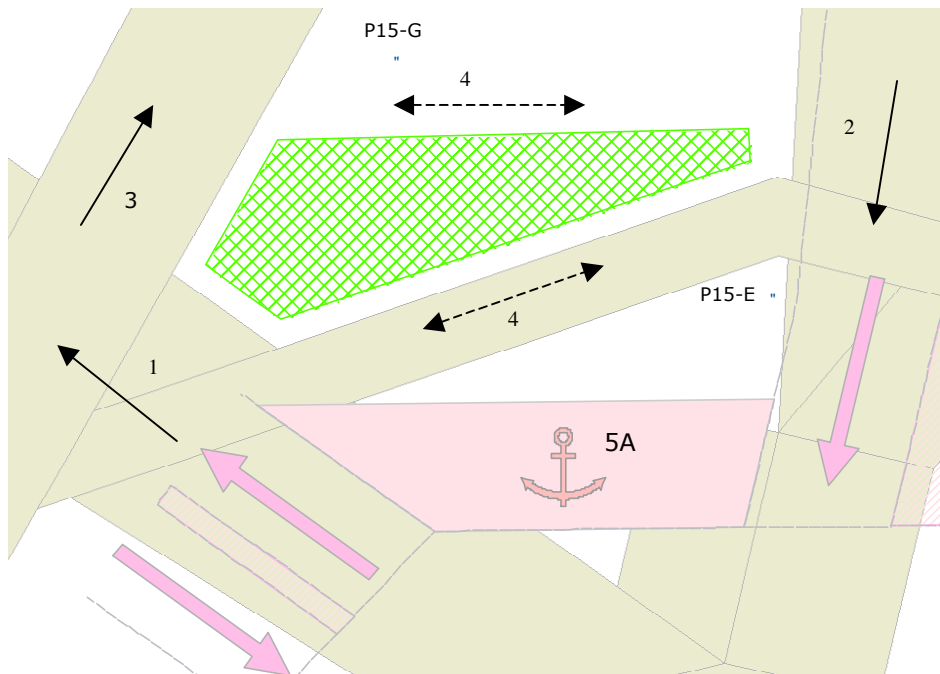
3.1 Effecten op scheepvaartveiligheid

3.1.1 Ligging Scheveningen Buiten

Het windturbinepark Scheveningen Buiten 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.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN



Datum
18 december 2009
Nummer
WSV/2009-1227

Figuur 1: ligging van Scheveningen Buiten (groen) ten opzichte van verkeersstromen 1 t/m 4 (zwarte pijlen). De roze pijlen geven vaarbanen aan in verkeersscheidingsstelsels; het roze gebied is ankergebied 5A ('Maas Noord'). De blauwe stippen zijn mijnbouwinstallaties. [bron: GIS bestanden RWS Noordzee]

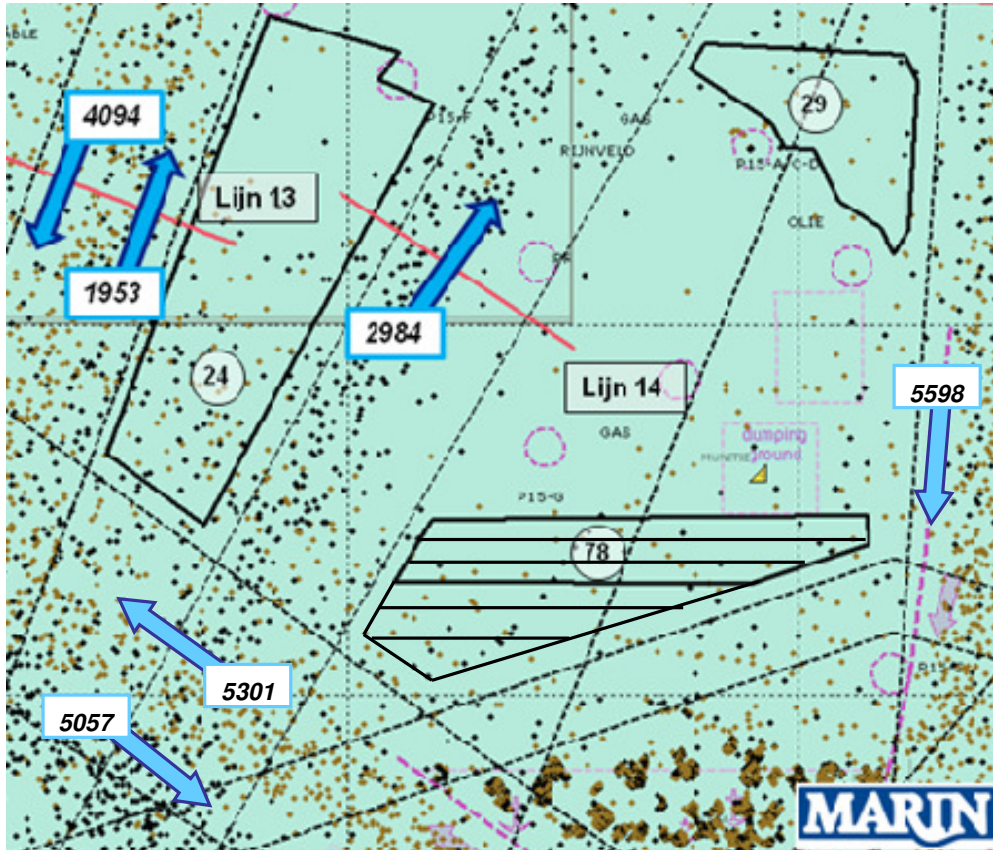
De gegevens over verkeersstromen en aantallen schepen in het MER dateren uit 2004. Langjarige gegevens over scheepsaantallen zijn in het verleden verzameld door gedurende langere tijd (1-2 jaar) over de Noordzee te vliegen en visueel schepen te tellen. Het laatste visuele onderzoek dateert van de periode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

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



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN



Datum
18 december 2009
Nummer
WSV/2009-1227

Figuur 2: Verkeersintensiteit rondom Scheveningen Buiten (gestreepte gebied 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.

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; 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).



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Het park ligt ca. 1-3 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
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

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 ongevalsmodellen van SAMSON toegepast voor het doorrekenen van de effecten van het windturbinepark voor de scheepvaart.

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

- het berekende verwachte totaal aantal aanvaringen en aandrijvingen per jaar gesommeerd over alle windturbines 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

Productschap Vis: In het MER is geen nadere analyse gemaakt van de cumulatieve effecten voor de scheepvaartveiligheid. De veiligheid op zee moet zoveel als mogelijk worden gewaarborgd. Er worden daartoe maatregelen voorgesteld maar een analyse van de uitvoerbaarheid van die maatregelen ontbreekt.

3.1.3 Adviezen

Advies Commissie m.e.r.

In de toetsingsadviezen (7 september 2007, rapport nr. 1532-46 en 23 juni 2009, 2235-11) die omtrent scheepvaartveiligheid zijn afgegeven over de locatie van het



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

windpark is 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.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

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. en aanvullend een in opdracht van het bevoegd gezag door het MARIN uitgevoerde simulatiestudie overwogen en afgewogen.

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.

De keuze voor het inbrengen van de vaarpraktijk in de overwegingen van het besluit is gemaakt nadat in 2007 vanuit de nautische sector (V&W DG Luchtvaart en Maritieme Zaken, Kustwacht, Havenmeesters, redersvereniging, loodsorganisaties etc.) grote zorg werd geuit over de ontwikkelingen rond de windparken op zee in relatie tot de scheepvaartveiligheid. De windparken betreffen een nieuwe ontwikkeling op zee. Effecten van windparken op het gedrag en de veiligheid van de scheepvaart zijn nog nauwelijks bekend. Onafhankelijke analyse van praktijkonderzoek naar de effecten bestaat nog nauwelijks.

Daarnaast geldt dat het beleid van de Nederlandse overheid ten aanzien van de Noordzee is gericht op het handhaven en waar mogelijk verbeteren van de scheepvaartveiligheid (zie 'Toetsingskader'). Om deze twee redenen wordt in deze paragraaf de vaarpraktijk ingebracht en past het bevoegd gezag 'worst case' benaderingen toe.

Daarnaast brengt het bevoegd gezag de vaarpraktijk in relatie met de meest recente verkeersstromen en -intensiteiten, de beschikbare ruimte (breedte van de



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

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;
- de bereikbaarheid van het 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.

Datum

18 december 2009

Nummer

WSV/2009-1227

Nadere overwegingen omtrent de verkeersstromen rondom het windturbinepark

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

Het bevoegd gezag benadert de benodigde breedte op basis van de beschikbare gegevens als volgt:

- De te verwachten scheepvaartintensiteit in de scheepvaartroutes gedurende de komende 20 jaar² (=de levensduur van een windpark),
- de te verwachten scheeps lengtes van schepen op de Noordzee gedurende de komende 20 jaar³,
- de eigen ruimte die een varend schip nodig heeft onder normale omstandigheden⁴,
- de draaicirkels van schepen⁵ ten behoeve van het maken van een crashmanoeuvre (een rondtorn van 360°),
- de toegepaste verkeersrichtingen op de scheepvaartroute (één- of tweerichtingsverkeer)⁶, en

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

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

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

⁵ De tactische diameter van de rondtorn (draaicirkel) van een schip bedraagt 5x de scheeps lengte volgens de ontwerpcriteria; deze diameter geldt bij standaard testcondities (IMO Res.137(76) en MSC/Circ.1053). Omdat de standaard testcondities waarschijnlijk niet aanwezig zullen zijn op moment van een rondtorn (crashmanoeuvre) op open zee wordt in dit besluit een veiliger draaicirkel van 6x de scheeps lengte gehanteerd;



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

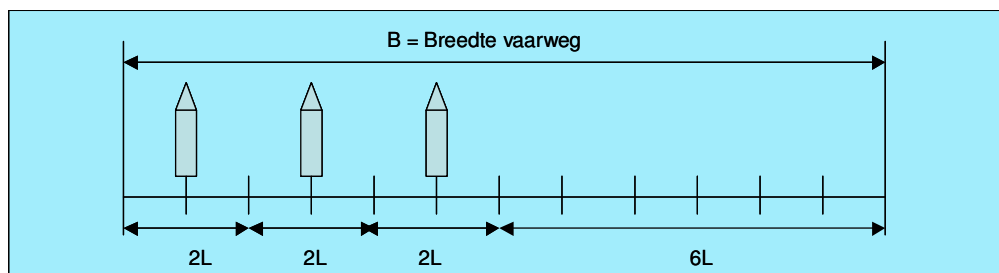
- het vaargedrag van schepen in scheepvaartroutes⁷.
Bij de berekeningen is uitgegaan van 'worst case scenario's'.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

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. 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 elkaar veilig moeten kunnen oplopen in de verkeersstroom⁸. 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), zie figuur 3.



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.

De beschikbare vaarwegbreedte voor verkeersstroom 1 tussen de tegengestelde verkeersstroom en het windpark is 2,7 NM; dit is dus voldoende.

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. Evenals bij verkeersstroom 1 gaan we daarom uit van 3 schepen die elkaar veilig moeten kunnen oplopen in de verkeersstroom. Daarvoor is een vaarwegbreedte van 2,6 NM nodig (zie figuur 3).

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

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

⁸ In hoofdstuk 5 van de Netwerkevaluatie Noordzee 2007 (Marin) is een deel van het verkeer in de zuid gaande baan van het VSS Maas Noord (verkeersstroom 2) geanalyseerd. In deze baan van 2 NM breed varen rond de 6000 schepen per jaar wat dus vergelijkbaar is met verkeersstroom 1. Uit de evaluatie blijkt dat in 0.19% van het jaar 2007 3 schepen tegelijk aanwezig waren op een traject van 3 NM lengte.

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



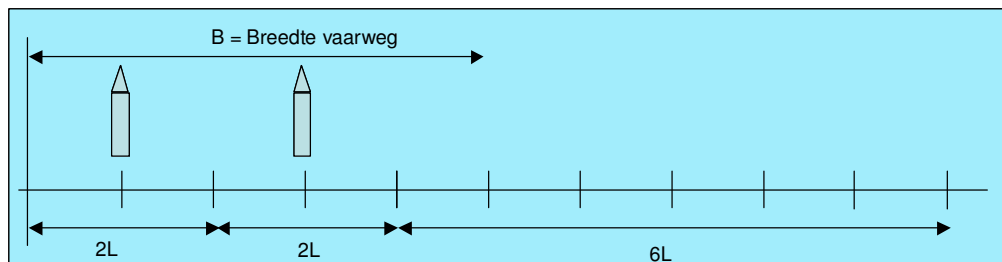
BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

De schepen in deze verkeersstroom bevinden zich in een verkeersbaan van een verkeersscheidingstelsel (VSS), wat inhoudt dat zij gebonden zijn aan de in de zeekaart ingetekende routes en aan de specifieke voorschriften van de Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee betreffende het varen in verkeersscheidingstelsels¹⁰. 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 beschikbaar tussen de verkeersbaan en de veiligheidszone van het windpark. Er is dus voldoende ruimte voor verkeersstroom 2.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

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. Omdat de scheepvaartintensiteit in verband met het tij of de beschikbaarheid van ligplaatsen kan variëren is de piekbelasting groter dan dit gemiddelde. Daarom wordt uitgegaan van twee schepen die veilig naast elkaar moeten kunnen varen in de route van de betreffende verkeersstroom. De benodigde ruimte voor twee schepen naast elkaar, uitgaande van schepen van 400 meter lengte bedraagt 4000 meter (2,2 NM) (zie figuur 4).



Figuur 4: Minimale breedte van een vaarweg waarin 2 schepen van 400m lengte elkaar kunnen oplopen bedraagt 4 maal de scheepslengte ($2 \times 2 \times 400 \text{ m} = 1600 \text{ m} = 0,9 \text{ NM}$) om elkaar op voldoende afstand te passeren plus 6 scheepslengtes ($6 \times 400 \text{ m} = 2400 \text{ m} = 1,3 \text{ NM}$) voor de effectieve draaicirkel in geval van een uitwijk(crash) manoeuvre van 1 schip dus in totaal 2,2 NM.

De veiligheidszone rond het windturbinepark grenst direct aan deze verkeersstroom. Het verkeer heeft echter aan bakboord geen vaste obstakels te verwachten zodat er voldoende ruimte aanwezig is om het park veilig te kunnen passeren. Mogelijk verschuift de verkeersstroom, met name van grote schepen, vanwege het windpark 1-2 NM naar het westen.

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

Het betreft zeer kleine hoeveelheden (niet-routegebonden) schepen die momenteel door het gebied van het windpark varen en zich na de aanleg van het park noord en zuid van het windpark zullen 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. Hoeveel schepen exact

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



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

noord of zuid om het windpark heen zullen varen is niet te voorspellen omdat bij de keuze van de vaarroute meerdere factoren een rol spelen, zoals de haven van vertrek en de bestemming en het overige verkeer rondom het windpark. Er is voor deze schepen met goede manoeuvreereigenschappen en in deze kleine aantallen voldoende ruimte noord en zuid van het windpark. De platforms P15-E (ca. 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 obstakels. 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
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

Conclusie met betrekking tot verkeersstromen

Het bevoegd gezag komt op basis van het bovenstaande tot de conclusie dat de verkeersstromen rond het windturbinepark Scheveningen Buiten nauwelijks hinder zullen ondervinden van het windpark. Er is berekend dat er voor de verschillende verkeersstromen voldoende ruimte is om het park veilig te kunnen passeren. Nadere overwegingen omtrent het kruisen van verkeersstromen nabij het park, de bereikbaarheid van het ankergebied en de cumulatieve effecten met andere windparken 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 ruim 1 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 kan een groot schip op zeesnelheid 1-2 NM van zijn oorspronkelijke koerslijn verwijderd raken. 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 ca. 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 uit zeer kleine hoeveelheden kleine schepen. Omdat het windpark aan de stuurboordzijde 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 kruisingsituaties voor kunnen doen als er west-oostgaand verkeer ten zuiden van het park langs vaart is de kans hierop niet significant vanwege het kleine aantal schepen in verkeersstroom 4. Het bevoegd gezag vindt dit dan ook geen reden om meer ruimte te reserveren voor de scheepvaart.

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 AIS gegevens 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



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

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 gekruist¹¹. 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 niet significant vanwege het kleine aantal schepen in verkeersstroom 4. Het bevoegd gezag vindt dit dan ook geen reden om meer ruimte te reserveren voor de scheepvaart.

Datum
18 december 2009
Nummer
WSV/2009-1227

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 dient ca. 1 NM vrijgehouden te 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 verwaarloosbaar, zodat het bevoegd gezag dit geen reden vindt om meer ruimte te reserveren voor de scheepvaart.

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 Scheveningen Buiten 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.

Indien kapiteins de ruimte om het ankergebied aan te lopen als onvoldoende ervaren zullen zij het ankergebied mijden en buiten het ankergebied gaan liggen of zij zullen om gaan varen om het gebied vanuit een andere richting aan te lopen. Beide situaties zijn ongewenst in het drukke aanloopgebied van Rotterdam waarin door de instelling van verkeersmaatregelen waaronder het instellen van een verkeersscheidingsstelsel juist wordt gestreefd naar ordening in het verkeersbeeld. De meest voorkomende aanlooprichtingen van het ankergebied zijn vanuit het noorden (verkeersstroom 2) en het noordwesten (in tegengestelde richting van verkeersstroom 1).

Eerder heeft het bevoegd gezag de vergunning voor het windpark Scheveningen Buiten geweigerd omdat zij op basis van de toen beschikbare informatie constateerde dat de bereikbaarheid van het ankergebied in het geding komt door de ligging van (een groot gedeelte van) het windpark. Naar aanleiding van de uitspraak van de rechtbank omtrent dit besluit heeft het bevoegd gezag een nader onderzoek in laten stellen naar de bereikbaarheid van het ankergebied door het Marin. Op de brugsimulator van het Marin zijn door 4 verschillende kapiteins onder verschillende omstandigheden (weer, type schepen, ligging van het windpark enz.) de noordelijke en noordwestelijke aanloop van het ankergebied gesimuleerd. Dit heeft geresulteerd in een rapport¹² waarin het volgende wordt geconcludeerd:

- vanuit het noorden is het ankergebied veilig aan te lopen indien het windpark wordt gebouwd;

¹¹ Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, voorschrift 10c.

¹² Rapport nr. 23871.620/2 'Bereikbaarheid ankergebied 5A', Marin, 28 oktober 2009.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

- voor schepen die vanuit het noordwesten komen levert het windpark problemen op omdat er onvoldoende ruimte is tussen windpark en ankergebied. Schepen die het ankergebied vanuit het noordwesten (in tegengestelde richting van verkeersstroom 1) willen aanlopen zullen bij de overheersende wind -en stroomrichting juist ten zuidwesten van het windpark de tegenliggende verkeersstroom 1 oversteken. Zij zullen tussen het windpark en het ankergebied, buiten de vaarroutes, een draai richting het ankergebied maken. Er is daarbij een afstand van 1 NM tot het windpark en 1,5 NM tot de noordwest gaande baan van het verkeersscheidingsstelsel Maas Noordwest nodig.

Op basis van de studie concludeert het bevoegd gezag dat er ten behoeve van de bereikbaarheid van het ankergebied vanuit het noordwesten tussen het windpark en het ankergebied een afstand van 2,5 NM (1 NM vanaf het windpark + 1,5 NM tot het VSS) gehouden dient te worden.

Conclusie omtrent bereikbaarheid ankergebied

De bereikbaarheid van ankergebied 5A vanuit alle richtingen is noodzakelijk voor het behoud van ordening in de verkeerssituatie in het drukke aanloopgebied van Rotterdam. Vanuit het noorden is het ankergebied veilig aan te lopen indien het windpark wordt gebouwd. Het windpark levert echter een complicatie op voor het aanlopen van het ankergebied vanuit het noordwesten. Uit simulatiestudies blijkt dat om de aanloop veilig te kunnen uitvoeren een afstand van 2,5 NM nodig is tussen het windpark en het ankergebied. Het aangevraagde windturbinepark ligt gedeeltelijk binnen deze zone. Dit raakt derhalve de grondslag van de aanvraag.

Het bevoegd gezag heeft het belang van weigering van de volledige vergunning afgewogen tegen het belang van vergunningaanvrager bij gedeeltelijke vergunningverlening. De aanvraag voor het windturbinepark Scheveningen Buiten is relatief groot. In dit geval acht het bevoegd gezag van belang dat na gedeeltelijke weigering, gelet op de geografische ligging, in omvang een voldoende groot park resteert. Het belang van een doelmatig gebruik van de Noordzee en in samenhang daarmee de scheepvaartveiligheid worden in dit geval niet geschaad. Daarnaast heeft aanvrager eerder onder de naam Rotterdam Noord-West een nog kleiner windturbinepark op dezelfde locatie aangevraagd (ontwerpbesluit d.d. 26 juni 2009, kenmerk WSV-156). Hieruit blijkt naar het oordeel van het bevoegd gezag dat de economische uitvoerbaarheid van een kleiner windturbinepark Scheveningen Buiten niet in het geding is. Gelet op het voorgaande zal het bevoegd gezag een gedeelte van de aanvraag voor zover dat is gelegen binnen de zone van 2,5 NM weigeren.

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. Visserijschepen 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.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

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 toezicht vanaf de wal ook gerealiseerd kan worden en acht een begeleidingsschip in de operationele periode dan ook niet noodzakelijk. Tijdens de bouwfase, waarin werkschepen af en aan varen, is de aanwezigheid van een begeleidingsschip ter plaatse wel noodzakelijk.

Datum

18 december 2009

Nummer

WSV/2009-1227

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

Overwegingen omtrent cumulatieve effecten

Ten tijde van het opstellen van dit besluit zijn in de directe omgeving van Scheveningen Buiten geen andere windturbineparken aanwezig. Wel is een definitief besluit afgegeven voor het windpark West Rijn en is een positief ontwerpbesluit afgegeven voor het windpark Beaufort, respectievelijk oostelijk en westelijk van Scheveningen Buiten.¹³

Realisering van het windturbinepark Scheveningen Buiten 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 Scheveningen Buiten gepasseerd wordt. De verkeersstroom wordt daarom niet 'ingeklemd'.

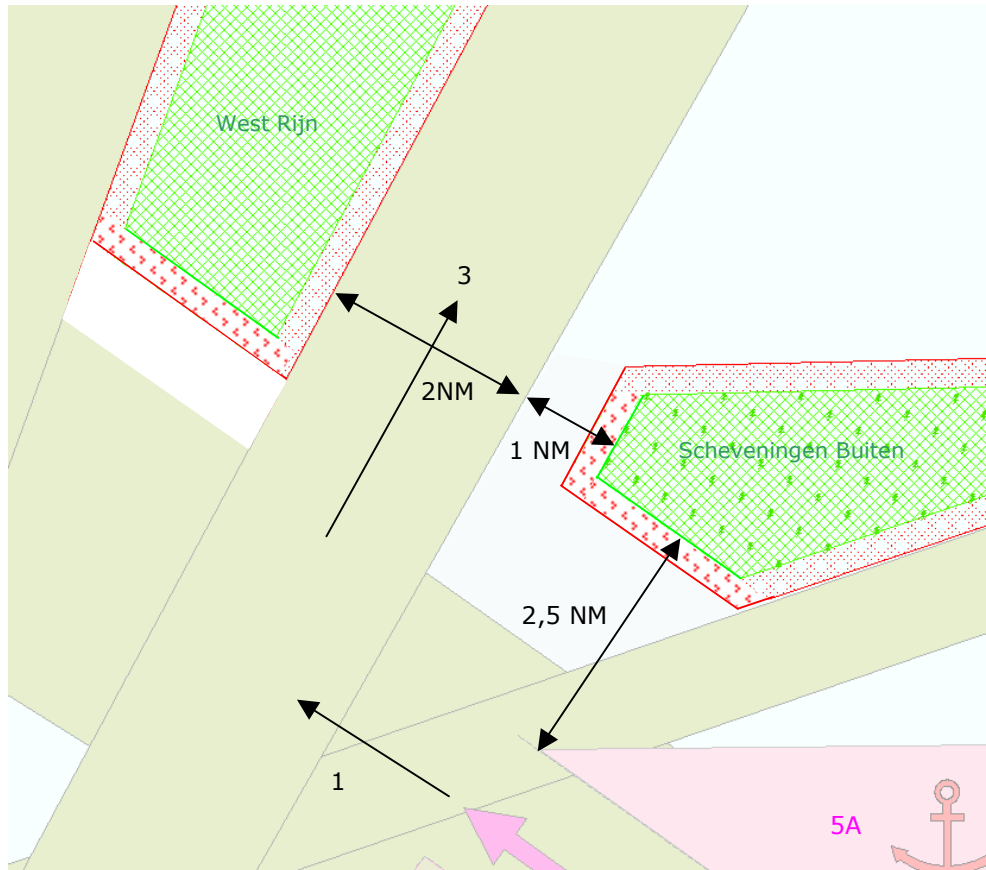
Realisering van het windturbinepark Scheveningen Buiten in combinatie met het windturbinepark West Rijn (zie figuur 5) levert echter wel een begrenzing van de vaarweg op voor verkeersstroom 3 (2984 schepen per jaar; gem. 8 per dag, en mogelijk wordt dit aantal nog groter vanwege het ruimtebeslag van West Rijn) welke over een korte afstand aan twee kanten begrensd wordt door windparken. De vaarweg tussen de veiligheidszones van de windparken is indien de zuidwesthoek van het Scheveningen Buiten niet wordt vergund (zie conclusies met betrekking tot kruisend verkeer en bereikbaarheid ankergebied) ca. 2,7 NM breed. Dit is voldoende voor het aantal schepen dat er passeert (2984 per jaar). 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 onaanvaardbaar gevaar voor de verkeersveiligheid.

¹³ Zie de aangehouden cumulatiefvolgorde in paragraaf 3.3.4.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Datum
18 december 2009
Nummer
WSV/2009-1227



Figuur 5: Ligging verkeersstroom 3 tussen de windturbinepark en West Rijn en Scheveningen Buiten. De rood gearceerde omrandingen zijn de veiligheidszones van 500 meter rondom de windturbineparken. De zuidwest zijde van Scheveningen Buiten is verkleind vanwege de benodigde ruimte voor de aanloop van het ankergebied (2,5 NM). De westzijde is verkleind vanwege het kruisend verkeer in verkeersstromen 1 en 3 (1 NM). Verkeersstroom 3 heeft een vaarwegbreedte van 2,7 NM (veiligheidszones niet meegerekend).

Conclusie van het bevoegd gezag omtrent scheepvaartveiligheid

Op grond van het MER, het advies van de Commissie en de aanvullende locatiespecifieke MARIN simulatie ten aanzien van het ankergebied 5a komt het bevoegd gezag met bovenstaande overwegingen tot de conclusie dat op basis van scheepvaartveiligheid een vergunning onder beperkingen en voorwaarden kan worden verstrekt. 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 windturbinepark een afstand van ca. 1 NM tot verkeersstroom 3 zal moeten worden vrij gehouden van windturbines en aan de zuidwest zijde van het windturbinepark 2,5 NM vrijgehouden moet worden tot het ankergebied 5A op basis van de uitgevoerde simulatie. Daarom zal een deel van de vergunningaanvraag gelegen binnen deze zone geweigerd worden. De bedoelde voorwaarden worden in paragraaf 3.1.5 'Maatregelen en voorschriften' nader toegelicht.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

3.1.5 Maatregelen en voorschriften

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

Veiligheidszone

Rondom Scheveningen Buiten dient op grond van artikel 6 Wbr een veiligheidszone van 500 meter te worden ingesteld, zie voorschrift 3. Instelling gebeurt via een publicatie door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat in de Staatscourant. Daarbij zal het windturbinepark, inclusief de veiligheidszone ook op zeekaarten aangegeven worden.

Instelling van een veiligheidszone betekent dat het windturbinepark, met inbegrip van deze zone zelf, gesloten is voor alle scheepvaart, met uitzondering van onderhouds- en onderzoeksschepen ter uitvoering van de verplichtingen bij of krachtens deze vergunning, of het beheer van kabels of leidingen in deze zone, en schepen van de overheid die vanwege (wettelijke) taakuitoefening in de veiligheidszone moeten zijn.

Maatregelen ter vergroting van de zichtbaarheid van het park

a. Markering van de windturbines

De International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA) heeft in juli 2000 (revisie in 2004) richtlijnen voor de markering en verlichting van windturbineparken vastgesteld. De richtlijnen zijn bedoeld ter vergroting van de zichtbaarheid van windturbines voor de scheepvaart. In de richtlijnen worden verder radarondersteunende maatregelen en het gebruik van AIS¹⁴ als navigatiehulp onder de aandacht gebracht. Het bevoegd gezag schrijft dan ook een radarreflector op het werkbordes en plaatsing van AIS-markeringen voor.

In voorschrift 13 bij dit besluit is opgenomen dat de aanvrager ten minste 1 maand voor aanvang van de bouw van het park het in detail uitgewerkte verlichtingsplan ter goedkeuring voorlegt aan het bevoegd gezag die dit toetst.

b. Effecten op scheepsradarinstallaties

De effecten van het windturbinepark op de radarinstallaties op schepen zijn volgens het MER minimaal, echter dit dient wel in praktijk bevestigd te worden. In het kader van het Monitoring- en evaluatieprogramma zullen daarom de effecten op scheepsradars onderzocht moeten worden, zie bijlage 1 bij de voorschriften. Indien zich significante effecten op de scheepvaartveiligheid voordoen en deze door maatregelen in of rondom het windturbinepark te verhelpen zijn, dient de aanvrager deze maatregelen op last van het bevoegd gezag te nemen.

c. Effecten op VTS radarinstallatie

Mogelijk levert het windturbinepark storingen op voor de VTS walradar; dit dient in praktijk vastgesteld te worden. Deze storingen kunnen voorkomen worden door middel van één of meerdere steunradars bij het park. De vergunninghouder dient in het kader van het monitoring- en evaluatieprogramma onderzoek te doen naar die mogelijke verstoring, zie bijlage 1 bij de voorschriften.

Op basis van dit onderzoek zal het bevoegd gezag in samenspraak met de Havenmeester van Rotterdam, de Kustwacht en de aanvrager bepalen of een steunradar nodig is. Indien dat het geval is zal deze op kosten van de aanvrager geplaatst worden.

¹⁴ IALA recommendation A-126.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Maatregelen ten behoeve van kruisend verkeer en ankergebied 5A

Zoals beschreven in de conclusie van het bevoegd gezag omtrent scheepvaartveiligheid zal een deel van de vergunningaanvraag, bestaande uit 30 turbines aan de westzijde van het windturbinepark en het 2^e transformatorstation, op basis van scheepvaart niet gehonoreerd worden. In voorschrift 3 bij dit besluit is een kaartje opgenomen van het resterende windturbinepark.

Datum

18 december 2009

Nummer

WSV/2009-1227

Maatregelen ter voorkomen en verhelpen van noodsituaties

Indien zich noodsituaties voordoen of zich dreigen voor te doen in of nabij het windturbinepark kan het nodig zijn om enkele of meerdere windturbines tijdelijk stil te zetten ten behoeve van 'search and rescue' (SAR) operaties met behulp van schepen en helikopters, dan wel ter vermindering van de effecten van een (dreigende) noodsituatie. Daarnaast dient de aanvrager in het kader van het Monitoring- en evaluatieprogramma een boekhouding bij te houden van alle incidenten en bijna-incidenten in het windturbinepark en bijbehorende veiligheidszone, zie bijlage 1 bij de voorschriften.

3.2 Effecten op luchtvaartveiligheid

3.2.1 Ligging Scheveningen Buiten

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) aangewezen¹⁵. Doel van dergelijke aanwijzingen is om het mogelijk te maken helikopteroperaties veilig uit te kunnen voeren.

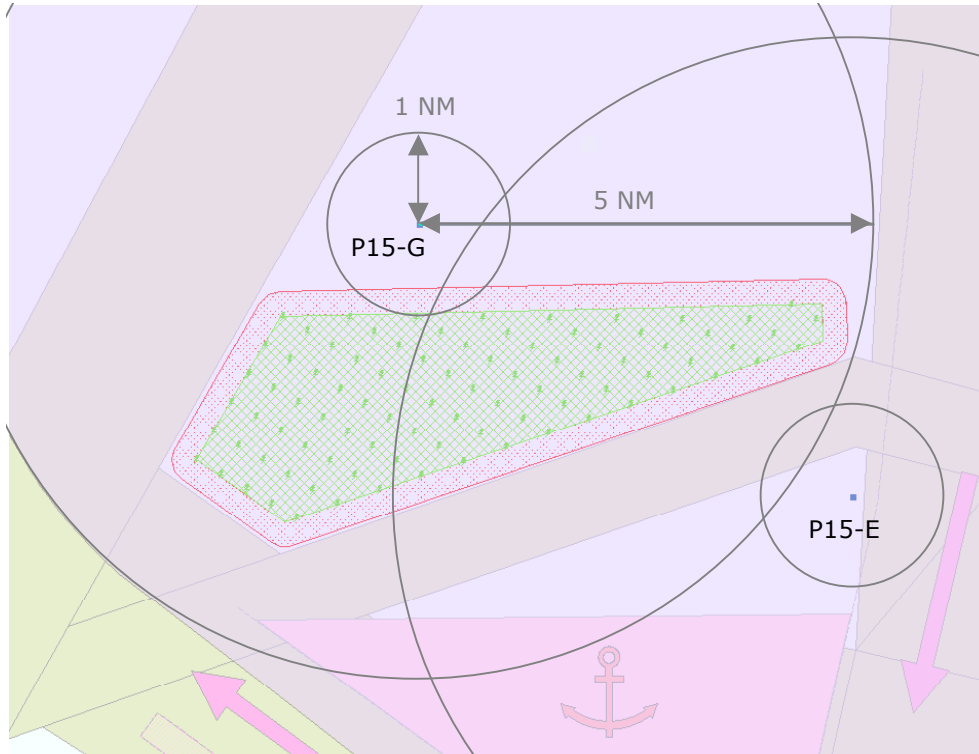
Onderstaande figuur 6 geeft de ligging van het park weer ten opzichte van deze gebieden en routes in de directe omgeving. Het park ligt daarbij:

- 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.

¹⁵ HTZ: 5 NM zone rondom een (enkel) platform. HPZ: omhullende van HTZ's voor het veilig uitvoeren van vluchten tussen helidekken op lage hoogte. HMR: route op 1500 voet (ft) hoogte (ondergrens) met minimale verticale obstakelklaring van 1000 ft en een 'breedte' van 4 NM. HPZ's, HTZ's en HMR's zijn vastgelegd op de kaart 'North Sea operations' (ENR 6-3.3) op www.ais-netherlands.nl



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN



Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

Figuur 6: Ligging 'Scheveningen Buiten' (groen geruit) t.o.v. platforms, de HPZ Rijnveld (lichtpaars gebied). Rondom de platforms zijn cirkels met 1 NM en 5 NM radius weergegeven.

3.2.2 Het MER

Helikopteroperaties van en naar mijnbouwplatforms

Aanvrager stelt dat vooral het helikopterverkeer van en naar de offshore platforms P15-G en P15-E bij het aanvliegen en het vertrek rekening zal moeten houden met het windturbinepark, wanneer vliegbewegingen boven het gebied tussen het windturbinepark en het platform nodig zijn. 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 aanvliegrichting komt overeen met de aanvliegrichting 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 windturbinepark 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 windturbinepark 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.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Inspraak op het MER

- Inspreker TAQA constateert dat het windturbinepark Scheveningen Buiten in zijn geheel binnen de Rijnveld HPZ valt en derhalve een gevaar voor de veiligheid voor helikopteroperaties binnen deze zone vormt, daarbij uitgaand van een minimale afstand van 5 mijl ten opzichte van de productieplatformen P15-E en P15-G conform de Rijnveld HPZ zoals opgenomen in de kaart ENR 6-3.3 Noordzee-operaties.
- Inspreker Luchtverkeersleiding Nederland stelt dat de geplande windturbines obstakels vormen voor de signaalverbindingen tussen platforms en helikopters. Dit kan ten koste gaan van de radiocommunicatie- en surveillance dekking waardoor een minder veilige situatie kan ontstaan.

Datum

18 december 2009

Nummer

WSV/2009-1227

3.2.3 Adviezen

Advies Commissie m.e.r.

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

Advies IVW

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

- JAR OPS 3 Subpart E¹⁶
- ICAO Annex 14 part II heliports¹⁷
- Mijnbouwbesluit en Mijnbouwregeling
- CAP 764 en AIP Netherlands¹⁸

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.

¹⁶ Europese regelgeving en van kracht op vluchtuitvoering door in Nederland gevestigde organisaties

¹⁷ Bijlage bij het verdrag van Chicago van 1944 waarbij Nederland verdragspartij is. Deze regelgeving richt zich onder andere op het inrichten van helikopterlandingsplaatsen.

¹⁸ CAP 764 en AIP Netherlands zijn richtlijnen waarin veiligheidscriteria worden beschreven.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

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 surveillancedekking. 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.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

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 gemaakt van het effect van het windturbinepark Scheveningen Buiten op helikopteroperaties van en naar de omliggende platforms.

Overwegingen omtrent helikopteroperaties op mijnbouwplatforms

Vanaf 07:00¹⁹ 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 worden helikopteroperaties van en naar de platforms niet belemmerd omdat visueel gesepareerd kan worden van obstakels zoals windturbineparken.

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

¹⁹ Alle tijden zijn Lokale Tijd (LT).



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Een IFR nadering verloopt als volgt;

1. Op 5 NM wordt de nadering ('Final Approach') ingezet vanaf 1500 ft hoogte²⁰.
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 wijzigingen en uit te klimmen.

Datum

18 december 2009

Nummer

WSV/2009-1227

Voor het veilig uitvoeren van IFR operaties dienen de volgende gebieden, vastgelegd in de JAR-OPS 3 Subpart E²¹, obstakelvrij te zijn (zie figuur 7):

- 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 afvliegeroute.

²⁰ In het geval van een nadering via een HMR. Bij shuttlevluchten vanaf een lagere hoogte.

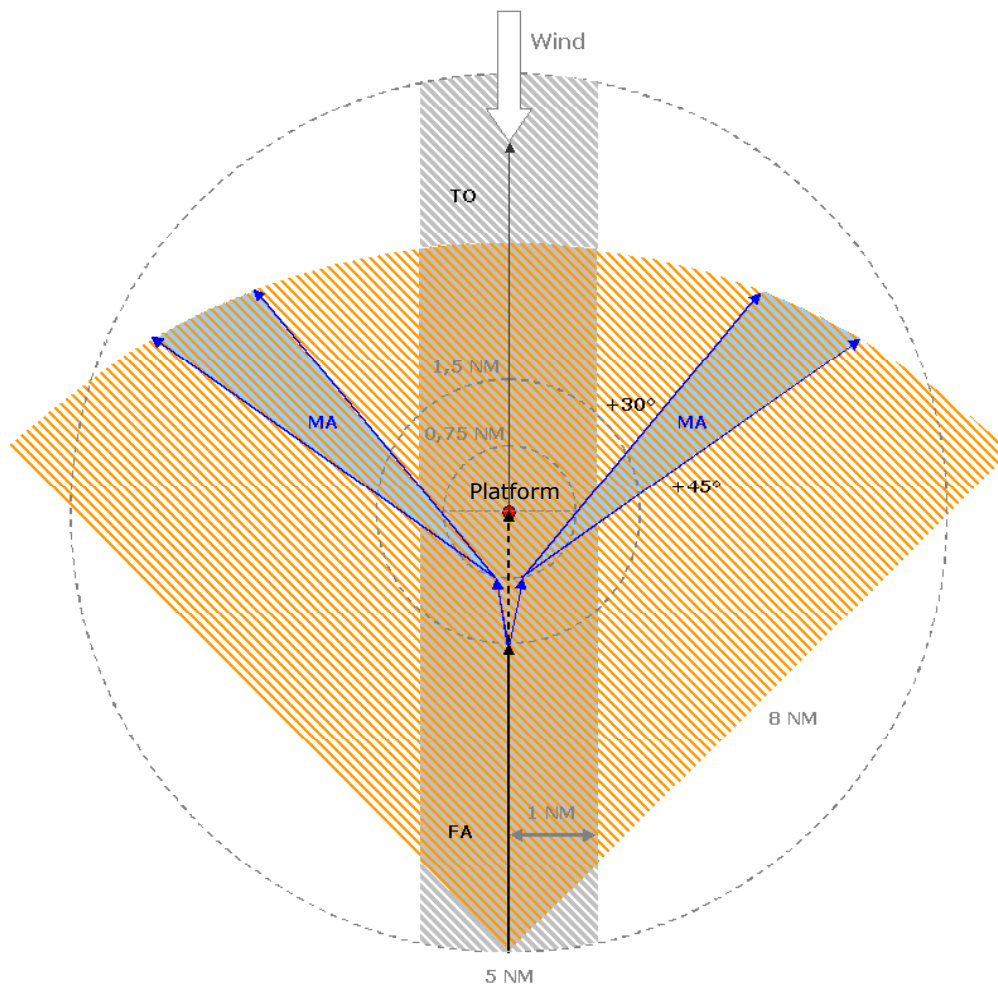
²¹ (IEM to) Appendix to JAR-OPS 3.430 sub-paragraph (i): Airborne Radar Approach for overwater operations.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227



Figuur 7: 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 afgevoegen. 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.

In principe worden platforms tegen de wind in aan- en afgevoegen. Een windturbinepark dat zich binnen 5 NM van een platform bevindt, beperkt de mogelijkheid om voor iedere windrichting veilig helikopteroperaties onder IFR uit te kunnen voeren. 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.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

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

1. Uit gegevens over zicht en de hoogte van de wolkenbasis volgt hoe vaak IFR condities²² gemiddeld voorkomen tussen 7:30 en 20:30 en binnen UDP²³.
2. Uit de obstakelvrije gebieden (zie figuur 7) 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 gemiddeld voorkomen tussen 7:30 en 20:30.

Daar de door het bevoegd gezag gebruikte datasets (IFR condities en windrichtingen) van locatie Valkenburg niet met elkaar gecorreleerd zijn kan op basis van deze data geen getalsmatige conclusie worden getrokken. Dit zou in principe wel mogelijk zijn door aannames te maken omtrent:

- De momenten waarop IFR condities voorkomen;
- Het daarmee gelijktijdig voorkomen van ongunstige windrichtingen;
- Hoe dit gelijktijdig voorkomen van IFR condities en ongunstige windrichtingen zich in tijd verhoudt tot de logistieke praktijk van de platform- en helikopteroperators.

Dit zou echter leiden tot een theoretisch getal met slechts een beperkte praktijkwaarde voor de operators. De planning van vluchten wordt namelijk weken tot maanden van tevoren gemaakt op basis van beschikbaarheid van betreffende werknemers en helikopters²⁴. Pas in de laatste fase kan rekening worden gehouden met de op dat moment beschikbare weersverwachting ter plaatse van het platform waarbij, eenmaal ter plekke, de omstandigheden anders kunnen zijn dan voorspeld. De daadwerkelijke nadering richting een platform neemt slechts 15 minuten in beslag. De definitie van de gewenste 'window of opportunity' is daarom essentieel bij het getalsmatig bepalen van de mogelijk operationele beperking. Dit is echter gelet op het voorgaande vrijwel onmogelijk. Om deze reden wordt in de overwegingen geen kwantitatieve conclusie getrokken maar wordt het effect van het windturbinepark op helikopteroperaties van en naar mijnbouwplatforms in kwalitatieve mate ingeschat.

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.

²² Zicht minder dan 4000 meter en/of wolkenbasis beneden 600 ft

²³ 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.

²⁴ Dit kan een blok zijn van bijvoorbeeld 2 uur. Slechts de grotere mijnbouwoperators hebben de gehele dag een helikopter tot hun beschikking.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

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

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

Het park ligt op 1 NM ten zuiden van het platform P15-G (zie figuur 6). 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 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.

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	Totaal
	WNW-ONO	OZO-WZW		
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



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

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.

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 6). 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.

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.

Datum
18 december 2009
Nummer
WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

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.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

Overwegingen omtrent cumulatieve effecten

Ten tijde van het opstellen van dit besluit zijn in de directe omgeving van Scheveningen Buiten geen andere windturbineparken aanwezig. Wel is ten noordwesten van Scheveningen Buiten het windturbinepark West Rijn vergund en is ten noordoosten van Scheveningen Buiten het windturbinepark Beaufort vergund.

Realisering van het windturbinepark Scheveningen Buiten in combinatie met het windturbinepark West Rijn zal de helikopteroperaties van en naar platform P15-G verder beperken. Het windturbinepark Scheveningen Buiten en windturbinepark Beaufort hebben geen cumulatief effect op luchtvaartveiligheid.

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 Scheveningen Buiten op grond van luchtvaartveiligheid vergund kan worden.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

3.2.5 Maatregelen en voorschriften

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

Markering en bekendmaking van het windturbinepark

Op grond van onder meer ICAO regelgeving en CAP 764 dienen windturbineparken op de Noordzee van hindernisverlichting te worden voorzien ten behoeve van de luchtvaartveiligheid. Afhankelijk van de locatie en de hoogte van het windturbinepark kunnen door IVW aanvullende eisen worden gesteld. Uitval van de stroomvoorziening dient ondervangen te worden. Daarnaast dienen de windturbines in een witte kleur uitgevoerd te worden ten behoeve van de luchtvaartveiligheid. Momenteel werkt IVW de eisen ten aanzien van markering en verlichting van offshore windturbineparken uit in beleid, waaraan de vergunninghouder zal moeten voldoen, zie voorschrift 13.

Op grond van ICAO regelgeving dienen alle objecten met een hoogte van 100 meter of meer aan de luchtvaart te worden bekend gesteld. Derhalve worden alle objecten welke 100 meter of hoger zijn in luchtvaartpublicaties en op luchtvaartkaarten gepubliceerd. Rijkswaterstaat dient daartoe de benodigde gegevens in bij Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Radio- en radardekking

In aansluiting op het advies van de Commissie MER en het advies en de inspraak van het LVNL zullen in het kader van het monitoring- en evaluatieprogramma de effecten op de radio- en radardekking onderzocht worden, zie bijlage 1 bij de voorschriften, punt 10.

Indien zich significante effecten op de luchtvaartveiligheid voordoen en deze door maatregelen in of rondom het windturbinepark te verhelpen zijn, dient de aanvrager deze maatregelen op last van het bevoegd gezag te nemen.

Maatregelen ter voorkomen en verhelpen van noodsituaties

Indien zich noodsituaties voordoen of zich dreigen voor te doen in of nabij het windturbinepark kan het nodig zijn om enkele of meerdere windturbines tijdelijk stil te zetten ten behoeve van SAR operaties met behulp van schepen en helikopters, dan wel ter vermindering van de effecten van een (dreigende) noodsituatie. In voorschrift 14 is opgenomen dat de aanvrager op last van de directeur van de Kustwacht de turbines direct stil zal zetten.

Daarnaast dient de aanvrager in het kader van het Monitoring- en evaluatieprogramma een boekhouding bij te houden van alle incidenten en bijna-incidenten in het windturbinepark en bijbehorende veiligheidszone (zie bijlage 1 bij de voorschriften, punt 10).

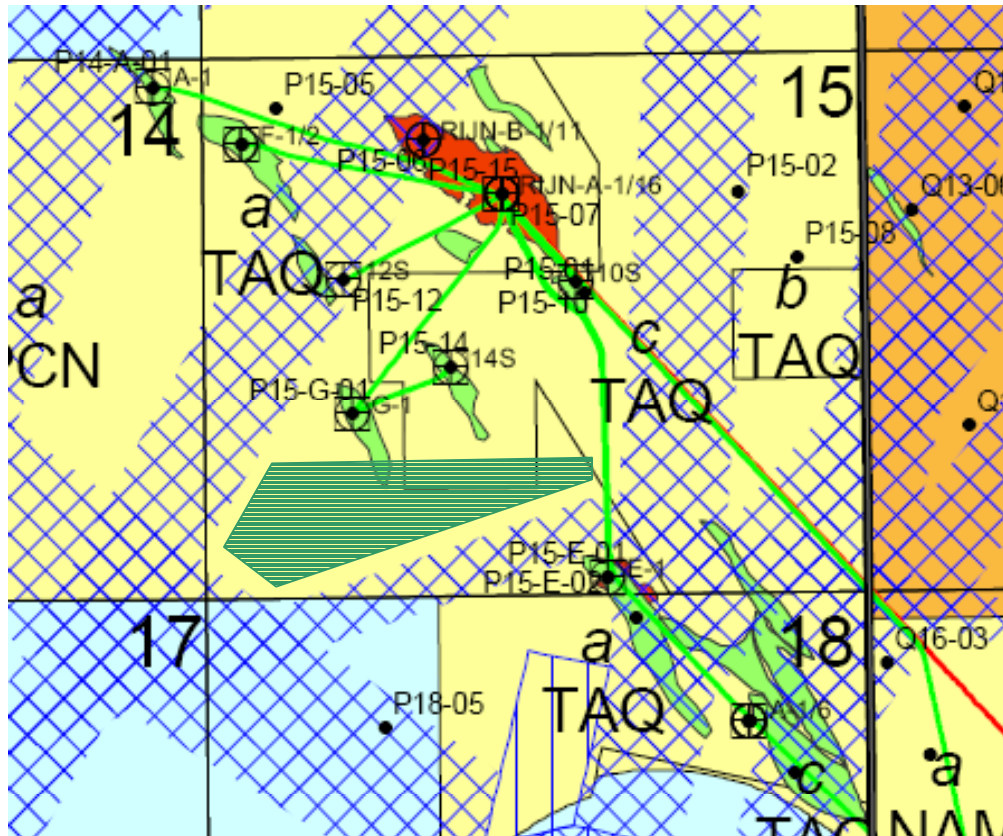
3.3 Effecten op mijnbouw

3.3.1 Ligging Scheveningen Buiten

Het windturbinepark is gesitueerd in blok P15 (indeling volgens Mijnbouwwet). Vergunninghouder/uitvoerder in de nabijheid van het park is TAQA Energy B.V.: winningsvergunning P15, P15b (tot 2024), P15c, P18a, P18c (tot 2032).



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN



Datum
18 december 2009
Nummer
WSV/2009-1227

Figuur 8: Situering van windturbinepark Scheveningen Buiten t.o.v. platforms en boorgaten, prospects (groen: gas, rood: olie) en mijnbouwvergunningen (geel: winningvergunning, oranje: opsporingsvergunning) [Bron: GIS bestanden RWS en kaart 'Oil and gas in the Netherlands' oktober 2009, TNO, www.nlog.nl]

3.3.2 Het MER

In het MER wordt aangegeven dat de gasproductie van 2005 ten opzichte van 2004 met 16% is afgenomen; de aardoliewinning op het Continentaal plat nam met 40% af. Gezien het voorgaande wordt in de toekomst geen uitbreiding van offshore olie- en gaswinning verwacht. Wel zullen naar verwachting meer kleine velden ontwikkeld worden en zal de exploitatie van grote velden afnemen.

Inspraak op het MER

Taqa geeft aan dat door de komst van het park de mogelijkheden voor toekomstige olie en gaswinning zullen worden beperkt. Tevens zullen de mogelijkheden voor CO₂ opslag beperkt worden.

3.3.3 Overwegingen en conclusie van het bevoegd gezag

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. Het bevoegd gezag heeft onderzocht of mogelijke toekomstige opsporings- en winningsactiviteiten belemmeringen ondervinden



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

vanwege het windturbinepark. Bij de belangenafweging op dit punt hanteert het bevoegd gezag de uitgangspunten van 'voorzorg' en 'meervoudig ruimtegebruik' (IBN 2015).

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

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

Uit de beschikbare gegevens blijkt dat TAQA een winningsvergunning heeft in blok P15 en daarbij heeft aangegeven dat de mogelijkheden voor toekomstige olie en gaswinning en CO₂-opslag zullen worden beperkt. 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 prijsontwikkeling. Daarnaast kan de aanvrager op dit moment nog niet met zekerheid aangeven wanneer de bouw van het park zal starten.

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

Indien een voor de mijnbouw en windenergie acceptabele oplossing niet door concrete inrichtings- of uitvoeringsmaatregelen realiseerbaar blijkt en de bedrijven in de olie- en gasindustrie nadeel ondervinden van de Wbr-vergunning bestaat de mogelijkheid een verzoek tot schadevergoeding in te dienen op grond van de



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 (RNC). Een verzoek om nadeelcompensatie wordt behandeld volgens de bepalingen van de RNC.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

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.

3.3.4 Maatregelen en voorschriften

Op grond van bovenstaande overwegingen is in de voorschriften behorende bij vergunning onder voorschrift 9 opgenomen dat de vergunninghouder verplicht is al het mogelijke te doen om te voorkomen dat mijnbouwvergunninghouders ten gevolge van het gebruik van de vergunning schade lijden. De vergunninghouder dient hiertoe rekening te houden met verleende winningsvergunning(en), in het bijzonder met een goedgekeurd winningplan, bij het opstellen van het inrichtingsplan van het windturbinepark.

3.4 Effecten op ecologie

3.4.1 Ligging Scheveningen Buiten

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 Natura 2000-gebieden 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

Uit het MER is het volgende af te leiden²⁵:

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 windturbinepark verstoring werken, voor andere vogelsoorten zijn windturbinepark en 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

²⁵ Vanwege de omvang van het onderwerp ecologie in het MER worden hier slechts de voor de besluitvorming belangrijkste conclusies uit het MER samengevat.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

vermijding (van 60 tot 90%). Echter, gezien de beperkte periode in het jaar dat deze soorten op de locatie van het windturbinepark 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.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

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 windturbinepark Scheveningen Buiten in relatie tot andere windturbinepark en onderzocht. Bij de cumulatieve effecten is uitgegaan van een geclusterd scenario (windturbinepark en op zo kort mogelijke afstand) en een verspreid scenario (windturbinepark en 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 windturbinepark en zal naar verwachting niet vaak voorkomen;
- sterfte van vissen zal beperkt blijven tot de eigen windturbinepark locatie.

Effecten op Natura 2000 gebieden

In de aanlegfase, gebruiksfase en verwijderingsfase van het windturbinepark 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.

De effecten van het windturbinepark 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 windturbinepark nu wel of niet op een trekroute ligt. Het is zeker dat voor de meeste soorten de belangrijkste trekbaan dicht bij 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 windturbinepark .



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Studies naar aanvaringskansen van vogels bij offshore windturbinepark en laten (nog) geen duidelijke resultaten zien.

Er zijn met betrekking tot de versturende werking van windturbinepark en 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 windturbinepark en. 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.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

Over de effecten van offshore windturbinepark en 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 windturbinepark .

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

Inspraak op het MER

1. Volgens de stichting voor Wetenschappelijk Natuur en Milieubeleid 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 dolfinen 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 stelt dat in de berekening van cumulatieve effecten de 2 reeds bestaande windturbinepark en OWEZ en Prinses Amalia windturbinepark ten onrechte niet zijn meegenomen. Ook merken zij op dat de conclusie uit de Passende Beoordeling 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.

3.4.3 Passende Beoordeling

Handreiking Passende Beoordeling

Aan het instituut Deltares is opdracht gegeven te onderzoeken in hoeverre er tenminste met betrekking tot door de Commissie m.e.r. genoemde punten bij de ontwikkeling van windturbineparken op het Nederlands deel van de Noordzee inderdaad sprake kan zijn van significante gevolgen voor Natura 2000 gebieden, wat de kennisleemtes zijn, en zonodig aan te geven met welke gegevens en methodes de eventuele effecten verder beschreven en beoordeeld zullen moeten



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

worden. Het onderzoeksrapport van Deltares heeft de titel Handreiking Passende Beoordeling gekregen (rapport nr. Z4513, juni 2008)²⁶.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

Het rapport bevat de volgende resultaten:

Vogels

- Er is een groot aantal vogelsoorten dat in beschouwing genomen zou moeten worden, omdat niet uitgesloten kan worden dat ze voor zullen komen op de locaties van de windturbineparken en dat dus Natura 2000 populaties effect kunnen ondervinden.
- Het rapport beschrijft een algemene methodiek hoe de effecten op populaties van Natura 2000 gebieden bepaald kunnen worden.

Zeezoogdieren

- De uitwisseling tussen de populaties van de Waddenzee en de Voordelta, de zeehondenpopulatie van de Oostelijke Waddenzee tijdens het zogen en de migratie van de Grijze Zeehond van en naar Groot-Brittannië kan met name door het heien verstoord worden. Ook de Bruinvispopulatie van de Noordzee zou door de heiwerkzaamheden verstoord kunnen worden.
- In het rapport wordt geconcludeerd dat op basis van redelijkerwijs te maken aannames een risico-inschatting gemaakt kan worden.

Vissen

- Voor vissoorten die beschermd worden door de Habitatrichtlijn en waarvoor Natura 2000 gebieden (kustwateren, of binnenwateren) zijn aangewezen wordt niet verwacht dat de windturbineparklocaties en de effecten die daar op kunnen treden van belang zijn voor de instandhouding van deze populaties. Significante effecten worden daarom niet verwacht.
- Uit de door Deltares uitgevoerde analyse blijkt dat, tengevolge van het heien tijdens de piek van het vislarventransport, de aanvoer van vislarven naar de Natura 2000 gebieden in de Nederlandse kustwateren met 3 tot 9% kan afnemen. Het doorvertalen van dit effect naar de instandhoudingdoelen voor de soorten en habitats van deze gebieden heeft niet plaatsgevonden.

Locatiespecifieke Passende Beoordeling

In de door de aanvrager ingediende Passende Beoordeling windturbinepark Scheveningen Buiten 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, vlermuizen 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 larvenaanovoer groter, met 7 tot 10% in de Voordelta, 5 tot 7% in de Noordzeekustzone en 3 tot 4% in de Waddenzee.

²⁶ Het rapport ligt met dit besluit ter inzage.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Doorwerking juvenielen en kinderkamerfunctie

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

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

Datum

18 december 2009

Nummer

WSV/2009-1227

Doorwerking vislarvenreductie op vogels en zeezoogdieren

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

Aanvaringsrisico's vogels

Van de kolonievogels zijn de Jan van gent en de Kleine mantelmeeuw de enige soorten die windturbinepark Scheveningen Buiten kunnen bereiken vanuit hun kolonies. Voor de Kleine mantelmeeuw kunnen de kolonies in Krammer-Volkerak en Veerse Meer het windturbinepark bereiken, het maximale effect is 1,07% 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 0,04%. In geen van de gevallen gaat het om significante effecten.

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

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

Zeezoogdieren

Voor de meest gevoelige zeezoogdierensoort, de Gewone zeehond, is voor het geluidsniveau waarop tijdens heiwerkzaamheden vermijding begint 80 kilometer aangehouden. Voor Bruinvissen is 12 kilometer aangehouden. Het habitatverlies dat hierdoor tijdens het heien optreedt op NCP schaal is voor de zeehonden ca. 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 het niveau van de Nederlandse populatie betekent deze eenmalige geboortebeperving een reductie van 0,1 à 0,3%. Beïnvloeding van het foerageergebied van de zeehonden in de Voordelta is omvangrijk: de gehele



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

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%²⁷ van de totale tijd dat er geheid wordt dat het geluid ook aanwezig is in de Voordelta.

Datum
18 december 2009
Nummer
WSV/2009-1227

Omdat er ten aanzien van de Bruinvis geen concrete ecologische relatie bestaat tussen de locatie van het windturbinepark Scheveningen Buiten 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 beïnvloedde gebieden uit te wijken.

Interne accumulatie

De voorgenomen activiteit kan op verschillende manieren effect hebben op beschermde soorten en gebieden. In dat geval dient er binnen 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 het Krammer-Volkerak komt de verwachte additionele sterfte door aanvaringen op 0,91%. Geaccumuleerd met een effect van 0,3% door verminderde voedselbeschikbaarheid komt het totale effect van windturbinepark Scheveningen Buiten op 1,21%. Voor het Veerse Meer is het effect door aanvaringen 1,07% additionele sterfte. Na accumulatie met het effect van verminderde voedselbeschikbaarheid, 0,3%, is het totale effect 1,37%. 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 Scheveningen Buiten geen afbreuk doet aan de instandhoudingsdoelen voor deze gebieden. Voor andere gebieden zijn na accumulatie geen significante effecten vastgesteld.

Cumulatie

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

²⁷ Tijdens de aanleg treedt per 72 uur maximaal gedurende 6 uur (2 x 3 uur) een toename van het geluidsniveau als gevolg van heien op (dit is 8,3 % van de tijd).



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Conclusie locatiespecifieke passende beoordeling

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

Datum

18 december 2009

Nummer

WSV/2009-1227

Aanvulling Passende Beoordeling

Tijdens de toetsing hebben de initiatiefnemers een aanvulling op de passende beoordelingen aangeleverd²⁸. Deze aanvulling bevat aanvullende informatie over de gevolgen voor de zeehondenpopulaties uit Natura 2000 gebieden.

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

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

Foerageergedrag en verspreiding

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

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

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

Effecten van heien op foeragerende zeehonden

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

Voor de Grijze zeehond geldt dat, gezien de langere en verdere foerageertochten dan de Gewone zeehond, lagere gevoeligheid voor onderwatergeluid, vanwege de specifieke levenswijze in staat is om uit te wijken naar een groter foerageergebied en er hoge interactie is tussen de Britse en Nederlandse kolonies, tijdelijke

²⁸ De aanvulling is genaamd 'Nadere informatie effecten aanleg windparken op zeehonden NCP', 1 juni 2009.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

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.

Datum
18 december 2009
Nummer
WSV/2009-1227

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.

Gezien het migratiegedrag van de Grijze zeehond, de sterke groei van de (meta)populatie, de grote foerageerstanden en de lagere gevoeligheid van de soort voor onderwatergeluid is het niet aannemelijk dat deze soort beperkt zal worden in zijn behoud en ontwikkeling in de Voordelta, mede vanwege de goede uitwisselingsmogelijkheden met groeiende populaties in binnen- en buitenland.

3.4.4 Adviezen

Advies Commissie m.e.r.

Het advies van de Commissie betreft het windturbinepark Rotterdam Noord-West. De Commissie baseert zijn advies voor Rotterdam Noord-West op het MER en de Passende Beoordeling voor Scheveningen Buiten. Het windturbinepark Scheveningen Buiten ligt op dezelfde locatie maar de omvang verschilt van het park Rotterdam Noord-West.

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 aanvrager een aanvulling op de passende beoordelingen aangeleverd²⁹. De Commissie heeft deze aanvulling betrokken bij de toetsing.

Het MER en de passende beoordeling voor het windturbinepark Scheveningen Buiten 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.

²⁹ De aanvulling is genaamd 'Nadere informatie effecten aanleg windparken op zeehonden NCP', 1 juni 2009.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

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.

Datum

18 december 2009

Nummer

WSV/2009-1227

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

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

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

- een combinatie van (innovatieve) technische maatregelen die de geluidsproductie tijdens het heien verminderen en



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

- 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.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

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

Vanuit het wettelijk kader dient getoetst te worden aan bestaande windturbinepark en 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.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Behalve voor offshore windturbinepark Scheveningen Buiten lopen er procedures voor diverse andere offshore windturbinepark en 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.

Datum
18 december 2009
Nummer
WSV/2009-1227

3.4.5 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. Hiertoe heeft het bevoegd gezag een voorschrift in dit besluit opgenomen

Door het opnemen van dit voorschrift worden voedselketeneffecten door de bouw van windturbinepark Scheveningen Buiten, op de van juveniele vis afhankelijke vogelsoorten van Natura 2000 gebieden uitgesloten. Immers, door de vislarvensterfte die optreedt op de locatie Scheveningen Buiten 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 vislarvensterfte die op de locatie Scheveningen Buiten 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, Waddenzee en de Natura 2000-gebieden in het Deltagebied. Effecten op vogelsoorten van Natura 2000 gebieden, op zichzelf staand of in cumulatie, kunnen derhalve alleen nog optreden op basis van het aantal aanvaringslachtoffers.

Overwegingen omtrent passende beoordeling

Met betrekking tot de onderwerpen besproken in de passende beoordeling is de conclusie van het bevoegd gezag dat de effecten van het windturbinepark Scheveningen Buiten, gegeven de consequente manier waarop het zogenaamde 'worst case scenario' wordt toegepast, op zichzelf staand niet significant zijn.

Overwegingen omtrent cumulatie

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

Van 2006 tot juli 2008 is voor een aantal aanvragen voor windturbineparken op zee een MER overgelegd. Het betreft op chronologische volgorde de parken West Rijn, Beaufort (voorheen Katwijk), Scheveningen Buiten, Breeveertien II, Rijnveld Noord en Rijnveld Oost. Na beoordeling van de inhoud van de afzonderlijke MER's



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

heeft het bevoegd gezag bij afzonderlijke besluiten het MER, gelet op de daarvoor afgegeven richtlijnen en adviezen, aanvaardbaar en de aanvraag volledig verklaard en de procedure overeenkomstig hoofdstuk 7 Wm vervolgd. Onderdeel van deze procedure is de verplichte advisering door de Commissie. De Commissie constateerde dat het MER onvoldoende informatie inhield om uit te sluiten dat de windturbineparken in cumulatie significante effecten op de Natura 2000 gebieden zouden hebben. Dit betekende dat in aanvulling op het MER een locatiespecifieke passende beoordeling diende te worden opgesteld. Op 8 juli 2008 is aan de windsector de handreiking passende beoordeling uitgereikt welke informatie bevatte voor het opstellen van een locatiespecifieke passende beoordeling. Voor de aanvragen waarbij het MER reeds volledig en juist was verklaard, had dit tot gevolg dat het MER op basis van dit advies van de Commissie alsnog parallel aan de behandeling van de vergunningaanvraag met een passende beoordeling diende te worden aangevuld.

Datum
18 december 2009
Nummer
WSV/2009-1227

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

Het voorgaande leidt tot de volgende cumulatievolvergorderde:

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

Reeds bestaande 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 reeds meegenomen in het MER, respectievelijk in de passende beoordeling, als huidige situatie.

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

Cumulatie zeezoogdieren

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



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

maar dat bruinvissen en zeehonden gedurende de gehele heiperiode geen gebruik maken van het gebied.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

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 heivooractiviteiten, 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 windturbinepark en grotendeels voorkomen.

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

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

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

Cumulatie vogels

Cumulatie kan optreden door de cumulatie van het aantal aanvaringslachtoffers. Met betrekking tot aanvaringslachtoffers kunnen alleen de effecten op de Kleine mantelmeeuw en de Jan van gent cumuleren.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Ook gecumuleerd is het effect op de Jan van gent niet significant, namelijk maximaal 0,19% additionele sterfte voor de kolonie op Helgoland.

Datum
18 december 2009

Het cumulatieve effect op de Kleine mantelmeeuw voor wat betreft het aanvaringsrisico bedraagt voor het Krammer-Volkerak 2,07%, en voor het Veerse Meer 1,82%. Voor de andere Natura 2000-gebieden is er geen sprake van cumulatie.

Nummer
WSV/2009-1227

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-criterium³⁰. Bij een dergelijk effect wordt het herstellend vermogen van de populatie immers niet aangetast.

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 1,82% ten gevolge van windturbineparken West Rijn, Beaufort en Scheveningen Buiten 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, zehonden) en diadrome vissen (prikken, elft en fint). Bovenstaande gebieden staan nog niet op de communautaire lijst.

³⁰ Volgens dit criterium, opgesteld door het ORNIS comité, moet iedere additionele sterfte van minder dan één procent van de totale jaarlijkse sterfte aan de betrokken populatie (gemiddelde waarde) als niet significant worden beschouwd. Het Hof van Justitie gebruikt dit criterium als maatstaf om te beoordelen of sprake is van significantie (o.a. zaak C-79/03 (Commissie/Spanje)).



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

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

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

Overwegingen omtrent advies Commissie m.e.r.

Bevoegd gezag heeft kennis genomen van het advies van de Commissie met betrekking tot het windturbinepark Rotterdam Noord-West . Bevoegd gezag neemt het advies van de Commissie grotendeels over, maar verschilt van inzicht met betrekking tot de volgende punten:

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

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

De theoretische vermijdingsafstand waarvan in de Passende Beoordeling wordt uitgegaan wordt ondersteund door empirische waarnemingen in het veld. Bevoegd gezag ziet dan ook geen aanleiding om van een andere verstoringsafstand en dichtheidspercentages uit te gaan.

Het deel van de Noordzee dat tijdens de bouwfase van het windturbinepark Rotterdam Noord-West 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



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

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 windturbinepark en ruimschoots onderdeel uitmaakt van de besluitvorming.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

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 Scheveningen Buiten, gegeven de consequente manier waarop de zogenaamde 'worst case' wordt toegepast, op zichzelf staand niet significant zijn.

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 Scheveningen Buiten.

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.

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

De effecten van Scheveningen Buiten 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.

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

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

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

3.4.6 Maatregelen en voorschriften

Voorschriften

Gelet op het belang van de vislarven voor de voedselketens op de Noordzee en de in het kader van de Wbr te betrachten voorzorg, is het bevoegd gezag van mening dat de negatieve effecten van het heien zoveel mogelijk voorkomen dienen te worden.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Het bevoegd gezag is van mening dat in dit verband in de onderzochte periode, te weten 1 januari tot 1 juli, geen heiwerkzaamheden mogen plaatsvinden. Het bevoegd gezag verbindt aan deze vergunning een voorschrift op grond waarvan niet geheid mag worden in de periode van 1 januari tot 1 juli teneinde de effecten van het heien op het transport van vislarven naar de Waddenzee en de Voordelta zoveel mogelijk te beperken. (Zie voorschrift 6 lid 5.)

Datum
18 december 2009
Nummer
WSV/2009-1227

Met het voorschrift worden significante voedselketeneffecten als gevolg van de bouw van windturbinepark Scheveningen Buiten, voor juveniele vislarven afhankelijke vogelsoorten van Natura 2000 gebieden, uitgesloten. Concreet gaat het hier om de soorten Kleine mantelmeeuw, Grote stern, Visdief, Noordse stern in de Natura 2000 gebieden Noordzeekustzone en Waddenzee, en de Natura 2000 gebieden in het Deltagebied (voor zover deze gebieden voor deze soorten zijn aangewezen).

Doordat dit voorschrift is opgenomen wordt tevens een effect van de bouw van het windturbinepark Scheveningen Buiten, op de aanwas van de populatie van de Gewone zeehond nagenoeg uitgesloten.

Gelet op de gehanteerde norm voor aanvaardbaar effect in termen van verstoring van zeezoogdieren in Natura 2000 gebieden is het bevoegd gezag van mening dat effecten boven deze norm voorkomen dienen te worden. Het bevoegd gezag verbindt aan deze vergunning het voorschrift dat op de Noordzee gedurende één bouwseizoen één windturbinepark geheid mag worden. (Zie voorschrift 6 lid 6 en verder.)

Met het voorschrift worden verstoringseffecten op zeezoogdieren in Natura 2000 gebieden binnen aanvaardbare normen gehouden.

Monitoring- en evaluatieprogramma

In het MER worden kennisleemtes aan de orde gesteld. Door in het kader van het MER en de passende beoordeling consequent 'worst case' analyses toe te passen is voor deze vergunning de zekerheid verkregen dat er geen significante effecten op zullen treden.

Gelet op de in het MER beschreven kennisleemtes, de overwegingen ten aanzien van de ecologie en de inschatting van effecten van toekomstige ontwikkelingen van windturbineparken op zee, is het bevoegd gezag tot de conclusie gekomen dat een monitoring- en evaluatieprogramma voorgeschreven dient te worden. Hiertoe is een voorschrift met bijlagen in deze vergunning opgenomen.

Het bevoegd gezag behoudt het recht om, na overleg met de initiatiefnemer, op grond van voortschrijdend inzicht, wijzigingen in de voorschriften aan te brengen evenals wijzingen in de (bestuurlijke) organisatie, financieringsstructuur en opzet van het Monitoring- en Evaluatieprogramma.

Als resultaten van Monitoring- en Evaluatieprogramma's van derden c.q. onderzoeken van kennisinstituten hiertoe aanleiding geven kan het bevoegd gezag besluiten de voorschriften ten aanzien van de desbetreffende aspecten aan te passen.

Het bevoegd gezag behoudt het recht om het Werkplan/Uitvoeringsplan te toetsen aan de meest recente inzichten, dus inclusief voortschrijdend inzicht, en, indien



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

daartoe aanleiding is, aanvullende voorschriften en mitigerende maatregelen te eisen.

Ook de vergunninghouder kan verzoeken om op basis van voortschrijdend inzicht, aanpassingen te doen in het Monitorings- en Evaluatieprogramma.

Datum

18 december 2009

Nummer

WSV/2009-1227

3.5 Meest Milieuvriendelijk Alternatief

Het bevoegd gezag constateert dat de aanvrager als voorkeursalternatief niet heeft gekozen voor het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Op basis van de afweging in paragrafen 3.1-3.4 van dit besluit komt het bevoegd gezag tot de conclusie dat het aangevraagde voorkeursalternatief geen wezenlijk negatieve gevolgen heeft voor het milieu. Het voorkeursalternatief is daarom een aanvaardbaar alternatief.

3.6 Eindconclusie bevoegd gezag

Op basis van de overwegingen met betrekking tot de effecten op scheepvaartveiligheid, luchtvaartveiligheid, mijnbouw en ecologie komt het bevoegd gezag tot de conclusie dat voor het windturbinepark Scheveningen Buiten een vergunning onder beperkingen en voorwaarden kan worden verleend aan de aanvrager. De beperkingen ten behoeve van de scheepvaartveiligheid zijn beschreven onder paragraaf 3.1.5 en bijbehorende voorschriften en bijlagen. Daarmee zal een deel van de vergunningaanvraag geweigerd worden. De voorwaarden ten behoeve van de luchtvaartveiligheid zijn beschreven onder paragraaf 3.2.5 en bijbehorende voorschriften en bijlagen. De voorwaarden ten behoeve van mijnbouw zijn beschreven onder paragraaf 3.3.4 en bijbehorende voorschriften en bijlagen. De voorwaarden ten behoeve van ecologie zijn beschreven in paragraaf 3.4.6 en bijbehorende voorschriften en bijlagen.

Hetgeen in het inrichtingsplan, verlichtingsplan, onderhoudsplan, veiligheids- en calamiteitenplan, verwijderingsplan, en in het monitoring- en evaluatieplan is gesteld als werkwijze c.q. onderzoek dient daadwerkelijk conform de door de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Noordzee of andere bevoegde instanties verleende goedkeuring te worden uitgevoerd. Indien de vergunninghouder geen gevolg geeft aan de verplichting om de plannen na te komen, handelt zij daarmee in strijd met de vergunning (-voorschriften). Indien uit de rapportage dan wel uit toezicht blijkt dat geen of onvoldoende onderzoek heeft plaatsgevonden naar de effecten van de vergunde activiteiten, bestaat aanleiding om bestuursrechtelijke dan wel strafrechtelijke instrumenten in te zetten. In de Wet beheer rijkswaterstaatswerken in samenhang gezien met hoofdstuk 5 van de Algemene wet bestuursrecht, is de grondslag voor bestuursrechtelijk optreden vastgelegd.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

4) BESLUIT

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat besluit op grond van de opgenomen overwegingen aan Evelop Ontwikkeling B.V., Wilhelminakade 955, 3072 AP Rotterdam, Nederland, verder te noemen 'de vergunninghouder', vergunning onder beperkingen en voorwaarden te verlenen op grond van artikel 2 van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken. De vergunning wordt verleend met uitzondering van het gedeelte van de aanvraag dat aan de westzijde van het windturbinepark is gelegen binnen een afstand van ca. 1 NM tot verkeersstroom 3 en aan de zuidwest zijde van het windturbinepark binnen een afstand van 2,5 NM tot het ankergebied 5A.

De vergunning betreft de aanleg, het in stand houden en verwijderen van het windturbinepark 'Scheveningen Buiten' op het Nederlands Continentaal Plat en de aanleg, het in stand houden en het verwijderen van kabelleidingen ten behoeve van voornoemd windturbinepark op het Nederlands Continentaal Plat, in de territoriale wateren en op het land tot aan de duinvoet.

De vergunning geldt vanaf publicatie van het definitieve besluit tot 20 jaar na de aanvang van de bouwperiode plus de tijd die nodig is voor de verwijdering van het werk en de bekabeling naar land, met daaraan verbonden de hierna volgende voorschriften. De voorschriften maken integraal onderdeel uit van deze vergunning.

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



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

MEDEDELING

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

Beroep

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

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

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

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

Het ondertekende beroepsschrift dient ten minste te bevatten:

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

Voorlopige voorziening

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

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

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

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

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



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

VOORSCHRIFTEN

Datum

18 december 2009

Nummer

WSV/2009-1227

Voorschrift 1. Begripsbepalingen

In dit besluit wordt verstaan onder:

- a) 'het bevoegd gezag', de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat (voor het gedeelte zeewaarts vanaf 1 km uit de laag-laag-waterlijn (LLWS), vertegenwoordigd door de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Noordzee (adres: Lange Kleiweg 34, Postbus 5807, 2280 HV Rijswijk (Z-H), voor het gedeelte landwaarts vanaf die 1 km uit de laag-laag-waterlijn en tot aan de duinvoet, vertegenwoordigt door de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Zuid-Holland (adres: Boompjes 200, Postbus 556, 3011 XD Rotterdam).
 - b) 'de aanvraag', de aanvraag van 20 april 2006 van een vergunning voor het oprichten, het in stand houden en het verwijderen van het windturbinepark 'Scheveningen Buiten'. De vergunningsaanvraag bestaat uit:
 1. Brief vergunningaanvraag Windpark Scheveningen Buiten (kenmerk Scheveningen Buiten/Ezu001, d.d. 12 april 2006) ontvangen op 20 april 2006;
 2. Document "Windturbinepark Scheveningen Buiten - Plannen, certificaat en design basis";
 3. Document "Milieueffectrapport Offshore windturbinepark Scheveningen Buiten";
 4. Brief m.b.t. errata bij uw vergunningaanvraag (kenmerk Scheveningen Buiten/Rle001, d.d. 8 mei 2006) ontvangen op 9 mei 2006;
 5. Errata: update van figuren in achtergronddocument MER offshore windturbinepark Scheveningen Buiten;
 6. Brief (kenmerk EVEL05013/EZu003, d.d. 29 juni 2006) m.b.t. uw addendum ontvangen op 29 juni 2006;
 7. Document "Offshore Windturbinepark Scheveningen Buiten Addendum Vergunningaanvraag 28 juni 2006";
 8. Brief (kenmerk EVEL05013/HDo, d.d. 11 oktober 2006) m.b.t. uw tweede addendum ontvangen op 11 oktober 2006;
 9. Document "Offshore Windturbinepark Scheveningen Buiten Addendum Vergunningaanvraag 11 oktober 2006";
 10. Brief (kenmerk DEVLNLEZu0710, d.d. 13 maart 2007) m.b.t. uw derde addendum ontvangen op 14 maart 2007;
 11. Document "Offshore Windturbinepark Scheveningen Buiten Addendum Vergunningaanvraag 13 maart 2007";
 12. Brief (kenmerk Ezu/DEVLNL06509/002/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;
 13. Document "Aanvulling MER offshore windpark Scheveningen Buiten" (n.a.v. commentaar Commissie m.e.r.) 12 juli 2007.
 14. Brief d.d. 5 februari 2009 met kenmerk PB Scheveningen RLe-DEVNL06509200903;
 15. Document "Passende beoordeling Windpark Scheveningen Buiten" 6 januari 2009.
 16. Document "Nadere informatie effecten aanleg windparken op zeehonden NCP", A.R. Boon, F. Heinis (HWE),, 1 juni 2009.
- En de door vergunninghouder als vertrouwelijk ingediende documenten:
17. Document "Windturbinepark Scheveningen Buiten - Plannen, certificaat en design basis"- Bijlage IX en X;



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

18. Document: 'Offshore Windturbinepark Scheveningen Buiten Addendum Vergunningaanvraag 28 juni 2006' - Aanvulling Oprichtings- en constructieplan.
- c) 'het werk', een windturbinepark, genaamd 'Scheveningen Buiten, bestaande uit maximaal 59 windturbines, één transformatorstation en de kabels tussen de windturbines onderling en tussen het transformatorstation. De windturbines zijn van het type GE Wind Energy (General Electric) 3,6s met een geïnstalleerd vermogen van 3,6 MW per turbine. Elke windturbine is geplaatst op een fundering bestaande uit een monopaal. Eén en ander is nader beschreven in de aanvraag;
 - d) 'de bekabeling naar land', twee hoogspanningskabels vanaf het transformatorstation naar land tot aan de duinvoet, Noordwijk. Eén en ander is nader beschreven in de bij deze vergunning behorende aanvraag;
 - e) 'de bouwperiode', de periode vanaf het eerste moment dat de bodem in beroering gebracht wordt door plaatsing van het werk dan wel de bekabeling naar land tot aan het begin van de operationele periode;
 - f) 'de operationele periode', de periode vanaf het eerste moment dat elektriciteit van het werk door de bekabeling naar land gaat tot aan het begin van de verwijderperiode;
 - g) 'de verwijderperiode', de periode vanaf het begin van demontage van het werk tot de totale verwijdering van het werk;
 - h) De combinatie van de bouw- en operationele periode als genoemd onder e en f, mag op grond van dit besluit niet langer dan 20 jaar duren, tenzij het bevoegd gezag na een gemotiveerd verzoek hiertoe anders beslist;
 - i) 'de contactambtenaar', de voor deze vergunning aangewezen ambtenaar werkzaam bij de afdeling Vergunningverlening van Rijkswaterstaat dienst Noordzee en voor het eerst in de aanbiedingsbrief bij deze vergunning gespecificeerd, te bereiken via het algemene nummer telefoon 070-33 66 600. Buiten kantooruren is Rijkswaterstaat dienst Noordzee bereikbaar via het Hydro Meteo Centrum Nederland (HMCN) 070-33 66 800 en/of faxnummer 070-39 51 724.
 - j) 'de handhavingsambtenaar', de voor deze vergunning aangewezen ambtenaar werkzaam bij de afdeling Handhaving van Rijkswaterstaat dienst Noordzee en voor het eerst in de aanbiedingsbrief bij deze vergunning gespecificeerd, te bereiken via de hierboven onder i genoemde contactgegevens;
 - k) 'de Kustwacht', het Kustwachtcentrum, Postbus 10000, 1780 CA Den Helder, telefoon: 0900 - 0111 (alarmnummer) of 0223 - 542300 / 542603 (Duty Officer), fax 0223 - 658358, marifoon VHF 16, verdere informatie te vinden op website: www.kustwacht.nl;
 - l) 'schriftelijk', per brief, per fax of per e-mail.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

Voorschrift 2. Aanvraag

1. Alle activiteiten dienen conform de aanvraag te worden uitgevoerd, tenzij de aan deze vergunning verbonden voorschriften anders bepalen.
2. Wijzigingen in de in lid 1 genoemde documenten dienen schriftelijk te worden gemeld aan het bevoegd gezag, welke vervolgens zal beoordelen of aanleiding bestaat de vergunning te wijzigen.

Voorschrift 3. Plaatsbepaling en vormgeving

1. Het werk, exclusief de kabels in de territoriale zee en van de territoriale zee tot aan de duinvoet, is gelegen op het Nederlands deel van het continentaal



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

plat, bevindt zich binnen de volgende posities (in UTM op basis van het stelsel ED50 zone 31):

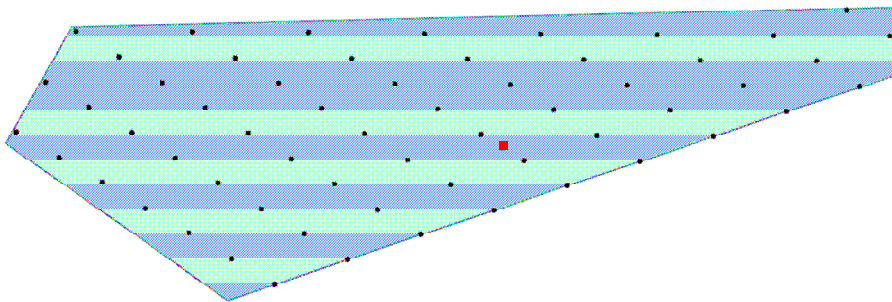
Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

Tabel 1: Coördinaten windturbinepark Scheveningen Buiten

X	Y
548375	5783090
549142	5784439
558792	5784664
558816	5783902
550961	5781252
548375	5783090

2. De windturbines en het transformatorstation zijn gesitueerd zoals aangegeven in figuur 9.



Figuur 9: Contouren van Scheveningen Buiten. 'Het werk' zoals bedoeld in lid 1 van dit voorschrift betreft het groen gearceerde gebied, met daarin in zwart de posities van de turbines en in rood het transformatorstation.

3. Het tracé van de bekabeling naar land dient te lopen vanaf het windturbinepark Scheveningen Buiten naar Noordwijk, zoals aangegeven op de bij deze vergunning behorende tekening (zie bijlage 2).
4. Rondom het park wordt een veiligheidszone ingesteld van 500 meter conform de Beleidsregels 'Toepassing van de Wbr op installaties in de EEZ' (Staatscourant 29 december 2004, nr. 252).

Voorschrift 4. Onderwateropname van de zeebodem voorafgaand aan de bouw

1. Tenminste 9 maanden voorafgaand aan de bouwperiode maakt de vergunninghouder een onderwateropname ('site survey') van de zeebodem op de locatie van het werk om te bepalen of de bodem vrij is van obstakels.
2. Uiterlijk 3 maanden voordat het in het eerste lid bedoelde onderzoek wordt uitgevoerd, dient de vergunninghouder bij het bevoegd gezag een schriftelijk voorstel hiertoe in. Dit voorstel dient te voldoen aan de uitgangspunten voor hydrografisch meetwerk conform de richtlijn van de International Hydrographic Organization (IHO) order 1 S44.
3. Het in het voorgaande lid beschreven onderzoeksvoorstel dient ter goedkeuring voorgelegd te worden aan het bevoegd gezag.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

4. Alleen wanneer de onderwateropname is uitgevoerd conform het goedgekeurde voorstel, is er sprake van een geldige onderwateropname.
5. Binnen 3 maanden na beëindiging van de onderwateropname, doch uiterlijk 6 maanden voor aanvang van de bouwperiode, stuurt de vergunninghouder het bevoegd gezag een volledige schriftelijke eindrapportage van de onderwateropname.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

Voorschrift 5. Onderzoek bodemgesteldheid

1. Tenminste 9 maanden voorafgaand aan de bouwperiode voert de vergunninghouder een gedetailleerd onderzoek uit naar de bodemgesteldheid en bodemvormen ter plaatse van alle voorgenomen windturbinefundaties en het transformatorstation waaruit blijkt dat de inrichting conform het inrichtingsplan kan geschieden.
2. Uiterlijk 3 maanden voordat het in het eerste lid bedoelde onderzoek wordt uitgevoerd, dient de vergunninghouder bij het bevoegd gezag een schriftelijk voorstel hiertoe in.
3. Het in het voorgaande lid beschreven onderzoeksvoorstel dient ter goedkeuring voorgelegd te worden aan het bevoegd gezag.
4. Alleen wanneer het bodemonderzoek is uitgevoerd conform het goedgekeurde voorstel, is er sprake van een geldig bodemonderzoek.
5. Binnen 3 maanden na beëindiging van het bodemonderzoek, doch uiterlijk 6 maanden voorafgaand aan de bouwperiode, dient de vergunninghouder bij het bevoegd gezag een schriftelijke eindrapportage met betrekking tot het voornoemde bodemonderzoek in. In de eindrapportage wordt aangegeven of, en zo ja welke, wijzigingen in het ontwerp zullen worden voorgesteld. Voorschrift 2 lid 2 is hierop onvoorwaardelijk van toepassing.

Voorschrift 6. Plaatsing en constructie van de windturbines en het transformatorstation

1. Tenminste 2 maanden voorafgaand aan de bouwperiode stelt de vergunninghouder zich door middel van een bankgarantie aan de Staat, of een ander door de Staat goedgekeurde zekerheidsstelling, garant voor voldoende middelen ten bate van de verwijdering, gedurende de gehele bouw-, operationele en verwijderperiode.
2. Tenminste 1 maand voorafgaand aan de bouwperiode worden in een door de vergunninghouder te initiëren overleg afspraken gemaakt tussen de vergunninghouder, het bevoegd gezag en de Kustwacht over de te nemen maatregelen tijdens de bouwperiode. Partijen moeten het eens zijn over de afspraken voordat daadwerkelijk aan de bouw wordt begonnen.
3. Tenminste 1 maand voorafgaand aan de bouwperiode meldt de vergunninghouder, met verwijzing naar het nummer van deze vergunning, schriftelijk aan de handhavingsambtenaar en de Kustwacht:
 - a) de naam van alle in te zetten werkvaartuigen/ platforms, inclusief 'call sign' en contact details;
 - b) de dag waarop de werkzaamheden zullen beginnen en de verwachte duur daarvan;
 - c) de voor de vergunninghouder werkzame, 24 uur per dag bereikbare, contactpersoon (zie ook voorschrift 18, aanwijzing contactpersoon);
 - d) de door de vergunninghouder getroffen veiligheidsmaatregelen voor de scheepvaart.
4. Tenminste 3 maanden voorafgaand aan de start van de bouwperiode wordt door de vergunninghouder in een werkplan beschreven hoe en wanneer de



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

- heiwerkzaamheden plaatsvinden. Dit werkplan dient ter beoordeling en goedkeuring voorgelegd te worden aan het bevoegd gezag. Zonder goedgekeurd werkplan mag de bouwperiode niet aanvangen.
5. Heiwerkzaamheden mogen niet plaatsvinden in de periode van 1 januari tot 1 juli.
 6. In het Nederlands deel van de Noordzee mag gedurende één bouwseizoen steeds één windturbinepark geheid worden.
 7. De heiwerkzaamheden vinden plaats na goedkeuring van het bevoegd gezag en nadat gebleken is dat aan de voorschriften in deze vergunning als genoemd onder voorschrift 9 is voldaan.
 8. Het bevoegd gezag kan toestemming geven om af te wijken van het bepaalde onder lid 5 en 6. Het bevoegd gezag betreft hierbij:
 - a) De afstand tot andere windturbineparken en de vermijdingsafstand van zeehonden tengevolge van heigeluid. Indien de vermijdingzone in voldoende mate samenvalt met die van het windturbinepark waarvoor al heiwerkzaamheden plaatsvinden, zulks ter beoordeling van het bevoegd gezag, dan kan het bevoegd gezag toestemming verlenen voor de heiwerkzaamheden in hetzelfde bouwseizoen als bedoeld onder 6.
 - b) De in het inrichtingsplan opgenomen funderingswijze of voorstellen voor mitigatie van het heigeluid in relatie tot het terugbrengen van de vermijdingsafstand voor de Gewone en Grijs zeehond.
 9. Gedurende de bouwperiode rapporteert de vergunninghouder wekelijks, of vaker indien de vergunninghouder of het bevoegd gezag dat noodzakelijk acht, schriftelijk over de voortgang van de werkzaamheden aan de Kustwacht en de handhavingsambtenaar, onder vermelding van:
 - a) de werkzaamheden van de afgelopen week;
 - b) de voorgenomen werkzaamheden van de komende week;
 - c) afwijkingen van de in lid 3 van dit voorschrift genoemde aspecten.
 10. Tijdens de bouw van het park is een begeleidingsschip met VTS-operator aan boord aanwezig welke de omliggende scheepvaart volgt. Over de exacte werkzaamheden van dit schip en de eisen waaraan dit schip dient te voldoen worden voorafgaand aan de bouw afspraken met de Kustwacht gemaakt.
 11. De Kustwacht kan tijdens de bouwperiode aanvullende veiligheidsvoorwaarden stellen ten behoeve van de veiligheid van het park zelf, alsmede het omringende scheepvaartverkeer.
 12. Binnen 24 uur na afronding van alle werkzaamheden in de bouwperiode, meldt de vergunninghouder dit schriftelijk aan de handhavingsambtenaar en de Kustwacht.
 13. De vergunninghouder doet na de plaatsing van de funderingen voor zowel de turbines als het transformatorstation zo spoedig mogelijk doch uiterlijk binnen 6 maanden na voltooiing van de heiwerkzaamheden opgave aan de contactambtenaar over de exacte positie van de monopalen ('as build').
 14. In het belang van de scheepvaart en de luchtvaart draagt de vergunninghouder zorg, dat de in lid 13 bedoelde gegevens na instemming van de contactambtenaar ter kennis worden gebracht van de Dienst der Hydrografie – Bureau inwinning (te bereiken via info@hydro.nl) en Inspectie Verkeer en Waterstaat Toezichteenheid luchtvaart en luchtruim opdat de windturbines en het transformatorstation door genoemde diensten op luchtvaart- en zeekaarten kunnen worden aangegeven.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Voorschrift 7. Aanleg van de bekabeling naar land

1. Het scheepvaartverkeer dient tijdens de bouwperiode en bij eventuele reparatie van de kabels en de bekabeling naar land in de operationele periode zoveel mogelijk ongehinderd doorgang te kunnen vinden.
2. De vergunninghouder vraagt ten behoeve van eventuele maatregelen zoals omleiding van het verkeer ten minste vier weken voor de aanleg en reparatie van de bekabeling schriftelijk toestemming bij de Kustwacht en meldt het voornemen aan de Dienst der Hydrografie – Bureau inwinning (te bereiken via info@hydro.nl) met een afschrift aan de handhavingsambtenaar onder vermelding van:
 - a) een duidelijke omschrijving van de plaats der werkzaamheden;
 - b) de aard, de tijdsduur en omvang der werkzaamheden door middel van een werkplan en tijdschema;
 - c) de te gebruiken vaartuigen;
 - d) een beschrijving van de in het belang van de scheepvaart te nemen maatregelen;
 - e) de dag waarop de werkzaamheden zullen beginnen;
 - f) de voor de vergunninghouder werkzame, 24 uur per dag bereikbare, contactpersoon;
 - g) afwijkingen van het onder b genoemde werkplan en tijdschema. Indien bijzondere omstandigheden hiertoe aanleiding geven, kan de Kustwacht een kortere termijn toestaan.
3. Wanneer de aanvang van de werkzaamheden niet op het aangegeven tijdstip kan plaats hebben, maakt de vergunninghouder daar zo spoedig mogelijk tevoren schriftelijk melding van aan de Kustwacht en de handhavingsambtenaar.
4. Tijdens het leggen van de bekabeling naar land en bij de uitvoering van grootschalig onderhoud aan de kabel(s) dient een daartoe opgeleide en gecertificeerde Noordzeeloods als 'VTS-operator' aan boord te zijn.
5. De vergunninghouder rapporteert wekelijks schriftelijk over de voortgang van de werkzaamheden aan de Kustwacht en de handhavingsambtenaar, onder vermelding van:
 - a) de werkzaamheden van de afgelopen week;
 - b) de voorgenomen werkzaamheden van de komende week;
 - c) de positie van de diverse vaartuigen;
 - d) eventuele afwijkingen van het in lid 2.b genoemde werkplan en tijdschema.
6. Binnen 24 uur nadat de werkzaamheden zijn beëindigd, meldt de vergunninghouder dit schriftelijk aan het Kustwachtcentrum en de handhavingsambtenaar.
7. De vergunninghouder doet over het tracé van de bekabeling naar land z.s.m. doch uiterlijk binnen 6 maanden na voltooiing van de werkzaamheden opgave aan de contactambtenaar over de exacte ligging van de bekabeling naar land in horizontale en verticale posities t.o.v. de zeebodem ('as laid').
8. In het belang van de scheepvaart draagt de vergunninghouder zorg, dat de in lid 7 bedoelde gegevens na instemming van de contactambtenaar ter kennis worden gebracht van de Dienst der Hydrografie – Bureau inwinning (te bereiken via info@hydro.nl) opdat de bekabeling naar land door genoemde dienst op de zee kaarten van Nederland kan worden aangegeven.

Datum

18 december 2009

Nummer

WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Voorschrift 8. Diepteligging en gronddekking kabels

1. Indien nodig naar het oordeel van de vergunninghouder wordt de bodem voorafgaand aan de aanleg door baggeren geëgaliseerd.
2. De bij het baggeren en egaliseren van de bodem vrijkomende specie zal in overleg met de contactambtenaar worden verspreid op een door hem aan te wijzen locatie nabij de ontgravinglocatie.
3. De vergunninghouder legt de bekabeling naar land aan op een diepte van tenminste 3 meter in de zeebodem voor dat deel van de kabels gelegen binnen 3 kilometer uit de kust (LLWS) en tenminste 1 meter in de zeebodem voor dat deel van de kabels verder zeewaarts tot het transformatorstation, waarbij de natuurlijke bodemopbouw en gronddekking zoveel als mogelijk in stand zal worden gehouden.
4. De vergunninghouder onderzoekt de horizontale ligging van de kabel (positie) en de verticale ligging van de kabel ten opzichte van de omringende zeebodem (dekking) jaarlijks door middel van een geldige onderwateropname waarbij de ligging van de kabel in het zeebed bepaald kan worden (bijvoorbeeld middels subbottom profiling).
5. Uiterlijk 3 maanden voordat de in lid 4 van dit voorschrift bedoelde survey wordt uitgevoerd, dient de vergunninghouder bij het bevoegd gezag een schriftelijk voorstel hiertoe in. Dit voorstel wordt beoordeeld door het bevoegd gezag. Zonder goedkeuring van het voorstel is de onderwateropname niet geldig.
6. Indien uit een in lid 4 van dit voorschrift bedoeld survey, of op enigerlei andere wijze, geconstateerd wordt dat op de kabel(s) minder dekking aanwezig is dan gespecificeerd in lid 3, meldt de vergunninghouder dit binnen 1 week aan de contactambtenaar. De contactambtenaar stemt vervolgens met de vergunninghouder af op welke wijze en binnen welke termijn overgegaan wordt tot het herstel van de vereiste dekking.
7. Binnen 3 maanden na beëindiging van de in het lid 4 bedoelde survey dient de vergunninghouder bij het bevoegd gezag een schriftelijke eindrapportage in.
8. Wanneer na achtereenvolgende surveys blijkt dat de ligging van de kabel(s) stabiel is en de dekking op de kabel(s) ten minste in overeenstemming met lid 3 van dit voorschrift blijft, kan de contactambtenaar goedkeuren dat de frequentie van de controle op de kabel(s) wordt verminderd. Hiertoe dient de vergunninghouder schriftelijk te verzoeken.

Datum

18 december 2009

Nummer

WSV/2009-1227

Voorschrift 9. Inrichting en Certificering

1. Tenminste 6 maanden voor aanvang van de bouwfase dient de vergunninghouder een herzien inrichtingsplan ter goedkeuring in bij het bevoegd gezag.
2. Alleen na schriftelijke goedkeuring door het bevoegd gezag is er sprake van een geldig inrichtingsplan.
3. Het is de vergunninghouder alleen toegestaan aan te vangen met de bouwperiode wanneer een geldig inrichtingsplan aan de contactambtenaar overlegd is.
4. Vergunninghouder is verplicht al het mogelijke te doen om te voorkomen dat mijnbouwvergunninghouders ten gevolge van het gebruik van de vergunning schade lijden. De vergunninghouder dient hiertoe rekening te houden met verleende winningsvergunning(en), in het bijzonder met een goedgekeurd winningsplan, in het herziene inrichtingsplan.
5. Voor het definitieve ontwerp van het werk dient, specifiek voor elke windturbine en transformatorstation, inclusief mastconstructie en fundering,



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

een certificaat afgegeven te zijn door een bij de Raad van Accreditatie aangesloten certificeringsbureau.

6. De vergunninghouder dient elk certificaat, zoals beschreven in lid 5 van dit voorschrift, minimaal een maand voorafgaand aan de bouwperiode schriftelijk aan de contactambtenaar te overleggen.
7. Het is de vergunninghouder alleen toegestaan bouwwerkzaamheden uit te voeren aan constructies waarvoor een geldig certificaat, zoals beschreven in lid 5 van dit voorschrift, afgegeven is.
8. Voor eventuele wijzigingen in de constructie dient een certificaat te worden verkregen, zoals beschreven in lid 5 van dit voorschrift, en aan de contactambtenaar voorgelegd te worden, zoals beschreven in lid 1 en 2 van dit voorschrift.

Datum

18 december 2009

Nummer

WSV/2009-1227

Voorschrift 10. Aanvang van de operationele periode

1. Uiterlijk twee weken voor aanvang van de operationele periode meldt de vergunninghouder schriftelijk aan de directeur Kustwacht en het bevoegd gezag dat het werk en de bekabeling naar land gereed zijn en wanneer de operationele periode aan zal vangen.

Voorschrift 11. Veiligheid

1. De vergunninghouder voorziet het werk en de bekabeling naar land van controle-, waarschuwings- en besturingssystemen, inclusief de noodvoorziening voor het zowel ter plaatse als vanaf de wal kunnen bedienen en bewaken van het werk.
2. De vergunninghouder draagt er zorg voor dat de elektrische installaties van het werk en de bekabeling naar land voldoen aan de norm NEN 1010 (Veiligheidseisen laagspanning) of een gelijkwaardige norm overeenkomstig de laatst geldende normen op dit terrein. De vergunninghouder draagt er zorg voor dat de bekabeling voldoet aan de norm NEN 1041 (Safety regulations for high voltage installations) of een gelijkwaardige norm overeenkomstig de laatst geldende normen op dit terrein.
3. De vergunninghouder draagt er zorg voor dat het werk beveiligd is tegen blikseminslag volgens NEN 1014 (Bliksembeveiliging) of een gelijkwaardige norm overeenkomstig de laatst geldende normen op dit terrein.
4. Tenminste 1 maand voorafgaand aan de bouwperiode worden in een door de vergunninghouder te initiëren overleg afspraken gemaakt tussen de vergunninghouder, het bevoegd gezag en de Kustwacht over de te nemen maatregelen bij calamiteiten.
5. De vergunninghouder overlegt tenminste 1 maand voorafgaand aan de bouwperiode schriftelijk een gedetailleerde uitwerking van het tot de aanvraag behorende calamiteitenplan waarin de onder lid 4 bedoelde afspraken terugkomen ter beoordeling voor aan de Kustwacht en de handhavingsambtenaar.
6. Het calamiteitenplan dient jaarlijks te worden herzien en zowel het eerste plan als de daaropvolgende herzieningen dienen schriftelijk goedgekeurd te worden door de Kustwacht en het bevoegd gezag.

Voorschrift 12. Onderhoud

1. Onderhoud en reparatie vindt plaats volgens het door de vergunninghouder bij de vergunningaanvraag ingediende Onderhoudsplan.
2. Onderhoud en inspecties worden uitgevoerd volgens de normen NEN EN 50110, (Bedrijfsvoering van elektrische installaties, Algemene bepalingen),



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

NEN 3140 (Bedrijfsvoering van elektrische installaties, Aanvullende Nederlandse bepalingen voor laagspanningsinstallaties) en NEN 3840 (Bedrijfsvoering van elektrische installaties, Aanvullende Nederlandse bepalingen voor hoogspanningsinstallaties) of gelijkwaardige normen en overeenkomstig de laatst geldende normen op dit terrein.

3. Onderhoud en reparatie in afwijking van het onderhoudsplan als in het eerste lid bedoeld, meldt de vergunninghouder uiterlijk 1 maand van tevoren schriftelijk aan het bevoegde gezag, tenzij sprake is van spoedeisende omstandigheden.
4. Bij (groot) onderhoud waarbij (kraan)schepen nodig zijn, geldt het gestelde in voorschrift 6.
5. De vergunninghouder overhandigt de contactambtenaar vanaf aanvang van de operationele periode jaarlijks een inspectierapport van het gepleegde onderhoud aan het werk en de bekabeling.

Datum

18 december 2009

Nummer

WSV/2009-1227

Voorschrift 13. Verlichting, geluidsignalen en markering

1. De vergunninghouder overlegt tenminste 1 maand voorafgaand aan de bouwperiode schriftelijk een gedetailleerde uitwerking van het tot de aanvraag behorende verlichtingsplan aan de contactambtenaar.
2. Alleen na schriftelijke goedkeuring door het bevoegd gezag is sprake van een geldig verlichtingsplan.
3. Het in lid 1 beschreven plan dient tenminste gedetailleerd in te gaan op de plaatsing van AIS-markering, radar-reflectoren, misthoorns en verlichting op de (buitenste) turbines.
4. Het is de vergunninghouder alleen toegestaan bouwwerkzaamheden uit te voeren wanneer deze in het bezit is van een geldig verlichtingsplan.
5. Het plan als bedoeld in lid 1 dient jaarlijks te worden herzien en voorgelegd te worden aan het bevoegd gezag.
6. De vergunninghouder overhandigt de contactambtenaar vanaf aanvang van de bouwperiode jaarlijks een inspectierapport aangaande het naleven van het verlichtingsplan.

Voorschrift 14. In werking en buiten werking stellen van de windturbines

1. Indien een windturbine als gevolg van het optreden van een beveiliging buiten werking is gesteld, wordt de installatie pas weer in werking gesteld nadat de oorzaak (oorzaken) van het buiten werking stellen is (zijn) opgehouden te bestaan, dan wel doelmatig is (zijn) opgeheven.
2. De vergunninghouder beschrijft elk geval van het buiten werking stellen van een windturbine in het logboek, beschreven in voorschrift 15, waarbij de oorzaak en de oplossing van de oorzaak beschreven worden.
3. Tenminste 6 maanden voor aanvang van de operationele periode dient de vergunninghouder een schriftelijke procedure in, die geldt voor het stopzetten en weer opstarten van windturbines. In die procedurebeschrijving dient ook te worden omschreven onder welke omstandigheden de procedure in werking treedt (zoals bijvoorbeeld door de vergunninghouder in het geval van technische defecten, zware storm of tijdens grote vogeltrek met verhoogde kans op vogelsterfte). Deze procedure moet in ieder geval worden gevolgd als de windturbines worden stopgezet of gestart bij de volgende gebeurtenissen:
 - a) op last van het bevoegd gezag;
 - b) ten gevolge van een bevel van de directeur Kustwacht, bijvoorbeeld bij SAR-operaties of ten gevolge van een verzoek van de managers van



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

nabije mijnbouwplatforms ten behoeve van de veiligheid van het platform en/of het vliegverkeer.

4. De in het vorige lid bedoelde procedure behoeft de schriftelijke goedkeuring van het bevoegd gezag en dient in overleg met deze te worden opgesteld.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

Voorschrift 15. Logboek

1. Vanaf het van kracht worden van de vergunning houdt de vergunninghouder een logboek bij, waarin tenminste de volgende zaken opgenomen worden:
 - Deze vergunning, alsmede overige relevante (publiekrechtelijke) besluiten;
 - De resultaten van de in deze vergunning voorgeschreven keuringen en/of metingen en registraties;
 - De (tussentijdse) resultaten van de in deze vergunning voorgeschreven onderzoeken;
 - De bevindingen van alle inspecties (milieu, onderhoud, veiligheid, etc.);
 - Datum, tijdstip en alle van belang zijnde gegevens (zoals tijdstip, tijdsduur, aard, hoeveelheid, oorzaak, plaats en windrichting) van voorgevallen incidenten met vermelding van de genomen maatregelen;
2. Het logboek zoals beschreven in lid 1 dient te allen tijde beschikbaar te zijn voor inzage door het bevoegd gezag.

Voorschrift 16. Monitoring- en evaluatieprogramma

1. De vergunninghouder dient een gedetailleerde uitwerking van een monitoring- en evaluatieprogramma op te stellen en uit te voeren conform het gestelde in bijlage 1 bij deze voorschriften.
2. De vergunninghouder overlegt het in lid 1 beoogde monitoring- en evaluatieplan schriftelijk voor aan de contactambtenaar ter beoordeling.
3. Alleen na schriftelijke goedkeuring door het bevoegd gezag is sprake van een geldig monitoring- en evaluatieplan.
4. Het is de vergunninghouder alleen toegestaan bouwwerkzaamheden uit te voeren en het park operationeel te hebben wanneer deze in het bezit is van een geldig monitoring- en evaluatieplan.
5. Daar waar het geldige monitoring- en evaluatieplan vraagt om onderzoeken die plaats dienen te vinden voorafgaand aan de bouw (T_0) dienen deze onderzoeken voltooid en gerapporteerd te zijn voor aanvang van de bouwperiode.
6. Eventuele wijzigingen in het monitoring- en evaluatieplan dienen schriftelijk ter goedkeuring aan de contactambtenaar voorgelegd te worden.
7. Tussen- en eindrapportages, alsmede de met het onderzoek verzamelde basisgegevens, conform bijlage 1 van deze vergunning overlegt de vergunninghouder schriftelijk aan de contactambtenaar ter beoordeling.
8. Alleen na schriftelijke goedkeuring door het bevoegd gezag is sprake van een geldig tussen- of eindrapport.
9. Het bevoegd gezag kan naar aanleiding van (tussen)resultaten van het monitoring- en evaluatieplan aanvullende eisen gericht op het mitigeren van de voorkomende effecten stellen.

Voorschrift 17. Verwijdering

1. Tenminste 2 maanden voorafgaand aan de verwijderperiode worden in een door de vergunninghouder te initiëren overleg afspraken gemaakt tussen de vergunninghouder, het bevoegd gezag en de Kustwacht over de te nemen maatregelen tijdens de verwijderperiode.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

2. De vergunninghouder overlegt minimaal 1 maand voorafgaand aan de verwijderperiode schriftelijk een gedetailleerde uitwerking van het tot de aanvraag behorende verwijderingsplan aan de contactambtenaar ter goedkeuring.
3. Alleen na schriftelijke goedkeuring door het bevoegd gezag is sprake van een geldig verwijderingsplan.
4. Het is de vergunninghouder alleen toegestaan verwijderwerkzaamheden uit te voeren wanneer deze in het bezit is van een geldig verwijderingsplan.
5. Eventuele wijzigingen in het verwijderingsplan dienen de contactambtenaar ter goedkeuring voorgelegd te worden.
6. De vergunninghouder verwijdert het werk binnen 24 maanden na beëindiging van de operationele periode conform het bij deze vergunning behorende verwijderingsplan en de nadere uitwerking daarvan, zoals beschreven in lid 2.
7. De vergunninghouder verricht binnen 3 maanden na beëindiging van de verwijderperiode een onderwateropname conform de richtlijn van de International Hydrographic Organization (IHO) order 1 S44 om aan te tonen dat de zeebodem redelijkerwijs in oorspronkelijke toestand is en er geen resten op de zeebodem zijn achtergebleven als gevolg van de uitgevoerde activiteiten. De gegevens van de onderwateropname worden door de vergunninghouder overhandigd aan het bevoegd gezag.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

Voorschrift 18. Aanwijzing contactpersoon

1. De vergunninghouder wijst één of meerdere personen aan die in het bijzonder belast is (zijn) met het toezicht op de naleving van het bij dit besluit bepaalde of bevolen. De vergunninghouder deelt binnen 14 dagen nadat dit besluit in werking is getreden het bevoegd gezag de naam, het adres, het telefoonnummer en het e-mail adres van degene(n) die door hem of vanwege hem is (zijn) aangewezen mee.
2. De vergunninghouder meldt eventuele wijzigingen van de in lid 1 bedoelde personen onmiddellijk aan de contactambtenaar.

Voorschrift 19. Handhaving

1. Een exemplaar van deze vergunning met bijbehorende tekening(en) moet steeds op het werk of aan boord van het vaartuig dat het werk begeleidt aanwezig zijn en aan de bevoegde Rijksambtenaren op hun verzoek worden getoond.
2. De vergunninghouder geeft gevolg aan een vordering van het bevoegd gezag tot onmiddellijke stopzetting van windturbines of werkzaamheden, welke vordering uitsluitend kan worden gedaan in het kader van toezicht en handhaving van deze vergunning.

Voorschrift 20. Wijziging werk door de vergunninghouder

1. De vergunninghouder meldt elke wijziging aan het werk vooraf aan het bevoegd gezag, tenzij sprake is van een calamiteit en een voorafgaande melding redelijkerwijs niet van de vergunninghouder verlangd kan worden.
2. De vergunninghouder dient een wijzigingsvergunning aan te vragen in geval van een, naar oordeel van het bevoegd gezag wezenlijke wijziging van het werk.
3. Indien het bevoegd gezag niet binnen 2 maanden na datum van ontvangst van de melding als bedoeld in lid 1 van dit voorschrift schriftelijk heeft gereageerd, mag de vergunninghouder tot de gemelde wijziging overgaan.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Voorschrift 21. Historisch belangrijke, archeologische vondsten

1. Indien tijdens de uitvoering van de werkzaamheden voorwerpen, sporen of overblijfselen worden aangetroffen welke, naar redelijkerwijs kan worden vermoed, van historisch, oudheidkundig of wetenschappelijk belang zijn, markeert de vergunninghouder de vindplaats en maakt onverwijld melding aan de handhavingsambtenaar en de directeur van de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten, Afdeling Beleid Maritiem Internationaal, t.a.v. drs. P. Stassen of drs. M.R. Manders, Postbus 1600, 3800 BP Amersfoort, telefoon 033-4217799 of 06-53712836, e-mail p.stassen@cultureelerfgoed.nl. Meldingen kunnen tevens aan het Kustwachtcentrum worden doorgegeven (zie contactgegevens in voorschrift 1).

Datum

18 december 2009

Nummer

WSV/2009-1227

Voorschrift 22. Overdracht vergunning

1. De vergunninghouder mag zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van het bevoegd gezag de vergunning niet aan derden overdragen.

Voorschrift 23. Overige bepalingen

1. Eventuele kosten, direct en/of indirect, investeringen of door te voeren wijzigingen in het werk of in onderliggende activiteiten voortvloeiende uit of in relatie tot de voorschriften in dit besluit zijn voor rekening en risico van de betrokken vergunninghouder. De vergunninghouder heeft geen recht op compensatie en/of schadevergoeding of anderszins, voortvloeiende uit aanwijzingen gegeven door het bevoegd gezag of door organisaties betrokken bij de uitvoering van hun wettelijke taak of taken.
2. Indien de vergunninghouder geen gevolg geeft aan de verplichtingen in deze voorschriften, handelt zij daarmee in strijd met de vergunning. Indien uit rapportage dan wel uit toezicht blijkt dat geen of onvoldoende uitvoering is gegeven aan de voorschriften, bestaat aanleiding om bestuursrechtelijke dan wel strafrechtelijke instrumenten in te zetten.

Voorschrift 24. Geldigheid vergunning

1. Deze vergunning vervalt van rechtswege indien uiterlijk 3 jaar na afgifte van definitieve vergunning de operationele periode niet aangevangen is.
2. Vóór het in lid 1 beschreven vervallen van de vergunning kan de vergunninghouder een gemotiveerde schriftelijke aanvraag tot verlenging van de periode als bedoeld in lid 1 indienen bij het bevoegd gezag.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

BIJLAGE 1 bij vergunningvoorschriften: Monitoring van de effecten van het windturbinepark

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

Algemene eisen

In het monitoring- en evaluatieplan dient door de vergunninghouder in beeld gebracht te worden welk bestaand onderzoek er aan ieder onderzoeksonderwerp plaatsvindt. Voor ieder onderwerp dient hierbij aangegeven te worden of er in het kader van het monitoringsprogramma bij dit bestaande onderzoek aangesloten kan worden.

Uit het monitoring- en evaluatieplan moet blijken dat er per onderwerp, vanaf het kalenderjaar van de aanvang van het eerste onderzoek jaarlijks d.w.z. per kalenderjaar, een zelfstandig leesbaar, wetenschappelijke voortgangrapportage opgeleverd wordt. Tevens moet blijken dat er aansluitend aan het eind van de monitoringsperiode een Engelstalige eindrapportage met Nederlandse samenvatting wordt opgeleverd dat van voldoende wetenschappelijke kwaliteit is. Dit onderdeel is ter goedkeuring door het Bevoegd Gezag.

In het monitoring- en evaluatieplan dient opgenomen te worden, dat voordat de definitieve voortgangsrapportage, dan wel eindrapportage wordt ingediend, het Bevoegd Gezag gedurende tenminste 6 weken de gelegenheid krijgt om inhoudelijk commentaar op een concept-rapportage te geven. De vergunninghouder wordt geacht dit inhoudelijk commentaar in de definitieve rapportage te verwerken. De concept-rapportages dienen net als de definitieve rapportages voldoen aan de eis van zelfstandige leesbaarheid. Dit onderdeel is ter goedkeuring door het bevoegd gezag.

In het monitoring- en evaluatieplan moet een jaarlijkse (per kalenderjaar) presentatie van de onderzoeksresultaten worden opgenomen. Deze presentatie dient plaats te vinden voordat de concept voortgangsrapportage, dan wel de concept eindrapportage van het onderzoek, wordt ingediend. Op verzoek van het bevoegd gezag wordt vergunninghouder verzocht aan het bevoegde gezag (al dan niet bijgestaan door onafhankelijke deskundige) een mondelinge toelichting op de onderzoeksresultaten te geven.

Uit het monitoring- en evaluatieplan moet blijken dat jaarlijks (per kalenderjaar) de basisgegevens worden opgeleverd. Tevens moet blijken in welk format de basisgegevens worden aangeleverd. Dit laatste is ter goedkeuring door het Bevoegd Gezag.

In het monitoring- en evaluatieplan dient opgenomen te worden dat uiterlijk 6 maanden na afloop van het kalenderjaar waarover gerapporteerd dient te worden, de definitieve voortgangsrapportagerapportage, dan wel de eindrapportage alsmede de verzamelde basisgegevens worden opgeleverd.

Het monitoring- en evaluatieplan dient tenminste de volgende onderwerpen te bevatten, en te voldoen aan de bij de onderwerpen gestelde eisen en criteria, tenzij vergunninghouder aantoont reeds op een ander wijze (bijvoorbeeld door verkrijging van de gegevens van andere reeds uitgevoerde onderzoeken) over de in de onderwerpen genoemde gegevens te beschikken. Dit dient ter goedkeuring te worden voorgelegd aan het bevoegd gezag.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

1. Onderwatergeluid ten gevolge van heien

Beoogd resultaat

Doel van de metingen is om gegevens te verzamelen over het voortplantingsgedrag van heigeluid in de Noordzee

Om het voortplantingsgedrag van geluid onder water over de lange en middenlange afstand te kunnen voorspellen, wordt gebruik gemaakt van een "ray-tracing" model. Voor de kalibratie en validatie van zo'n model zijn in situ meetgegevens nodig.

Te gebruiken methodes

De vergunninghouder dient gebruik te maken van een permanente meetopstelling. Aanvullend hierop moeten transecten worden gevaren met een aantal hydrofoons die op verschillende dieptes geïnstalleerd worden, zodat een goed ruimtelijk beeld kan worden verkregen van de propagatie van het heigeluid. De hierbij te meten waardes zijn de L_p , SEL en L_{eq} , zoals beschreven in de passende beoordeling. De metingen dienen betrekking te hebben op een voor zeezoogdieren en vissen relevant frequentiebereik.

Tijdsaspecten en begrenzing meetgebied

De metingen vinden plaats tijdens de heiactiviteiten. Daarnaast moeten er ook metingen aan het "ambient noise" tussen de heiactiviteiten door worden uitgevoerd.

Bij de te varen transecten moet extra aandacht worden besteed aan het gebied vanaf de geluidsbron richting kustzone.

De lengte van de transecten wordt bepaald tot de afstand waarop het geluidsniveau door heien niet langer te onderscheiden is van de "ambient noise".

Gewenste nauwkeurigheid

Het aantal te varen transecten en het aantal te gebruiken hydrofoons en meetopstellingen moet zo gekozen worden dat een voor de modellering voldoende gedetailleerd ruimtelijk beeld van de propagatie van het heigeluid kan worden verkregen. Dit is ter beoordeling aan het bevoegd gezag.

Overige punten

Naast de gegevens die opgeleverd moeten worden, dienen de resultaten van de metingen ook in een wetenschappelijke rapportage samengevat en beschreven te worden.

2. Geluidsmeting operationeel windturbinepark

Beoogd resultaat

Doel van dit meetonderdeel is het vaststellen van de (langdurig-gemiddelde) L_{eq} -niveaus, alsmede van de L_p -niveaus van eventueel (kortdurend) optredende 'transients', van het geluid dat door een operationeel windmolenpark wordt geproduceerd.

Te gebruiken methodes

Er dient gebruik gemaakt te worden van een permanente meetopstelling. De metingen dienen betrekking te hebben op een voor zeezoogdieren en vissen relevant frequentiebereik.

Datum

18 december 2009

Nummer

WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Tijdsaspecten en begrenzing meetgebied

De metingen vinden plaats vanaf het begin van de operationele periode. De metingen moeten een jaar lang continu worden uitgevoerd. De metingen moeten worden uitgevoerd in het windturbinepark en in een gebied rond het windturbinepark, tot op een afstand waarop de geluidsniveau niet langer fysisch te onderscheiden is van de "ambient noise".

Datum

18 december 2009

Nummer

WSV/2009-1227

Gewenste nauwkeurigheid

De metingen moeten informatie opleveren over de geluidsproductie onder alle weersomstandigheden.

3. Effecten van heien op vis

Beoogd resultaat

Het doel van dit monitoringsonderdeel is tweeledig.

Doel is het vaststellen van het voorkomen van vis in het plangebied in relatie tot heiaactiviteit. Daarnaast dient de vissterfte in relatie tot de afstand van de heilocatie te bepaald te worden.

Te gebruiken methodes

Voor het eerste meetdoel dienen er vissurveys voor het plangebied en in een referentiegebied te worden uitgevoerd.

Voor het vaststellen van de vissterfte moet er gewerkt worden met een meetopstelling waarbij op diverse afstanden van de heilocatie vissen gevangen worden gezet.

Bij de proefopstelling moet met diverse vissoorten, met een verschillende gevoeligheid voor onderwatergeluid worden gewerkt.

Tijdsaspecten en begrenzing meetgebied

De fish surveys moeten voor aanvang van de heiwerkzaamheden, tijdens de heiwerkzaamheden en enkele uren later worden uitgevoerd in het plangebied en in een representatief referentiegebied.

De vissterfte moet worden vastgesteld vlak voor het heien, tijdens de heiwerkzaamheden en enkele uren later nog eens. Bij de vissterftemeting, moet er ook een blancoproef in een gebied zonder heiaactiviteit worden uitgevoerd om de vissterfte door overige oorzaken, ten gevolge van de proefopzet uit te kunnen sluiten.

Gewenste nauwkeurigheid

De survey moet met een zodanige ruimtelijke resolutie en frequentie worden opgezet, dat een statistisch voldoende betrouwbaar resultaat wordt verkregen. Dit is ter beoordeling aan het bevoegd gezag. Eenzelfde eis geldt voor de opzet van de vissterftemeting.

Bij de monitoring moeten zoveel mogelijk de methodes worden aangehouden die bij de jaarlijkse "fish surveys" door IMARES worden gebruikt.

Overige punten

De meetopstelling dient indien mogelijk gecombineerd te worden met overige monitoringsonderdelen op het gebied van onderwatergeluid.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

4. Monitoring bruinvissen in relatie tot het windturbinepark

Beoogd resultaat

Doel van het onderzoek is het vermijdingsgedrag van bruinvissen ten gevolge van heien te bepalen.

Datum

18 december 2009

Nummer

WSV/2009-1227

Te gebruiken methodes

De te volgen methode is het aanleggen van een c-pod netwerk in combinatie met het uitvoeren van visuele waarnemingen met bootsurveys. De boot dient hierbij tevens te worden uitgerust met gevoelige hydrofoons waarmee het geluid van aanwezige bruinvissen kan worden geregistreerd.

Tijdsaspecten en begrenzing meetgebied.

Het C-pod netwerk moet binnen en rond het windturbinepark worden aangelegd. Het netwerk moet continu meten vanaf één jaar voor aanvang van de bouwperiode tot 3 jaar na aanvang van de operationele periode. De vaartochten moeten worden uitgevoerd vanaf één jaar voor aanvang van de bouwperiode tot 3 jaar na aanvang van de operationele periode. De tellingen dienen tenminste maandelijks uitgevoerd te worden.

De tellingen dienen binnen en buiten het windturbinepark tot tenminste 15 km uit het windturbinepark, gemeten vanaf de randen van het windturbinepark, plaats te vinden.

De configuratie van het c-pod netwerk dient zodanig ontworpen te worden dat inzicht kan worden verkregen in de effecten van het heien op het eventuele vermijdingsgedrag.

De vaartochten moeten met een dusdanige resolutie in tijd en ruimte worden opgezet dat eventuele vermijdinggedrag gedetecteerd kan worden.

Het gehele onderzoek moet zodanig worden opgezet, dat een statisch voldoende betrouwbaar resultaat wordt verkregen.

Dit laatste is ter beoordeling aan het bevoegd gezag.

Overige punten

De monitoring van de bruinvissen kan gecombineerd worden met de vaartochten voor de vogeltellingen.

5. Monitoring zeehonden in relatie tot het windturbinepark

Beoogd resultaat

Doel van de meting is om gegevens over de migratieroutes van de Gewone zeehond en de Grijze zeehond te verzamelen.

Te gebruiken methodes

Voor dit onderzoek moet er worden aangesloten bij het zenderonderzoek dat door IMARES wordt uitgevoerd.

Tijdsaspecten begrenzing meetgebied

Het zenderonderzoek dient zodanig te worden uitgebreid zodat inzicht kan worden verkregen in de migratieroutes van beide soorten op het NCP ter hoogte van de Voordelta en Hollandse kustzone. Dit is ter beoordeling aan het bevoegd gezag. Er wordt continu gemeten vanaf één jaar voor aanvang van de bouwperiode tot 3 jaar na aanvang van de operationele periode.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Gewenste nauwkeurigheid

Het onderzoek dient voor wat betreft de nauwkeurigheid, 'state of the art' uitgevoerd te worden. Dit is ter beoordeling aan het bevoegd gezag.

Datum

18 december 2009

Nummer

WSV/2009-1227

Overige punten

Er dient aangesloten te worden bij bestaand onderzoek aan gezenderde zeehonden

6. Monitoring zeevogels in relatie tot het windturbinepark

Beoogd resultaat:

Met voldoende statistische zekerheid is vermindering van zeevogels ten gevolge van het windturbinepark in kaart gebracht. Dit dient als toetsing van de aannames in het MER met betrekking tot verminderingseffecten van zeevogels ten gevolge van het windturbinepark Scheveningen Buiten.

Te gebruiken methodes

Hiervoor moeten er op de planlocatie en het omliggende gebied vogeltellingen volgens de ESAS standaard worden uitgevoerd. De tellingen dienen uitgevoerd te worden door waarnemers die deze standaard kunnen toepassen.

Tijdsaspecten en begrenzing gebied

De tellingen dienen plaats te vinden binnen en buiten het windturbinepark (tot tenminste 15 km uit het windturbinepark gemeten vanaf de randen van het windturbinepark) plaats te vinden.

De vaartochten moeten worden uitgevoerd vanaf één jaar voor aanvang van de bouwperiode tot 3 jaar na aanvang van de operationele periode. De tellingen dienen tenminste maandelijks uitgevoerd te worden.

De tellingen dienen binnen en buiten het windturbinepark tot tenminste 15 km uit het windturbinepark, gemeten vanaf de randen van het windturbinepark, plaats te vinden.

Gewenste nauwkeurigheid

In het MEP dient inzichtelijk te worden gemaakt met welke statische betrouwbaarheid effecten kunnen worden gedetecteerd. De vaartochten moeten met een dusdanige resolutie in tijd en ruimte worden opgezet dat eventuele vermijdinggedrag gedetecteerd kan worden. Het bevoegd gezag beoordeelt of de te verwachten betrouwbaarheid voldoende is.

Overige punten

Dit onderwerp kan tegelijkertijd met monitoring ten aanzien van bruinvissen uitgevoerd worden.

7. Fluxmetingen zeevogels en koloniebroeders

Beoogd resultaat:

Doel van de meting is om gegevens te verzamelen van soortspecifieke fluxen van zeevogels en koloniebroeders, zoals omschreven in de Passende Beoordeling, in en om het windturbinepark Scheveningen Buiten.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Te gebruiken methodes

Radarmetingen, visuele waarnemingen en zo mogelijk observaties met behulp van restlichtversterkers of vergelijkbare methodes. De visuele waarnemingen en waarnemingen met restlichtversterkers zijn ter ondersteuning van de radarbeelden en noodzakelijk om soortspecifieke fluxen te bepalen.

Datum

18 december 2009

Nummer

WSV/2009-1227

Tijdsaspecten en begrenzing gebied

Met de radar dient een permanente fluxmetingen uitgevoerd te worden bij het windturbinepark Scheveningen Buiten. De radarmetingen, visuele waarnemingen en zo mogelijk waarnemingen met restlichtversterkers worden uitgevoerd tot ten minste 5 jaar na aanvang van de operationele periode van het park.

Gewenste nauwkeurigheid

De visuele waarnemingen dienen met een zodanige frequentie plaats te vinden dat wat betreft soortspecificiteit van de fluxen een voldoende betrouwbaar resultaat kan worden verkregen. Het laatste is ter beoordeling aan het bevoegd gezag. Bij de nachttellingen voldoet determinatie op genusniveau.

Overige punten

Dit onderwerp dient tegelijkertijd met overige monitoring met gebruikmaking van radar uitgevoerd te worden.

8. Ontwijkgedrag van zeevogels en koloniebroeders of metingen van slachtoffers

Beoogd resultaat:

Het kwantitatief en soortspecifiek bepalen van zowel macro- als micro-avoidance om derhalve het aanvaringsrisico te kunnen bepalen.

Te gebruiken methodes

Macro-avoidance: Radarmetingen, visuele waarnemingen zo mogelijk gebruik makend van restlichtversterkers of vergelijkbare methodes. De visuele waarnemingen en waarnemingen met restlichtversterkers zijn ter ondersteuning van de radarbeelden en noodzakelijk om soortspecifieke uitwijking kwantitatief te bepalen.

Micro-avoidance: In het MEP dient te worden uitgewerkt welke methoden gebruikt zullen worden om de micro-avoidance vast te stellen.

Indien het niet mogelijk blijkt micro-avoidance te meten is het noodzakelijk dat aanvaringsslachtoffers worden gemeten. Dit is ter beoordeling aan het Bevoegd Gezag.

Tijdsaspecten en begrenzing gebied

Het onderzoek met betrekking tot ontwijkgedrag vindt voor wat betreft het radaronderzoek continu plaats tot tenminste 5 jaar na aanvang van de operationele periode. De visuele waarnemingen worden ook tot tenminste 5 jaar na aanvang van de operationele periode uitgevoerd.

Gewenste nauwkeurigheid

In het MEP dient duidelijk te worden gemaakt met welke statistische betrouwbaarheid macro-avoidance, micro-avoidance en/of aanvaringsslachtoffers kunnen worden gedetecteerd.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

De visuele waarnemingen dienen met een zodanige frequentie plaats te vinden dat wat betreft soortspecificiteit van het ontwijkgedrag een voldoende betrouwbaar resultaat kan worden verkregen.
Het bevoegd gezag beoordeeld of de te bereiken betrouwbaarheid voldoende is.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

Overige punten

Dit onderwerp dient tegelijkertijd met overig onderzoek ten aanzien van koloniebroeders uitgevoerd te worden.

9. Ruimtelijke verspreiding van koloniebroeders

Beoogd resultaat:

Het beoogde doel met betrekking tot de ruimtelijke verspreiding van koloniebroeders heeft betrekking op de kleine mantelmeeuw. Voor de kleine mantelmeeuw is het beoogde doel de onderbouwing van de aannames met betrekking tot het verspreidingsmodel van de kleine mantelmeeuw uit de passende beoordeling Scheveningen Buiten. Het beoogde resultaat hierbij zijn kwantitatieve verspreidingsgegevens van kleine mantelmeeuwen vanuit broedkolonies.

Te gebruiken methodes

Vanaf schepen transecttellingen uit voeren vanaf de broedkolonie richting zee tot een afstand van 120 km. Via deze tellingen de dichtheidsvariatie van de kleine mantelmeeuw vaststellen. Dit onderzoek dient volgens de ESAS standaard te worden uitgevoerd.

Het uitrusten van kleine mantelmeeuwen met satellietzenders zodat inzicht wordt verkregen in het foerageerhabitat en foerageerafstand van deze soort in het broedseizoen.

Tijdsaspecten en begrenzing gebied

Voor de kleine mantelmeeuw dient met name de kolonie Duinen en Lage Land van Texel onderzocht te worden. De transecttellingen dienen jaarlijks te worden herhaald tot minimaal 5 jaren na aanvang van de operationele periode. Het eerste jaar begint met het eerstvolgende broedseizoen na aanvang van de operationele periode. De transecten moeten binnen het broedseizoen gevaren worden. Het telemetrieonderzoek vindt eveneens continu plaats gedurende 5 jaren te beginnen bij het eerste broedseizoen na aanvang van de operationele periode,

Gewenste nauwkeurigheid

De transecttellingen dienen met een zodanige frequentie en resolutie te worden opgezet dat een statistisch betrouwbaar resultaat wordt verkregen. Het aantal met satellietzenders uit te rusten vogels dient zodanig te zijn dat een statistisch betrouwbaar resultaat kan worden verkregen. Dit dient in het MEP te worden uitgewerkt. Het bevoegd gezag beoordeelt of de te bereiken nauwkeurigheid voldoende is.

Overige punten

In het MEP dient onderzocht te worden of er voor het telemetrieonderzoek van kleine mantelmeeuwen kan worden aangesloten bij het onderzoek van SOVON. SOVON voert op beperkte schaal onderzoek uit naar de vliegbewegingen van de kleine mantelmeeuw vanaf de broedkolonie naar foerageerplekken.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

10. Effecten op de luchtvaart, inclusief radio- en radardekking

Beoogd resultaat:

Het doel van dit monitoringsonderdeel is drieledig:

- Het bepalen van de aard en omvang van incidenten en bijna-incidenten in relatie tot aard en omvang van het luchtverkeer.
- Aan de hand van deze incidentenboekhouding inzichtelijk maken wat de milieu-effecten van de incidenten zijn.
- Effecten van het windturbinepark op de radio- en radardekking voor laagvliegend verkeer.

Datum

18 december 2009

Nummer

WSV/2009-1227

Te gebruiken methodes

De methode is vrij te kiezen, in zoverre het beoogde resultaat bereikt wordt en het voorstel voldoet aan de hierna volgende punten.

Tijdsaspecten en begrenzing gebied

Het onderzoek moet onder alle weersomstandigheden uitgevoerd worden in en bij het operationele windturbinepark. Tevens moet bepaald worden tot op welke afstand van het windturbinepark effecten op de radio- en radardekking, met de gangbare apparatuur, waarneembaar zijn.

Gewenste nauwkeurigheid:

In het MEP dient een zodanige methode worden gekozen dat statistisch betrouwbare resultaten worden verkregen. Dit ter beoordeling aan het bevoegd gezag.

Overige punten:

Het monitoring en evaluatieprogramma voor dit onderdeel zal in het kader van de goedkeuring van bovengenoemd programma door het bevoegd gezag, voor advies aan het LVNL worden voorgelegd.

11. De effecten op de scheepvaart, inclusief radarverstoring

Beoogd resultaat

Het doel van dit monitoringsonderdeel is drieledig:

- Het bepalen van de aard en omvang van incidenten en bijna-incidenten in relatie tot aard en omvang van het scheepvaartverkeer. Aan de hand van deze incidenten-boekhouding inzichtelijk maken wat de milieu-effecten hiervan zijn.
- De optredende radarverstoringen op de radarinstallaties op zowel de schepen in de verkeersstromen om het windturbinepark als op de VTS walradar van Rotterdam zijn bekend.

Te gebruiken methodes

De methode is vrij te kiezen, in zoverre het beoogde resultaat bereikt wordt en het voorstel voldoet aan de hierna volgende punten.

Tijdsaspecten en begrenzing gebied

- Het onderzoek moet onder alle weersomstandigheden uitgevoerd worden bij het operationele windturbinepark.
- Er moet bepaald worden tot op welke afstand van het windturbinepark effecten op de radarinstallaties, met de gangbare apparatuur, waarneembaar zijn en welke effecten dit heeft op het gedrag van de scheepvaart rondom het windpark..



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Gewenste nauwkeurigheid

In het MEP dient een zodanige methode te worden gekozen dat statistisch betrouwbare resultaten worden verkregen. Dit ter beoordeling aan het bevoegd gezag.

Datum

18 december 2009

Nummer

WSV/2009-1227

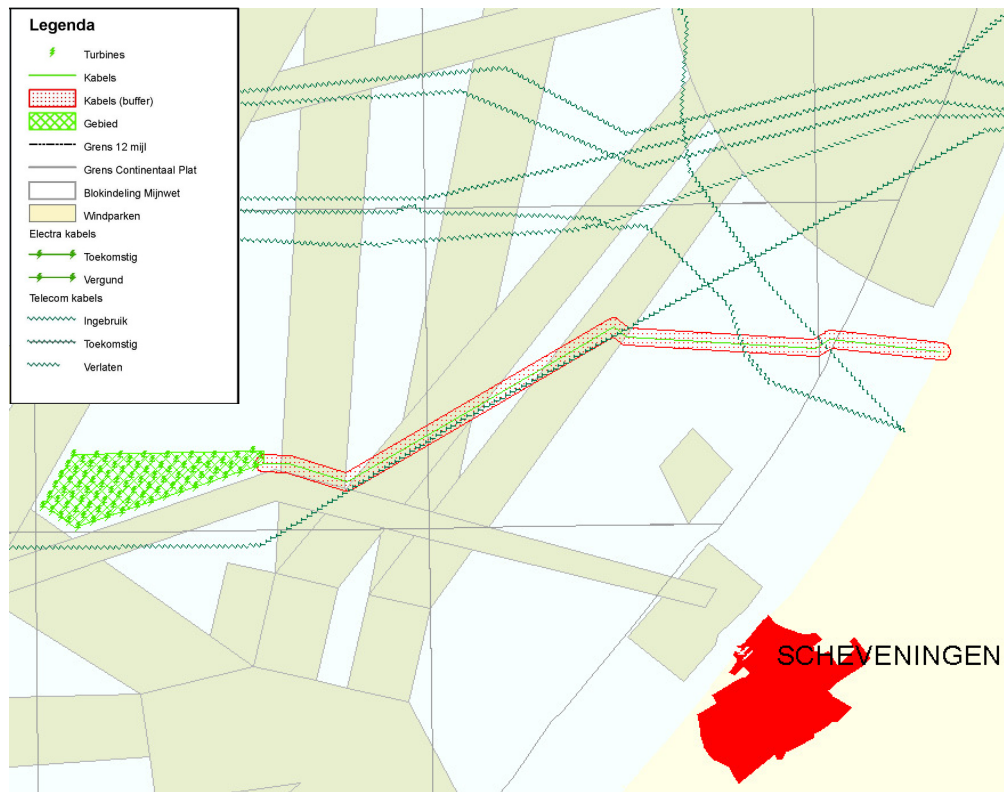


BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

BIJLAGE 2 bij de vergunningsvoorschriften: Kabeltracé

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227





BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Bijlage A: Inspraakreacties op het MER

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

Toelichting: op de terinzagelegging van het MER (incl. Wbr-aanvraag), ref. Staatscourant nr. 88, 8 mei 2007, p. 26, 'Scheveningen Buiten', zijn in totaal 7 inspraakreacties ontvangen. Hieronder worden deze (samengevat) weergegeven, incl. reactie van het bevoegd gezag.

Volgnummer: 1	Afzender: de heer H.J.T. van Beek E.J. Potgieterweg 6 1851 CH HEILOO
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van bevoegd gezag:
1 Inspreker stemt in met de voorgestelde aanleg van het park. Allerlei aspecten zijn goed tegen elkaar afgewogen. Uiteindelijk is het een goede zaak voor het milieu.	1 Deze inspraakreactie wordt ter kennisgeving aangenomen.

Volgnummer: 2	Afzender: Zeehaven IJmuiden NV Drs. P.H.L.M. van de Meerakker Postbus 541 1970 AM IJMUIDEN
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van bevoegd gezag:
1 Inspreker staat positief tegenover de realisatie van windturbineparken op de Noordzee. De Zeehaven IJmuiden wil op de hoogte worden gehouden van de ontwikkelingen.	1 Op de website www.noordzeeloket.nl wordt informatie verstrekt over de voortgang van windturbineparken op zee. Als inspreker wordt u op de hoogte gehouden van de besluitvorming waarin uw inspraak is meegenomen. Verder wordt deze inspraakreactie ter kennisgeving aangenomen.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Datum
18 december 2009
Nummer
WSV/2009-1227

Volgnummer: 3	Afzender: Luchtverkeersleiding Nederland de heer B.J. Korthagen Postbus 75200 1117 ZT SCHIPHOL
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van bevoegd gezag:
1 De geplande windturbines vormen obstakels voor de signaalverbindingen tussen platforms en helikopters. Dit kan ten koste gaan van de radiocommunicatie- en surveillance dekking. De windturbines kunnen de signalen op verschillende manieren verstoren. De beoogde vliegveiligheid zou hierdoor niet kunnen worden gehaald. Er kan een situatie ontstaan die minder veilig is dan de huidige situatie. De mogelijke effecten zullen worden onderzocht. Indien uit het onderzoek blijkt dat mitigerende maatregelen nodig en mogelijk zijn, zullen deze door de initiatiefnemers moeten worden getroffen.	1 De effecten op radardekking en telecommunicatie zijn in het MER beschreven conform de Richtlijnen. In het bij dit besluit gevoegde monitoring en evaluatieprogramma is onderzoek naar de effecten op de radio- en radardekking voor luchtvaartverkeer opgenomen als onderzoeksverplichting.

Volgnummer: 4	Afzender: Productschap Vis Dr. Ir. N.A. Steins Postbus 72 2280 AB RIJSWIJK ZH
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van bevoegd gezag:
1 Door de komst van windturbineparken in zee zal de visserij ernstig worden belemmerd in haar bedrijfsuitvoering. De gebieden die in de Nota Ruimte zijn aangewezen als voorkeursgebieden voor de plaatsing van windturbineparken zijn belangrijke gebieden voor de visserij.	1 De effecten op de visserij van het windturbinepark is afdoende beschreven. Er is een relatief zeer beperkt effect op het visareaal dat echter geen aanleiding geeft om aanvullende maatregelen voor te schrijven.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

<p>2 In het MER is het noodzakelijk dat aan het onderzoek ook de cumulatieve effecten worden toegevoegd. Het betreft dan vooral onderzoek naar de gevolgen voor trekvogels, vissoorten en opgroei- en paaigebieden van vis. De informatie is nu slechts theoretisch van aard en niet wetenschappelijk onderbouwd.</p>	<p>2 Voor wat betreft het onderdeel Natuur en Milieu is bij de beoordeling vastgesteld dat voor een aantal soorten en effecten daarop een passende beoordeling op grond van de Habitatrichtlijn diende te worden uitgevoerd, hetgeen in het MER ontbrak. In deze passende beoordeling heeft een nadere analyse op significantie plaatsgevonden. Er is onderzocht of het project tezamen met andere plannen of projecten significante effecten heeft op de instandhoudingsdoelen voor de beschermde gebieden. Met betrekking tot de onderwerpen besproken in de passende beoordeling is de conclusie van het bevoegd gezag dat de effecten van het windturbinepark Scheveningen Buiten, gegeven de consequente manier waarop het zogenaamde 'worst case scenario' wordt toegepast, op zichzelf staand en in cumulatie met andere initiatieven, niet significant zijn.</p>
<p>3 In het MER is geen nadere analyse gemaakt van de cumulatieve effecten voor de scheepvaartveiligheid.</p>	<p>3 Een analyse van de cumulatieve effecten voor de scheepvaartveiligheid is opgenomen in een cumulatieve effectenstudie bij het MER. Een en ander is meegenomen bij het voorliggende besluit.</p>
<p>4 De veiligheid op zee moet zoveel als mogelijk worden gewaarborgd. Hiervoor worden wel suggesties gedaan, maar een analyse van de uitvoerbaarheid daarvan ontbreekt. Het uitbreiden van de veiligheidszone wordt niet als acceptabele mogelijkheid gezien.</p>	<p>4 Het aspect scheepvaartveiligheid is integraal meegenomen bij de afwegingen van het voorliggende besluit.</p>
<p>5 Het MER geeft aanleiding tot bezorgdheid over de effecten van het windturbinepark m.b.t. scheepvaartveiligheid, onzekerheid over de milieueffecten en economische schade voor de visserij. Volgens het voorzorgsbeginsel dienen dan preventieve maatregelen te worden genomen. Het opschorten van de vergunning wordt als preventieve maatregel door de overheid voorgesteld.</p>	<p>5 Zie reactie onder 4 (scheepvaartveiligheid), 2 (milieueffecten) en 1 (economische schade). Gezien de gemaakte afwegingen in het besluit is opschorten niet aan de orde.</p>

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

<p>6 De Nederlandse autoriteiten vinden het project Near Shore windturbinepark noodzakelijk voor het opdoen van kennis en ervaring over wind op zee. Een vergelijking van dit initiatief met het NSW lijkt dan ook noodzakelijk. In de MER-en is deze vergelijkingen nu niet opgenomen.</p>	<p>6 De kennis en ervaring van het windturbinepark Egmond aan Zee is door de initiatiefnemer niet in de vorm van een vergelijking meegenomen in het MER. Desondanks zijn deze kennis en ervaring afdoende beschreven in het MER.</p>
---	--

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

Volgnummer: 5	Afzender: Taqa Energy B.V. de heer E. Heijnsbroek Postbus 11550 2502 AN 'S-GRAVENHAGE
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van bevoegd gezag:
<p>1 Inspreker is de operator van de olie en gas winningsvergunningen voor de blokken P15 en P18 op het Nederlandse Continentale plat. Het windturbinepark valt in zijn geheel binnen de Rijnveld Helicopter Protected Zone zoals deze in de laatste publicatie van de ENR 6-3.3 is vastgesteld en vormt derhalve een groot gevaar voor de veiligheid van helikopteroperaties binnen deze zone, en kan daarom (in deze vorm) niet uitgevoerd worden.</p>	<p>1 De beoordeling van de effecten van het windturbinepark op de luchtvaartveiligheid is omschreven in paragraaf 3.2.4 van dit besluit.</p>
<p>2 De MER geeft geen goed beeld van de effecten van het windturbinepark op de helikopterbewegingen van en naar de nabij gelegen productieplatformen.</p>	<p>2 Zie reactie onder punt 1.</p>
<p>3 De voorgenomen ontwikkeling dient in het kader van de helikopterbewegingen van en naar de nabij gelegen locaties getoetst te worden aan de in de 'Richtlijnen milieu-effectrapporten offshore windturbineparken' nadrukkelijk aangegeven gebruiksfunctie 'luchtvaart, inclusief offshore helikopteroperaties (bijvoorbeeld bereikbaarheid van mijnbouwinstallaties)'.</p>	<p>3 Zie reactie onder punt 1.</p>



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

<p>4 Bij de voorbespreking met de Olie & Gas sector is verzuimd inspreker te betrekken als operator namens de olie en gas producenten groep met dichtst bij gelegen productieplatformen P/15-E en P/15-G en daaraan verbonden leidingen.</p>	<p>4 De offshore mijnbouw en pijpleidingen in het gebied zijn afdoende beschreven in het MER. De beoordeling van de effecten van het windturbinepark op de mijnbouw is omschreven in paragraaf 3.2.4 en 3.3.3 van dit besluit.</p>
<p>5 Bij een eventueel nader overleg omtrent uitvoering zal inspreker uitgaan van een minimale afstand van 5 mijl ten opzichte van de productieplatformen P/15-E en P/15-G conform de Rijnveld HPZ in ENR 6-3.3 Noordzee-operaties.</p>	<p>5 Zie reactie onder punt 1.</p>
<p>6 In het achtergronddocument wordt alleen gekeken naar olie en gas winning en het op den duur verdwijnen van deze activiteit. Naar langdurige voortzetting van activiteiten in het P/15 blok, bijvoorbeeld voor transport of opslag van gas of CO₂ injectie, is niet gekeken. Er is geen vooroverleg gevoerd met de direct betrokken operator.</p>	<p>6 Zie reactie onder punt 4.</p>
<p>7 Het windturbinepark wordt deels geplaatst tussen de productie platformen P/15-C en P/15-E en doorkruist straalverbinding CP 1032. Daar de verbinding kritisch is voor het veilig opereren van het P/15-E platform zal de inrichting van het park dusdanig moeten worden aangepast dat verstoring van de verbinding onder alle omstandigheden uitgesloten is. Het in de mitigerende maatregelen voorgestelde omrouten is op open zee bij gebrek aan vaste objecten geen reële optie. Ook hier heeft men verzuimd om bij de operator te rade te gaan inzake mogelijke gevolgen.</p>	<p>7 Naar verwachting zal bij de voorgenomen activiteit geen significante verstoring van de verbinding optreden. De in het MER (incl. Addenda) genoemde mitigerende maatregelen zijn voldoende. Zie ook reactie onder punt 4.</p>
<p>8 Onduidelijk is waarom de geldende veiligheidsvoorschriften en wetgeving wel van toepassing zou zijn op verkeer met bestemming windturbinepark maar tegelijkertijd totaal voorbij wordt gegaan aan de ten behoeve van de olie en gaswinning ingestelde Helicopter Protected Zone Rijnveld.</p>	<p>8 In het MER wordt geconstateerd dat het helikopterverkeer met bestemming windpark ook de veiligheidsvoorschriften moet respecteren. Zie verder de reactie onder punt 1.</p>

Datum
18 december 2009
Nummer
WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

9 Ook in de achtergronddocumentatie 6.10 Luchtverkeer is achterwege gelaten de in de richtlijn expliciet genoemde ENR 6-3.3 Noordzee-operaties in de overweging mee te nemen.	9 De gebieden als weergegeven in de ENR 6-3.3 zijn opgenomen in het MER (incl. Addenda). Zie ook reactie onder punt 1.
---	--

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

Volgnummer: 6	Afzender: de heer A.J. Rooseboom Thorbeckelaan 176 2564 BT 'S-GRAVENHAGE
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van bevoegd gezag:
1 Inspreker heeft bezwaar tegen het toepassen van een helikopter voor onderhoudswerkzaamheden, aangezien het gebruik van helikopters een negatief milieuaspectet betreft, ook op de aanvliegeroute en aanlandingslocatie. Een helikopter mag alleen worden ingezet in noodsituaties. Het gebruik van onderhoudschepen beperkt de milieubelasting en optimaliseert de arboveiligheid.	1 Het bevoegd gezag is niet van oordeel dat dit een zodanig milieueffect betreft dat hieraan voorschriften moeten worden verbonden in de vergunning. Arboregels vallen buiten deze m.e.r.-procedure.
2 Bezwaar tegen het louter commercieel laten draaien van dit windturbinepark door Evelop. Voor de aanpak van de mondiale klimaatverandering zijn immers hogere ambities nodig.	2 Deze inspraakreactie wordt ter kennisgeving aangenomen. Het "commercieel draaien" valt buiten de scope van deze m.e.r.-procedure.
3 Bezwaar dat Evelop ondanks de subsidies zich niet schriftelijk verplicht de ontwikkeling van de windenergieturbine in dit park aantoonbaar te onderzoeken en kennis te willen delen.	3 De kennis en ervaringen met de huidige windturbineparken alsmede de rapportages in het kader van het monitorings- en evaluatieplan (MEP) dragen bij aan het vergroten van de kennis over de (milieu)effecten van wind op zee.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

<p>4 Bezwaar tegen het laten uitvoeren van het onderhoud van de turbine door buitenlandse firma's zonder hierbij te eisen dat Evelop en ook Nederlandse autoriteiten worden geïnformeerd over de onderhoudsbevindingen en de achtergrond van technische storingen, zodat hieruit nationaal en internationaal lering getrokken kan worden ter verbetering van windenergieopwekking.</p> <p>Dit dient in de vergunningsvoorwaarden en specificatie van onderhoudswerkzaamheden expliciet te worden opgenomen als inspanningsverplichting. Het rapporteren over bijna ongelukken vanuit het HSE-plan is hiervoor niet voldoende, dit betreft slechts het arbo aspect.</p>	<p>4 Zie voorschrift 12 (onderhoud) en voorschrift 15 (logboek).</p>
<p>5 Bezwaar over de zichtbaarheid van het Windturbinepark vanaf de boulevard van Scheveningen en Kijkduin. Het uitgangspunt dient te zijn dat de turbines NIET zichtbaar zijn vanaf de kust. In het MER staat hierover onduidelijke en onjuiste informatie. Bij het toepassen van een 5,5 MW turbine zou vanaf de boulevard 50% van de turbine en circa 90 m zichtbaar zijn. In het MER zou aan de hand van goede berekeningen nader ingegaan moeten worden op de zichtbaarheid van de verschillende typen turbines op verschillende afstanden van de boulevards van Scheveningen en Kijkduin. De veronderstelling dat de boven de horizon uitstekende delen van de turbines vanwege meteorologische omstandigheden slechts 10% van de tijd zichtbaar zijn is onvoldoende onderbouwd. Het is aannemelijk dat dit in werkelijkheid veel groter zal zijn. Daarbij zou ook explicieter ingegaan moeten worden op invloed van (groene) verlichting 's nachts.</p>	<p>5 De visuele verstoring van het windturbinepark is afdoende beschreven in paragraaf 5.3.5 van het MER.</p> <p>De visuele verstoring van windturbines 's nachts is nihil aangezien de verlichting van de turbines niet sterk genoeg is om zichtbaar te zijn aan de kust.</p>

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

Volgnummer: 7	Afzender: de heer A.F. Kranendonk Lesbosstraat 54 1060 SX AMSTERDAM
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van bevoegd gezag:
1 Inspreker heeft bezwaar tegen het offshore windturbinepark.	1 Deze inspraakreactie wordt ter kennisgeving aangenomen.
2 De zee is de laatste leegte op Nederlands grondgebied. Het bouwen van een windturbinepark in de zee is een aantasting van deze leegte. Kinderen leren dat de zee een onbedorven vlakte is waar de natuurkrachten nog vrij spel hebben. En dat moet zo blijven. Straks is de weg open om de zee helemaal te asfalteren en vol te gooien met wegen en luchthavens. Dit argument gaat over het psychologisch aantasten van het begrip leegte van de zee.	2 Deze inspraakreactie wordt ter kennisgeving aangenomen.
3 De windmolens kunnen net zo goed op de IJsselmeerpolders geplaatst worden. Het is daar een kunstmatig landschap waar de molens niet misstaan. Het argument dat het daar minder hard waait is juist, maar daar kunnen twee keer zoveel windmolens geplaatst worden om dat bezwaar op te heffen. Dat levert nog meer CO ₂ reductie op. Op zee waait het ook vaak nauwelijks.	3 Het plaatsen van windturbines op de IJsselmeerpolders valt buiten de scope van deze procedure.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

BIJLAGE B Overzicht zienswijzen terinzagelegging ontwerpbesluit

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

Toelichting: Het ontwerpbesluit Scheveningen Buiten heeft met ingang van 6 november 2009 voor de duur van vier weken ter visie gelegen. Van de tervisielegging is kennis gegeven in de Staatscourant van 5 november 2009, nr. 16701. Daarnaast heeft kennisgeving langs elektronische weg plaatsgevonden (www.centrumpp.nl). In totaal zijn er 5 zienswijzen ontvangen.

Volgnummer: 2	Afzender:	Productschap VIS Ir. B.J. Odink Treubstraat 17 2280 AB RIJSWIJK
Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Door de komst van windturbineparken in zee zal de visserij ernstig worden belemmerd in haar bedrijfsuitvoering en een veilige vaart. De oprichting van windparken vindt plaats in belangrijke visgebieden. Dit besluit doet afbreuk aan de economische belangen van de vissers in het gebied.	1. De windmolenparken zijn buiten de 12 mijl zone geprojecteerd. Een windpark beslaat minder dan 1% van de Nederlandse Noordzee. Door de aanleg van een of meerdere windparken resteren voldoende vaarmogelijkheden voor de bedrijfsuitvoering van visserij. Er blijven voldoende alternatieve vaarroutes buiten de zeescheepvaartroutes bestaan.	
2. Verzocht wordt om nader te onderzoeken wat de mogelijkheden van dubbel gebruik zijn. Het veiligheidsaspect is hier van groot belang. Indien dubbel gebruik niet mogelijk is, moet gekeken worden of een combinatie van windpark en natuur een optie is. Ook moet voor de vissector duidelijker omschreven worden hoe een eventueel verlies van visgronden gecompenseerd wordt.	2. Vanuit scheepvaartveiligheids oogpunt is het van belang dat er geen schepen in- en uit windparken varen, omdat hiermee kruisend verkeer wordt geïntroduceerd. De doorgaande scheepvaart rondom het windpark zal op basis van de Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee in een aantal gevallen moeten uitwijken voor dit kruisend verkeer. Daarvoor is door het windpark geen ruimte. Daarnaast is het uitvoeren van reddingsacties in een windpark lastiger dan daarbuiten. Het gebruik van het windpark door de visserij vindt het bevoegd gezag dan ook niet aanvaardbaar. Het verlies aan visgronden door de realisatie van 950 MW in deze vergunningsverleningsronde is dusdanig klein dat dit niet voor compensatie in aanmerking zal komen.	



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
3. Belanghebbende stelt dat de Beleidsregels inzake toepassing Wbr in de EEZ het karakter dragen van een AmvB. Voor een dergelijke vorm van delegatie van regelgeving moet een wet de basis bieden. Dit is in de Wbr niet het geval.	3. Een beleidsregel is een bij besluit vastgestelde algemene regel voor de afweging van belangen, de vaststelling van feiten of de uitleg van wettelijke voorschriften bij het gebruik van een bevoegdheid van een bestuursorgaan. De vergunningverlening voor windturbineparken op de Noordzee vindt zijn grondslag in de Wet beheer rijkswaterstaatswerken. Ter nadere specificering van de Wbr voor installaties in de Noordzee zijn de Beleidsregels inzake toepassing Wbr op installaties in de exclusieve economische zone vastgesteld. Deze beleidsregel knoopt aan bij bestaande bevoegdheden en de daarvoor geldende wettelijke regels en heeft dus niet het karakter van een AmvB.
4. Belanghebbende stelt dat het bevoegd gezag geen bevoegdheid heeft tot het verlenen van vergunningen voor windparken. Conform art. 5 van de Beleidsregels wordt rekening gehouden met andere op de Noordzee betrekking hebbende plannen en gebiedsaanwijzingen, waaronder die op grond van de Wet ruimtelijke ordening. De Planologische Kernbeslissing Near Shore Windpark is een dergelijke gebiedsaanwijzing en is nooit officieel herroepen. Deze PKB sluit de bouw van andere windparken uit.	4. Deze PKB waar belanghebbende naar verwijst (Kamerstukken II 2000/2001, 27 041) is uitgevaardigd op grond van de Wro. De Wro geldt niet in de Exclusief Economische Zone. De ontwerpbesluiten waar belanghebbende haar zienswijze op geeft, zijn allen gesitueerd in de EEZ. De PKB en het daarin neergelegde moratorium hebben dan ook geen betrekking op de vergunningaanvragen in de ontwerpbesluiten waar belanghebbende nu haar zienswijze over heeft ingediend.
5. Visserij schepen zijn niet verplicht om na 2014 AIS aan boord te hebben, terwijl dit wel de schepen zijn die met name in de kustzone actief zijn. Het bevoegd gezag mag de verkeersveiligheid niet laten afhangen van het AIS gebruik.	5. Visserij schepen met een lengte kleiner dan 15 meter zijn inderdaad niet verplicht om AIS aan boord te hebben. Het aantal kleine vissersschepen dat zich buiten de 12 NM uit de kust begeeft waar de windparken aangevraagd zijn is echter beperkt (0-9 schepen per 1000km ²), zo blijkt uit het Vonovi onderzoek [Scheepvaartverkeer op het Nederlands deel van de Noordzee over de periode 1999-2001 op basis van dagvluchten (figuur F-5 visserij)].

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>6. In de berekeningen van de kansen op een aanvaring/aandrijving is niet gekeken naar de cumulatieve kans. Als belanghebbende deze berekening nog eens doorredeneert, bedraagt de kans op een aanvaring/aandrijving gemiddeld 138% per jaar.</p>	<p>6. Belanghebbende stelt onterecht dat in de berekening van de kansen op een aanvaring/aandrijving niet is gekeken naar de cumulatieve kans. De MER beschrijft in navolging van de richtlijnen de cumulatieve kans op aanvaring, aandrijving en uitstroom van chemicaliën. Het bevoegd gezag heeft bij haar overweging omtrent cumulatieve effecten rekening gehouden met de andere aanvragen voor windparken die momenteel in procedure zijn. Daarbij is de realisatie van 6000 MW geen uitgangspunt omdat dit nog niet vastgesteld lange termijnbeleid betreft. Afwegingen omtrent 6000 MW worden gemaakt in het kader van het in ontwikkeling zijnde Nationaal Waterplan.</p>
<p>7. In het MER wordt er niet inhoudelijk ingegaan op de hulp die kan worden geboden bij calamiteiten in de nabijheid van of binnen windparken; er wordt geen nadere analyse gegeven in hoeverre reddingsoperaties uitvoerbaar zijn. Ook is het geen optie om de veiligheidszone van 500m uit te breiden.</p>	<p>7. Het MER is door het bevoegd gezag geaccepteerd als volledig; aanvulling van het MER is in dit stadium van de aanvraag niet meer aan de orde. Hulpverlening binnen een windpark kan worden belemmerd door de windturbines. Mede daarom wordt er geen scheepvaartverkeer (inclusief visserij) toegestaan in de windparken en is een veiligheidszone van 500 meter van toepassing, zodat de kans op SAR operaties in een windpark tot het uiterste wordt beperkt. Uitbreiden van de 500 meter zone is niet mogelijk omdat dit internationale verdragsregels zou schenden (UNCLOS).</p>
<p>8. Belanghebbende sluit zich aan bij de Nautische Adviesgroep, die stelt dat er minimaal 2 nm tussen de diverse parken moet liggen, zodat er voldoende ruimte overblijft om te navigeren.</p>	<p>8. Uit de adviezen van de Nautische adviesgroep blijkt niet dat 2 NM ruimte tussen windparken in het algemeen is geadviseerd. Het is onduidelijk waarop u deze veronderstelling heeft gebaseerd.</p>
<p>9. Belanghebbende verzoekt aan het bevoegd gezag om het voorzorgsprincipe van toepassing te verklaren op de ontwerpvergunningen.</p>	<p>9. Het voorzorgsprincipe is in alle besluiten gehanteerd, zie hiervoor het beschreven toetsingskader in de besluiten. Hantering van dit principe betekent echter niet dat ik geen windparken zou kunnen vergunnen; de gemaakte afwegingen wijzen uit dat met toepassing van het voorzorgsprincipe vergunning mogelijk is.</p>

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
10. Belanghebbende acht het noodzakelijk dat bij nieuwe initiatieven voor plaatsing van windparken in het MER vergelijkingen worden gedaan met het Near Shore windpark op het gebied van kosten en risico's. In het MER zijn deze vergelijkingen niet opgenomen.	10. Bij het Near Shore Windpark (OWEZ) is een monitorings- en evaluatieprogramma in gang. Resultaten uit dit programma zijn en worden meegenomen in de milieueffectrapportages en de besluitvorming over toekomstige aanvragen voor windparken. Ook in de voorliggende aanvragen en MER's zijn de toen beschikbare onderzoeksgegevens van OWEZ meegenomen. OWEZ toont tot op heden geen onaanvaardbare veiligheidsrisico's. Een kostenvergelijking behoort niet tot het Wbr-toetsingskader.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

Volnummer: 3	Afzender:	Koninklijk Nederlands Watersport Verbond Mvr. L.M. Polet-de Vreeze Postbus 2658 3430 GB NIEUWEGEIN
Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Belanghebbende sluit zich aan bij de 'Nautische Visie Windturbineparken op Zee', versie juni 2008.	1. Voor de reactie van het bevoegd gezag op het rapport 'Nautische Visie Windturbineparken op Zee' verwijs ik naar volnummer B1.	
2. De windturbineparken liggen direct tegen aangrenzende scheepsverkeerroutes en veroorzaken daarmee een grotere vaardichtheid in die routes. Belanghebbende vindt dat ook tussen windturbineparken en verkeersroutes ruime, bevaarbare zones nodig zijn, die ook uitwijk- en manoeuvreerruimte bieden aan de grote scheepvaart.	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 zeescheepvaarroutes bestaan.	
3. Belanghebbende verzoekt het bevoegd gezag kennis te nemen van en rekening te houden met de wet –en regelgeving in onze (Noordzee)buurlanden.	3. Het toetsingskader waarbinnen de aanvraag is beoordeeld is opgenomen in hoofdstuk 2 van het besluit.	

Volnummer: 7	Afzender:	Boot Haeser Walraven namens Havenbedrijf Rotterdam Dhr. W.J. Haeser Postbus 19265 3001 BG Rotterdam
---------------------	------------------	---



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1.4 Het windturbinepark brengt een vlotte en veilige scheepvaart in gevaar. Cliënten verzetten zich daarom tegen de vergunning van Scheveningen Buiten.</p>	<p>1.3 Het bevoegd gezag past voor de beoordeling van de toelaatbaarheid van het windturbinepark het beoordelingskader toe zoals dat is beschreven in hoofdstuk 2 Toetsingskader. Het bevoegd gezag is van mening dat de belangen van scheepvaartveiligheid niet in de weg staan aan vergunningverlening.</p>
<p>2.1-2.4 Art. 56 lid 2 en art. 58 lid 1 UNCLOS bepalen dat in de EEZ de vrijheid van de scheepvaart onaangetast blijft. De genoemde verdragsbepalingen beschermen de vrijheid van scheepvaart hetgeen tot gevolg heeft dat bij de beslissing omtrent het toelaten van installaties aan de belangen van de scheepvaart bijzondere betekenis toekomt. Indien sprake is van een mogelijke verstoring van de vrijheid van scheepvaart rust op de verdragstaat een bijzondere verplichting om te motiveren waarom een installatie desalniettemin op die betreffende locatie zou mogen worden gebouwd. Dat geldt des te meer indien alternatieve locaties die niet tot een mogelijke verstoring van de scheepvaart leiden beschikbaar zijn. Het subsidiariteitsbeginsel brengt met zich mee dat in een dergelijk geval een inbreuk op het recht op vrij scheepvaartverkeer niet is gerechtvaardigd.</p>	<p>2.1-2.4 Het toetsingskader is neergelegd in art. 3 Wbr en beschreven in hoofdstuk 2 Toetsingskader. In hoofdstuk 3 zijn onder andere de effecten op scheepvaartveiligheid getoetst. Het windturbinepark vormt geen belemmering voor erkende scheepvaartroutes als bedoeld in het UNCLOS (onder andere art. 60 lid 7), of overige vaartroutes als benoemd in hoofdstuk 3 van het besluit.</p> <p>Het bevoegd gezag is van oordeel dat het plaatsen van een windturbinepark niet leidt tot het dusdanig beperken van scheepvaart dat er sprake is van het aantasten van de vrijheid van scheepvaart zoals dat beschermd is in de genoemde verdragen.</p> <p>Een kuststaat heeft bovendien op grond van art. 60 lid 1 jo. 56 lid 1 UNCLOS in haar EEZ rechtsmacht mbt het oprichten en gebruiken van installaties waaronder die voor de economische exploitatie van de EEZ zoals het winnen van energie uit wind.</p> <p>Het bevoegd gezag kan het subsidiariteitsbeginsel niet plaatsen in de internationaalrechtelijke context waarin inspreker dit neerlegt</p>

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>2.5-2.6 Art. 60 lid 7 UNCLOS houdt in een verbod om installaties te bouwen indien deze het gebruik zou kunnen belemmeren van erkende scheepvaartroutes die essentieel zijn voor de internationale scheepvaart. Daarvan is in dit geval sprake. Het bestreden besluit kan alleen daarom al niet in stand blijven.</p>	<p>2.5-2.6 Het bevoegd gezag volgt inspreker niet in zijn conclusie.</p> <p>Art. 60 lid 7 UNCLOS houdt geen (absolute) verbodsbepaling in. Art 60 lid 7 UNCLOS luidt: Artificial islands, installations and structures and the safety zones around them <u>may</u> not be established where interference may be caused to the use of recognized shipping lanes essential to international navigation. (anders bijvoorbeeld art. 18 lid 2 en 21 lid 2 UNCLOS). Art. 60 lid 7 drukt dus uit dat een kuststaat terdege rekening moet houden met de vrije scheepvaart in erkende scheepvaartroutes die essentieel zijn voor de internationale scheepvaart, i.c. door de IMO vastgestelde scheepvaartroutes.</p> <p>Het bevoegd gezag is van mening dat de bedoelde installatie, windturbinepark Q4-WP, niet het gebruik van deze erkende scheepvaartroutes zal belemmeren.</p> <p>Ook hier overweegt het bevoegd gezag dat art 56 lid 1 jo. 60 lid 1 een kuststaat de exclusieve rechten geeft om te bouwen, toe te staan en te reguleren de instelling, het operationeel zijn en het gebruik van installaties in de EEZ.</p> <p>Het bevoegd gezag concludeert op grond van bovenstaande overwegingen dat Nederland als kuststaat het exclusieve recht heeft om de bouw en het gebruik van installaties in de EEZ te reguleren, dat zij dat doet in de onderhavige vergunningprocedure, dat Q4-WP niet het scheepvaartverkeer in een voor de internationale scheepvaart essentiële scheepvaartroute belemmert. Van strijd met UNCLOS is geen sprake.</p>

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>2.7–2.12 Door de positie van Scheveningen Buiten is er sprake van belemmering van de scheepvaart in de in het ontwerpbesluit aangeduide verkeerroutes 1 en 2. (zie p. 16 ontwerpbesluit) Verkeersstroom 3 verschuift mogelijk 1-2 NM naar het westen.</p> <p>Uit het Marin-rapport 'Bereikbaarheid ankergebied 5A' d.d. 25 oktober 2009 blijkt dat sprake is van 'interference' in het gebied. Art. 60 lid 7 UNCLOS houdt een voorzorgsbeginsel in: als 'interference may be caused' mag een installatie hoe dan ook niet worden toegelaten. De vrijheid van scheepvaart heeft dan voorrang boven het recht een installatie te bouwen. Niet van belang is in welke mate het scheepvaartverkeer daadwerkelijk wordt belemmerd door een 'interference'.</p> <p>Wanneer interference niet kan worden uitgesloten is de bouw van een installatie niet toegestaan. Er is geen ruimte om een belangenafweging te maken. De overweging in 3.1.4 ten aanzien van de benodigde breedte van een scheepvaartroute gaat dan ook langs de zaak heen.</p>	<p>2.7-2.12 Er is geen sprake van verstoring van het enige in de buurt van Scheveningen Buiten voorkomende internationaal erkende scheepvaartroutes. Het Marin-rapport behandelt de aanvaarroutes van het ankergebied 5A vanuit het noorden en noordwesten; dit betreffen geen internationaal erkende scheepvaartroutes. Zie argumentatie daaromtrent in paragraaf 3.1 van het besluit. Er is dan ook geen sprake van strijd met art. 60 lid 7 UNCLOS. Zie antwoord op zienswijzen 3.5-3.6.</p>
<p>2.13 De in figuur 1 en 2 van het ontwerpbesluit getekende scheepvaartroutes zijn geen formele routingssystemen c.q. zijn niet door de IMO geaccepteerd en zijn niet op de zeekaart aangegeven.</p>	<p>2.13 Dit is correct: de figuren 1 en 2 betreffen verkeersstromen die in de kaart getekend zijn op basis van AIS-gegevens van schepen.</p>
<p>2.14-2.15 De routes waarvan het bestreden besluit uitgaat zijn clearways. Deze ontberen internationaalrechtelijke status, het scheepvaartverkeer is er niet aan gebonden en ze zijn rechtens uitsluitend van belang voor mijnbouwactiviteiten.</p> <p>Dat het scheepvaartverkeer gebruik kan maken van de clearways is niet relevant voor het verbod in art. 60 lid 7 UNCLOS want dat ziet op mogelijke interferentie met het verkeer op 'recognized sealanes'.</p>	<p>2.14-2.15 Het bevoegd gezag is het hier mee eens.</p>

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
2.16 De Staatssecretaris kan de in UNCLOS verankerde vrijheid van scheepvaart niet beperken d.m.v. het aanwijzen van 'clearways' op grond van mijnbouwwetgeving. Wanneer Nederland zou vinden dat het scheepvaartverkeer gebruik moet maken van die 'clearways', dan zal zij die verkeersroutes volgens de daarvoor krachtens het SOLAS geldende regels moeten vaststellen.	2.16 Het bevoegd gezag is het hier mee eens. Door het aanwijzen van clearways bevordert het bevoegd gezag de scheepvaartveiligheid. De clearways worden vrijgehouden van obstakels. Zie bijvoorbeeld mijnbouwregelgeving. Schepen zijn niet verplicht om van een clearway gebruik te maken.
2.17-2.20 Op grond van Regeling 10.2 van hoofdstuk V van SOLAS is de IMO als enige instantie bevoegd regelgeving en aanwijzingen betreffende scheepvaartroutes tot stand te brengen of een routingssysteem vast te stellen; IMO beslist uiteindelijk over de door een verdragsstaat voorgestelde nieuwe of gewijzigde scheepvaartroute. (IMO resolutie A.572 'General Provisions on ships routeing' (14), met name hoofdstuk; art. 3.17) Door het toelaten van Scheveningen Buiten creëert Nederland de facto een routingssysteem dat het scheepvaartverkeer dwingt om een bepaalde route te volgen. De staatssecretaris onderkent dat het windturbinepark de routes van de verkeersstromen tussen de bestaande winturbineparken PAWP en OWEZ door blokkeert. Dit is in strijd met de hiervoor aangehaalde verdragen. De afwegingen die de Staatssecretaris maakt in paragraaf 3.1.5 van het ontwerpbesluit kunnen in het kader van een procedure voor een routingsmaatregel door de IMO worden beoordeeld. Voor dergelijke afwegingen is geen plaats in een Wbr-vergunning als de onderhavige.	2.17-2.20 IMO is als instantie bevoegd om internationaal erkende scheepvaartroutes vast te stellen. Paragraaf 3.10 van de IMO resolutie A.572(14) raadt overheden aan ervoor te zorgen dat, voor zover praktisch mogelijk, platformen en gelijke bouwwerken niet in routingssystemen die door de IMO zijn aangenomen worden geplaatst of in de buurt van het begin of einde daarvan. Het windturbinepark vormt geen maatregel om een verkeersscheidingsstelsel tot stand te brengen en behoeft derhalve niet te worden aangemeld ter vaststelling bij de IMO en is niet geprojecteerd in een routingssysteem.
2.21 De bevoegdheid om te beslissen omtrent (beperkingen op) de vrijheid van scheepvaart in de EEZ ligt bij de internationale verdragsorganisaties. Nederland heeft ten onrechte geen consultatie van de plannen gevraagd aan IMO's subcommittee on Safety of Navigation.	2.21 De vrije scheepvaart mag niet beperkt worden, ook niet door internationale verdragsorganisaties. Het vergunnen van Scheveningen Buiten heeft naar het oordeel van het bevoegd gezag niet tot gevolg dat de vrije scheepvaart belemmerd wordt. Daarom hoeft de subcommittee on Safety of Navigation van de IMO niet geconsulteerd te worden in de onderhavige vergunningprocedure.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
2.22-2.24 Art. 60 lid 5 UNCLOS bepaalt dat een veiligheidszone van maximaal 500 meter ingesteld wordt. De reden voor deze maximale afstand is dat de inperking van de vrijheid van scheepvaart door het instellen van een dergelijke veiligheidszone beperkt moet blijven. De consequentie hiervan is dat als uit een oogpunt van veiligheid een grotere afstand (manoeuvrerruimte) tussen het scheepvaartverkeer en de installatie nodig is zoals in casu (zie hieronder) een installatie (i.c. een windturbinepark) op de betreffende locatie niet gewenst is.	2.22-2.24 Art 60 lid 5 UNCLOS stelt dat een veiligheidszone niet groter is dan 500 meter. Art 8 van de Beleidsregels sluit hierbij aan door te bepalen dat de veiligheidszone ten hoogste 500 meter bedraagt. Bij een veiligheidszone van 500 meter resteert bovendien voor de scheepvaart voldoende vaarruimte; dit blijkt uit de overwegingen in het besluit.
3.5 In de toelichting bij art. 5 van de Beleidsregels staat dat het bij het onder a) bedoelde gebruik gaat om "rechtmatig gebruik van de Noordzee door derden, zoals dat is geregeld in art. 58 van het VN-Zeerechtverdrag". Het gaat dus om de in de EEZ geldende rechten van scheepvaart. Hetgeen in paragraaf 3 is betoogd, geldt ook hier.	3.5 Zie het antwoord op de zienswijzen 2.1-2.4.
3.6 Het 'rekening moeten houden' met het behouden van mogelijkheden voor een doelmatig en veilig gebruik van de Noordzee door anderen dan de vergunninghouder is te zwak. De Staatssecretaris moet de verdragsrechtelijk vastgelegde rechten van de scheepvaart in acht nemen c.q. deze laten prevaleren boven ander gebruik. Voor zover de Beleidsregels hiermee in strijd zouden zijn, ligt een verdragsconforme interpretatie in de rede. De uitkomst daarvan is gelijk aan die weergegeven in paragraaf 3.	3.6 Het bevoegd gezag deelt deze mening niet. In het besluit is een zorgvuldige afweging gemaakt tussen het belang van het windturbinepark en het belang van scheepvaartveiligheid. Er is geen sprake van strijd met internationaalrechtelijke bepalingen als bedoeld door inspreker.
3.7 Het IBN bevat nauwelijks een concreet afwegingskader. Er blijkt niet uit hoe in concreto de betrokken belangen worden afgewogen.	3.7 De criteria voor de beoordeling van een Wbr-vergunningaanvraag zijn neergelegd in art. 3 Wbr en de bijbehorende beleidsregels. Van belang zijn een doelmatig en veilig gebruik van de Noordzee. Daarom toetst het bevoegd gezag vergunningaanvragen voor windturbineparken op de Noordzee op scheepvaart-, luchtvaartveiligheid, ecologie en andere gebruikers.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>3.10-3.11 In het MER is het aspect scheepvaartveiligheid uitsluitend (kwantitatief) beoordeeld met behulp van het SAMSON model. In het besluit West Rijn heeft de Staatssecretaris het SAMSON model als onvoldoende volledig aangemerkt. Een motivering waarom de Staatssecretaris in deze afwijkt van de eerder gevolgde handelwijze ontbreekt ten onrechte.</p>	<p>3.10-3.11 De motivering ontbreekt niet. Deze wordt gegeven in de inleiding van paragraaf 3.1.5 van het besluit.</p>
<p>3.8-3.13 In het rapport 'Nautische visie windturbineparken op zee' van september 2008 wordt geconcludeerd dat de afstand tussen de buitengrens van verkeersbanen (ofwel clearways) en windmolenparken (eveneens buitengrenzen) tenminste 2 tot 5 zeemijl moet bedragen. De conclusie van de door STC B.V. uitgevoerde studie 'Simulator Based Safety Experience Study' naar de benodigde manoeuvreerruimte voor schepen is dat uit het oogpunt van veiligheid een manoeuvreerruimte van 2 zeemijl nodig is. Onder het kopje "Vlot en veilig scheepvaartverkeer" in het ontwerp Beleidsnota Noordzee dat onderdeel vormt van het ontwerp Nationaal Waterplan is opgenomen dat "Bij de aanwijzing van windgebieden is het vertrekpunt voor veilig scheepvaartverkeer een afstand van twee zeemijl vanaf de internationaal (IMO) vastgestelde verkeersscheidingsstelsels, ankergebieden en nationaal (Mijnbouwregeling) vastgestelde clearways. Hierbij is aangesloten op ervaringen in de praktijk en het beleidsmatige uitgangspunt van toepassing van risico-analyse voor veilig scheepvaartverkeer."</p> <p>De Staatssecretaris heeft deze afstand voor Scheveningen Buiten ten onrechte niet aangehouden.</p> <p>Het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. en de 'Nautische visie windturbineparken op zee' laten zien dat er in ieder geval sprake is van grote onzekerheid ten aanzien van de gevolgen van Scheveningen Buiten voor de scheepvaartveiligheid. Op grond van het voorzorgsbeginsel dat de Staatssecretaris op grond van het IBN moet aanhouden, staat dat vergunningverlening in de weg.</p>	<p>3.8-3.13 Voor de reactie van het bevoegd gezag op het rapport 'Nautische visie windturbineparken op zee' zie volgnummer B1. Geconstateerd wordt dat inspreker op dit punt geen nieuwe zienswijze heeft ingediend. In de studie 'Simulator Based Safety Experience Study' worden situaties gesimuleerd die niet vergelijkbaar zijn met de situatie waar de voorliggende vergunningaanvraag betrekking op heeft. Tevens blijkt uit het rapport niet welke maatregelen de kapitein heeft genomen om de manoeuvre uit te voeren (zoals de gekozen roerhoek en snelheid). De getrokken conclusies in de studie zijn dan ook niet voldoende onderbouwd.</p> <p>Voor de motivering omtrent scheepvaartveiligheid verwijst het bevoegd gezag naar paragraaf 3.1 van het besluit en voor een reactie op de 'Nautische visie windturbineparken op zee' naar volgnummer B1.</p>

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
4.1 De Staatssecretaris heeft in 3.1.4 zonder motivatie een eigen benadering gekozen.	4.1 Het bevoegd gezag volgt inspreker niet in zijn zienswijze. In het besluit zijn de door het bevoegd gezag gemaakte overwegingen toegelicht.
4.2-4.5 Een passende motivering waarom de Staatssecretaris in het voorliggende ontwerpbesluit anders oordeelt over de scheepvaartveiligheid rond Scheveningen Buiten dan in het ontwerpbesluit van 1 december 2008 ontbreekt. De rechtbank overweegt in haar uitspraak van 17 augustus 2009 dat een weigering dient te berusten op "hardere en meer toetsbare gegevens". De verlening van de vergunning berust niet op hardere en meer toetsbare gegevens.	4.2-4.5 In het ontwerpbesluit van 1 december 2008 heeft het bevoegd gezag de vergunning voor het windpark Scheveningen Buiten geweigerd omdat zij op basis van de toen beschikbare informatie constateerde dat de bereikbaarheid van het ankergebied in het geding komt door de ligging van (een groot gedeelte van) het windpark. Naar aanleiding van de uitspraak van de rechtbank omtrent dit besluit heeft het bevoegd gezag een nader onderzoek in laten stellen naar de bereikbaarheid van het ankergebied door het Marin. Op de brugsimulator van het Marin zijn door 4 verschillende kapiteins onder verschillende omstandigheden (weer, type schepen, ligging van het windpark enz.) de noordelijke en noordwestelijke aanloop van het ankergebied gesimuleerd. Dit heeft geresulteerd in een rapport (Rapport nr. 23871.620/2 'Bereikbaarheid ankergebied 5A', Marin, 28 oktober 2009). zie pag. 18-19 van het besluit. Op basis van de studie concludeert het bevoegd gezag dat er ten behoeve van de bereikbaarheid van het ankergebied vanuit het noordwesten tussen het windpark en het ankergebied een afstand van 2,5 NM (1 NM vanaf het windpark + 1,5 NM tot het VSS) gehouden dient te worden. De verlening van de vergunning berust hiermee op hardere en meer toetsbare gegevens.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
4.6 Bij het beredeneren van de benodigde breedte van een scheepvaartroute heeft de Staatssecretaris het 'Joint PIANC-IAPH report on approach channels' als uitgangspunt gebruikt. Dit rapport mist toepasselijkheid omdat het gaat om approach channels zoals kanalen bij een haven, en geen zeeroutes. Het gebruik van dit rapport voor dit doel geeft blijk van een gebrek aan deskundigheid op dit terrein. Het besluit is niet met de nodige zorgvuldigheid voorbereid.	4.6 Zie bijlage B2 voor een motivatie omtrent het gebruik van het 'Joint PIANC-IAPH report on approach channels'.
4.7 De Staatssecretaris miskent dat de theoretische ruimte voor een uitwijk(crash)manoeuvre niet uitsluitend afhankelijk is van de draaicirkel van een schip (zie figuur 3 op p. 17). Andere factoren zoals reactiesnelheid en zichtbaarheid zijn ten onrechte niet meegenomen in deze generieke benadering.	4.7 In voetnoot 5 van het besluit is toegelicht dat op de tactische diameter van de draaicirkel van 5x de scheeps lengte een veiligheidsmarge is toegepast vanwege de omstandigheden op open zee. De 'andere factoren' zijn dan ook onderkend.
4.8 De benadering van de Staatssecretaris kent geen verankering in het beleid. Het kabinet komt op basis van ervaringen in de praktijk en het beleidsmatige uitgangspunt van toepassing van risico-analyse voor veilig scheepvaartverkeer in het Nationaal Waterplan tot een afstand van tenminste 2 zeemijl tussen een windturbinepark en een verkeersstroom. Het heeft er alle schijn van dat de Staatssecretaris een willekeurige gelegenheidsargumentatie hanteert.	4.8 Het toetsingskader voor de huidige vergunningverlening is neergelegd in de Wbr en de daarop gebaseerde Beleidsregels. De toekomstige initiatieven zullen worden getoetst aan het toekomstige, nieuw gevormde beleid (Nationaal Waterplan). 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).

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>4.9 Als al uitgegaan zou mogen worden van de gehanteerde methode (om de benodigde vaarwegbreedte te berekenen) had beoordeeld moeten worden wat de veilige afstand tussen de buitenste grens van een verkeersstroom en de grens van een veiligheidszone rond een windturbinepark zou moeten zijn (vergelijk rechtsoverweging 2.7 van de uitspraak van de rechtbank). "Door een normale uitwijkmanoeuvre kan een groot schip op zeesnelheid 1-2 NM van zijn koerslijn verwijderd raken" (p.17). Niet wordt duidelijk waarom de afstand tot het windpark niet op 2 maar op 1 NM wordt gesteld.</p>	<p>4.9 In het besluit wordt onderscheid gemaakt tussen een vaarwegbreedte die nodig is voor een verkeersstroom (= een aantal schepen die in eenzelfde of tegengestelde richting vaart met verschillende snelheden) en ruimte die nodig is voor het faciliteren van kruisende verkeersstromen (= schepen die elkaar vanuit verschillende richtingen naderen). Inspreker verwacht de ruimte die nodig is voor de verkeersstromen met de ruimte die nodig is voor uitwijkmanoeuvres van kruisend verkeer. Beide zaken dienen gescheiden te worden overwogen omdat zij op verschillende locaties rondom het windpark betrekking hebben. Kruisend verkeer is alleen aan de orde daar waar verkeersstromen elkaar kruisen rondom het windpark en bevindt zich nooit ter hoogte van het windpark. Het is de scheepvaart immers niet toegestaan om in de windparken te varen dus er zal ter hoogte van het windpark ook geen in- en uitvarend verkeer zijn dat de verkeersstromen rondom het windpark kruist. Er hoeft dus ter hoogte van het windpark geen 1-2 NM afstand tussen windpark en omliggende verkeersstromen te worden gereserveerd om kruisend verkeer te faciliteren. Dit is alleen aan de orde op locaties rondom het windpark waar verkeersstromen elkaar kruisen, zoals ten zuidwesten van Scheveningen Buiten. Alleen op deze locaties houdt het bevoegd gezag rekening met ruimte voor uitwijkmanoeuvres.</p>
<p>4.10-4.11 Met betrekking tot ankergebied 5A: Vier ervaren kapiteins komen in de betreffende studie tot de inschatting dat een minimale afstand tussen het windpark en het verkeersscheidingsstelsel 2,5 NM is. De te vergunnen situatie is niet in de simulatie beoordeeld waardoor dit een subjectieve inschatting blijft. Uit de studie blijkt niet dat rekening is gehouden met uitwijkmanoeuvres c.q. de cumulatie van effecten op de verschillende verkeersroutes.</p>	<p>4.10-4.11 De afstand van 2,5 NM tot het verkeersscheidingsstelsel is toegepast bij overwegingen en conclusies over de verkleining van het vergunde windturbinepark. Hiermee zijn de conclusies uit de studie volledig meegenomen in de vergunning; een extra simulatie heeft dan ook geen toegevoegde waarde. Uit de studie blijkt inderdaad niets over uitwijkmanoeuvres c.q. cumulatie van effecten omdat hier in de opdrachtomschrijving voor de studie niet naar gevraagd is.</p>

Datum
18 december 2009
Nummer
WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
4.12 De Staatssecretaris heeft ten onrechte verzuimd om de tijdens de vergunningstermijn te verwachten ontwikkelingen van het scheepvaartverkeer en de consequenties van Scheveningen Buiten op die situatie te onderzoeken en in het besluit te betrekken. In de beleidsbrief Zeevaart (TK 2008-2009, 31409, nr 1, p...) wordt gesteld dat het scheepvaartverkeer in de havenaanloopgebieden en langs de kust drukker zal worden, ook de grootte van de schepen zal toenemen.	4.12 Het bevoegd gezag heeft de te verwachten scheepvaartintensiteit in de scheepvaartroutes en de te verwachten scheepslengtes van schepen op de Noordzee gedurende de komende 20 jaar meegenomen in haar overwegingen. Zie p. 14 van het besluit.
4.13 Op dit moment bestaat geen goed beeld van de cumulatie van windturbineparken en de effecten daarvan op langere termijn op verkeersstromen.	4.13 De cumulatieve effecten van windparken waarvoor volledige vergunningaanvragen zijn ontvangen zijn op volgorde van binnenkomst van volledige stukken bij het bevoegd gezag in de overwegingen in het besluit betrokken. Mogelijke lange termijn beleidsontwikkelingen rondom ruimtelijke planning op zee maken hier geen onderdeel van uit. De overwegingen omtrent cumulatieve effecten op de scheepvaart zijn weergegeven in paragraaf 3.1.5 van het besluit onder 'Overwegingen omtrent cumulatieve effecten'. Daarnaast zijn de cumulatieve effecten in de bij de aanvraag behorende Marin veiligheidsstudie van het windpark berekend met behulp van het Samson-model.
4.14 Ook de vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer moet in de afweging worden betrokken. De goede bereikbaarheid van de Nederlandse havens is van groot economisch belang. Het fysiek hinderen van de scheepvaart in een druk gebied als waarin Scheveningen Buiten is geprojecteerd, vormt een belemmering voor de vlotte toegankelijkheid van de Amsterdamse haven. Schepen kunnen niet de kortste route kiezen en zullen met een langere snelheid moeten varen. Dit vermindert de economische aantrekkelijkheid van de Amsterdamse haven.	4.14 Voor het toetsingskader zie reactie op zienswijze 3.7. Het windturbinepark ligt niet in openbare vaartroutes. In de overwegingen van het bevoegd gezag is beschreven welke effecten op deze scheepsbewegingen verwacht worden en wat voor mitigerende maatregelen nodig zijn. Op basis daarvan komt het bevoegd gezag tot de conclusie dat de vergunning onder voorwaarden niet leidt tot fysieke hinder voor de scheepvaart.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>4.15-4.17 In het Nationaal Waterplan zal een ontwerpbesluit over het aanwijzen van windenergiegebieden worden opgenomen. In dat kader worden 'full mission real-time simulaties' uitgevoerd om per afzonderlijke situatie de veilige afstanden van windturbineparken tot vaarroutes te bepalen. Dit is de best beschikbare onderzoekstechniek hiervoor.</p> <p>Door nu al een vergunning te verlenen loopt de Staatssecretaris ten onrechte vooruit op de integrale afweging die in het kader van het Nationaal Waterplan zal plaatsvinden. Omdat dat kader nu ontbreekt is het niet mogelijk om de verschillende belangen op afdoende wijze af te wegen.</p> <p>Bovendien belemmert de Staatssecretaris door nu al een vergunning te verlenen voor een afzonderlijk park dat tot een optimale afweging voor de situatie op de langere termijn wordt gekomen.</p>	<p>4.15-4.17 Zie reactie op zienswijze 4.8.</p>
<p>4.18 Op dit moment is nog onvoldoende onderzoek gedaan naar alle bij het bestreden besluit betrokken belangen. Onder andere hierdoor heeft de Staatssecretaris niet alle bij het besluit betrokken belangen kunnen afwegen. De motivering van het bestreden besluit is ondeugdelijk.</p>	<p>4.18 Het bevoegd gezag heeft overeenkomstig het toetsingkader en met inachtneming van art. 3:4 Awb een zorgvuldige afweging van de bij het besluit betrokken belangen gemaakt.</p>

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227

Volgnummer: 9	Afzender:	Stibbe Advocaten en notarissen, namens Evelop Netherlands BV en Evelop Ontwikkeling BV Mr. A. ten Veen Postbus 75640 1070 AP AMSTERDAM
Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:	



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1. Belanghebbende meent dat verkleining van het windpark van 4 turbines vanwege kruisend verkeer niet nodig en niet redelijk is, omdat zij:</p> <ul style="list-style-type: none">(1) de verkeersintensiteit terplekke als laag beschouwt en kruisingssituaties daarom onwaarschijnlijk acht;(2) een koerswijziging van 30 graden van het uitwijkende schip richting het ankergebied onaannemelijk vindt;(3) van mening is dat schepen elkaar in praktijk op de VHF oproepen bij kruisingsprocedures;(4) er in praktijk om bovenstaande redenen niet of eerder gewend (uitgeweken) zal worden. <p>Daarnaast vindt belanghebbende het uitgangspunt van een schip van 400 meter dat aan de rechterkant van de vaarweg vaart niet realistisch.</p>	<p>(1) Het bevoegd gezag beschouwt het vaargebied rond de aanloop van Rotterdam, de bijbehorende ankergebieden en de verkeersscheidingsstelsels als kritisch vaargebied. Niet alleen vanwege de verkeersintensiteit (die relatief hoog is voor 'open zee') maar ook vanwege de kruisende verkeersstromen en de snelheidsverschillen tussen schepen daarin. Belanghebbende verschaft het bevoegd gezag geen aanvullend inzicht om de overwegingen ten aanzien van kruisend verkeer in het ontwerpbesluit aan te passen. Het bevoegd gezag hecht grote waarde aan een veilige verkeersafwikkeling en komt tot een andere conclusie dan de belanghebbende.</p> <p>(2) Een groot schip zal gewoonlijk op 6 tot 3 NM afstand een uitwijkmanoeuvre inzetten; dus eerder dan belanghebbende voorstelt.</p> <p>(3) Uitwijkmanoeuvres op zee zijn gebaseerd op de Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee. Het gebruik van de VHF om uitwijkafspraken te maken is niet in de bepalingen opgenomen. Vanuit goed zeemanschap is het gebruik van de VHF voor dergelijke doeleinden op volle zee juist sterk af te raden; de praktijk wijst uit dat ongevallen als gevolg van communicatiemisverstanden het gevolg kunnen zijn.</p> <p>(4) Er zal in praktijk eerder uitgeweken worden dan de belanghebbende zelf voorstelt (het figuur in de zienswijze is niet terug te voeren op de besluittekst). Het moment van uitwijken is echter niet relevant; de 4 turbines zijn niet vergund vanwege de ruimte die nodig is voor het <i>terugsturen na</i> de uitwijkmanoeuvre. De keuze voor een maatgevend schip van 400 meter lengte is gemotiveerd in voetnoot 3 op pagina 14 van het (ontwerp)besluit.</p>

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
2. Belanghebbende verzoekt voorschrift 1c te wijzigen omdat de GE Wind Energy 3,6s turbine niet meer zondermeer leverbaar is en flexibiliteit wenst in het te plaatsen type turbines.	2. Aanpassingsvoorstellen in de vergunning waarin wordt afgeweken van de aanvraag waarop de vergunning is gebaseerd kunnen middels een wijzigingsverzoek worden ingediend bij het bevoegd gezag. Belanghebbende is hierover inmiddels door het bevoegd gezag geïnformeerd middels de brief 'Toelichting wijziging van vergunningen windparken' d.d. 30 november 2009.
3. Het is belanghebbende niet duidelijk wat in voorschriften 5.1, 6.8b en 9 wordt bedoeld met 'het inrichtingsplan' .	3. Hiermee wordt bedoeld het 'Windpark Scheveningen Buiten Oprichtings- en constructieplan', bijlage II bij de aanvraag.
4. Een regeling omtrent goedkeuring van een herzien inrichtingsplan ontbreekt, zie voorschrift 9.1.	4. Een toelichting op de procedure omtrent wijziging van aanvraag en bijbehorende plannen is gegeven in de brief 'Toelichting wijziging van vergunningen windparken' d.d. 30 november 2009. Onder meer als gevolg van bodemonderzoek, kunnen ondergeschikte wijzigingen noodzakelijk blijken ten opzichte van het oorspronkelijke inrichtingsplan. Dit kan bijvoorbeeld de exacte situering van de turbines betreffen. In voorschrift 9 is tot uitdrukking gebracht dat het aangepaste inrichtingsplan voorafgaand aan de bouw door het bevoegd gezag moet zijn goedgekeurd. Op basis van dit plan zullen door het bevoegd gezag de nodige administratieve handelingen getroffen kunnen worden, onder meer om aan de scheepvaart bekendheid te geven van de exacte positionering van de windturbines. Het bevoegd gezag ziet in de zienswijzen geen aanleiding om een nadere regeling omtrent goedkeuring op te nemen.
5. De omvang van de verplichting in voorschrift 9.4 is onvoldoende duidelijk.	5. Het voorschrift is gebaseerd op het uitgangspunt van meervoudig ruimtegebruik (zie IBN 2015). Voldoende feitelijke informatie van zowel het windpark als de mijnbouwactiviteiten die nodig is om de ruimte zo efficiënt mogelijk te kunnen gebruiken ontbreekt op dit moment.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Volgnummer: 11	Afzender: Dhr. J. Vis Postbus 11550 2502 AN DEN HAAG	TAQA Offshore B.V.
Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Belanghebbende is voorstander van meervoudig ruimtegebruik op de Noordzee en is van mening dat het park kan alleen gebouwd worden als: a. De huidige (gaswinning) en voorgenomen (CO2 opslag) activiteiten worden gerespecteerd. b. Veiligheid helikopteroperaties wordt gegarandeerd.	1a. In de overwegingen houdt het bevoegd gezag rekening met het huidige gebruik zoals olie- en gaswinning waarvoor vergunningen zijn afgegeven. Het nu rekening houden met eventueel toekomstig gebruik zoals CO2 opslag waar geen vergunning voor is verleend, is niet mogelijk. 1b. De veiligheid is gegarandeerd door een beperking van de helikopteroperaties: indien er IFR condities heersen en het windpark bij de windrichting een belemmering vormt zijn er geen helikopteroperaties mogelijk.	
2. De platforms in de blokken P15 en P18 zullen de komende jaren voor olie- en gaswinning en daarna voor CO2 opslag in gebruik zijn, tot na 2025. Het verzoek is om dit op te nemen in het besluit. P15-E en P15-G zullen zeker tot 2014 gas produceren en dit kan afhankelijk van economische omstandigheden aanzienlijk langer zijn. In het ontwerpbesluit wordt vermeld dat belanghebbende 'onvoldoende concreet kan aangeven wat de activiteiten zijn die mogelijk uitgevoerd gaan worden'. Verwezen wordt naar de bijlage 'CO2 offshore storage' met het verzoek een beschrijving hiervan op te nemen in het definitieve besluit.	2. In de overwegingen houdt het bevoegd gezag rekening met het huidige gebruik zoals olie- en gaswinning waarvoor vergunningen zijn afgegeven. Op pagina 35 van het besluit staat vermeld: "Ten einde recht te doen aan bestaande rechten van mijnbouwvergunninghouders wordt..." Het nu rekening houden met eventueel toekomstig gebruik zoals CO2 opslag waar geen vergunning voor is verleend, is niet mogelijk.	
3. Het park belemmert mogelijk winning en ontsluiting van prospects onder en ten zuiden van het park via platform P15-ACD.	3. In de overwegingen van het bevoegd gezag wordt een belangenafweging gemaakt waarbij zoveel mogelijk meervoudig ruimtegebruik wordt nagestreefd.	
4. Voorschrift 9.4 wordt essentieel geacht door belanghebbende.	4. Zienswijze wordt ter kennisgeving aangenomen.	
5. Gevraagd wordt om een toelichting van de wijze waarop regeling nadeelcompensatie VenW 99 zal worden toegepast op te nemen in het definitieve besluit.	5. De regeling is openbaar en kan dus worden ingezien. V&W heeft een brochure over de regeling in voorbereiding welke binnenkort te vinden zal zijn op de website van V&W.	

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
6. De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft op grond van luchtvaartveiligheid negatief geadviseerd.	6. IVW houdt in haar advies vast aan een 5NM obstakelvrije ruimte rondom platforms met een helidek zodat helikopteroperaties onder IFR bij elke windrichting mogelijk zijn. Het advies van IVW is echter niet bindend en de 5NM is een niet afdwingbare norm. De veiligheid is gegarandeerd door een beperking van de helikopteroperaties: indien er IFR condities heersen en het windpark bij de windrichting een belemmering vormt zijn er geen helikopteroperaties mogelijk.
7. Helikopteroperaties en veiligheid daarvan moet voor P15-E en P15-G worden gegarandeerd.	7. De veiligheid is gegarandeerd door een beperking van de helikopteroperaties; voor bepaalde windrichtingen worden helikopteroperaties onder IFR omstandigheden onmogelijk.
8. De gebruikte IFR gegevens zijn niet geschikt: te korte periode (2 winters) en landstation.	8. Het bevoegd gezag is het ermee eens dat voor betrouwbare langjarige gemiddelden een periode van 5 jaar beter geschikt zou zijn. Door Weeronline zijn diverse andere weerdatabronnen tegen het licht gehouden (o.a. platforms Noordzee) maar deze boden in het geheel niet of niet voor de gevraagde lange perioden de gevraagde gegevens (bijvoorbeeld geen wolkenbasis). In de kwalitatieve beschouwing is dus uitgegaan van de best beschikbare gegevens.
9. IFR buiten UDP is niet beschouwd.	9. Dat is juist omdat IFR buiten UDP maar een klein deel van de totale tijd is zoals toegelicht in voetnoot 23 op pagina 29 van het besluit: "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."
10. Er is geen rekening gehouden met praktische planning vluchten.	10. Op pagina 29 van het besluit is een en ander toegelicht met betrekking tot vluchtplanning. Daar geen voorspelling gedaan kan worden over de vluchtplanning en de weersomstandigheden op het moment van de uiteindelijke vluchttuitvoering is dit buiten beschouwing gelaten.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
11. Belanghebbende verzoekt in voorschriften op te nemen dat de initiatiefnemer in overleg met de platformoperator moet zorgen dat het park geen belemmering vormt voor de veiligheid van helikopteroperaties.	11. De veiligheid is gegarandeerd door een beperking van de helikopteroperaties; voor bepaalde windrichtingen worden helikopteroperaties onder IFR omstandigheden onmogelijk zoals beschreven op pagina's 29-32 van dit besluit.
12. Uit metingen bij OWEZ blijkt dat het effect van turbulentie tot op 18D merkbaar is. Als mitigerende maatregel wordt het stilzetten tijdens helikopteroperaties voorgesteld.	12. Uit de metingen van OWEZ wordt geconcludeerd dat het zog van de windturbines tot 0,9 NM stroomafwaarts merkbaar is. Met P15-G op 1,1 NM en P15-E op 1,7 NM afstand en het feit dat bij aan- en afvliegen 1 NM clearance tot het park gehouden moeten worden zal er dus geen effect merkbaar zijn en is er geen noodzaak om de windturbines stil te zetten.
13. Flexibiliteit voor de initiatiefnemer in turbinecoördinaten wordt voorgesteld ten bate van de helikopter veiligheid.	13. Deze mogelijkheid heeft initiatiefnemer inderdaad, zie voorschrift 9.1: "Tenminste 6 maanden voor aanvang van de bouwfase dient de vergunninghouder een herzien inrichtingsplan ter goedkeuring in bij het bevoegd gezag."
14. Voorschrift 14 moet voorschrijven dat de turbines <i>direct/binnen enkele minuten</i> stil gezet kunnen worden t.b.v. SAR operaties zoals vermeld in de besluittekst.	14. In voorschrift 14 is vermeld dat initiatiefnemer een schriftelijke procedure voor het stopzetten en weer opstarten van de windturbines ter goedkeuring moet indienen. Deze procedurebeschrijving moet overeen komen met de besluittekst.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Volgnummer: B1	Bijlage:	Nautische Visie Windturbineparken op Zee September 2008 Opsteller: J.W. Verkiel
Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:	
<p>1. In de overwegingen bij de locatiekeuze dienen het enorme economische belang van de zeehavens en hun aanlopen, veiligheid op zee en duurzaamheid met elkaar in balans te zijn.</p>	<p>1. Het toetsingskader voor de vergunningverlening voor windturbineparken is neergelegd in de Wbr en de daarop gebaseerde Beleidsregels inzake toepassing Wbr op installaties in de exclusieve economische zone. In de Beleidsregels wordt op onderdelen verwezen naar het Integraal Beheerplan Noordzee 2015 (IBN). De uitgangspunten van het IBN 2015 zijn een gezonde, veilige en rendabele zee. Het IBN biedt voor de korte termijn een afwegingskader voor diverse vormen van ruimtegebruik op zee, waaronder windenergie. De door inspreker genoemde belangen zijn in het IBN in algemene zin afgewogen.</p> <p>Het bevoegd gezag toetst de aanvraag voor een Wbr-vergunning. Deze toetsing dient op grondslag van de aanvraag plaats te vinden. Van locatiekeuze is bij de toetsing geen sprake meer. Bij het 'aanwijzen' van een andere locatie zou de grondslag van de aanvraag worden verlaten.</p> <p>Het beleid op de lange termijn richt zich op realisering van 6000 MW aan windenergie in 2020. Het kabinet zal in verband met dit lange termijn beleid, dat deel uitmaakt van het nieuwe Nationaal Waterplan, een beperkt aantal grote windenergiegebieden uitkiezen.</p>	

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
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.	2. Het bevoegd gezag deelt de mening dat vanuit de scheepvaart gezien dit de ideale locatie is voor windturbineparken. Bij de locatiekeuze voor windturbineparken 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).
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.	3. In de overwegingen omtrent de scheepvaartveiligheid in het ontwerpbesluit is de verkeersdichtheid meegenomen als factor om te bepalen hoeveel ruimte het scheepvaartverkeer nodig heeft. Over de groei in verkeersdichtheid worden verschillende uitspraken gedaan (ref. IDON Identification of Suitable Sea Areas for Wind Farms with Respect to Shipping and Safety, Dec. 2008 (DNV, Marin, Dirkzwager, STC B.V. & ECN). De impact van de huidige crisis op het aantal schepen geeft aan hoe moeilijk het is om hierover langlopende voorspellingen te doen. De verwachting van het bevoegd gezag op basis van de beschikbare informatie is dat het aantal schepen op de Noordzee niet zal toenemen maar wel de grootte van de schepen. Daarom rekent het bevoegd gezag met schepen van 400 meter lengte (grootste formaat). De toename van scheepvaartverkeer van/naar Rotterdam vanwege Maasvlakte II wordt voorzichtig geprognosticeerd 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.

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<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 windturbinepark.</p> <p>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. 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.) Daarnaast vindt het bevoegd gezag de toepasbaarheid van de genoemde internationale onderzoeken beperkt omdat deze in andere (niet vergelijkbare) omstandigheden plaatsvonden dan in de Nederlandse EEZ, gebaseerd zijn op of theoretische studies met vele discutabele aannames of korte tijdsperiodes waarin 'gemonitord' is, of anderszins wetenschappelijk onverantwoord zijn. 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.</p>

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
	<p>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 windturbinepark 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 windturbinepark verdaagt. Dit effect wordt vaak overschat; in het merendeel van de gevallen lopen schepen en windmolens beperkte schade op maar het leidt zelden tot catastrofale gevolgen.</p> <p>Als laatste merkt het bevoegd gezag op dat de manoeuvre eigenschappen 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.</p> <p>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 windturbinepark 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>

Datum

18 december 2009

Nummer

WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>5. Juist de combinatie van veel grote schepen en verwachte groei binnen afzienbare tijd van meer dan 45%, relatief hoge snelheden, veel kruisend verkeer en complexiteit, benodigde ruimte voor uitwijken, afleiding door aanloop van havens, regelmatig beperkt zicht en krachtige wind, afwijkend vaargedrag bij slecht weer, geen loods aan boord en buiten VTS gebied, pleiten voor het vinden van ruimte op zee in een gebied dat zo veel mogelijk vrij blijft van de drukste scheepvaartroutes en rekening houdend met de reeds genoemde veiligheidsafstanden van minimaal 2 zeemijl tussen buitengrenzen van windmolenpark en vaarroutes.</p>	<p>5. Alle hier genoemde factoren worden in overweging genomen door het bevoegd gezag, zie punt 4. Voor de afwegingen die in dit besluit zijn gemaakt verwijzen wij inspreker naar hoofdstuk 3 van het besluit.</p>
<p>6. Het aanbevolen gebied voor windmolenparken wordt globaal begrensd door de coördinaten, zoals aangegeven op bladzijde 19 van de Nautische Visie.</p>	<p>6. Zie de reactie van het bevoegd gezag onder punt 1 en 2.</p>
<p>7. Geen versnippering en verspreiding van diverse parken, maar beperken tot 1 of 2 grote gebieden (verder op zee), routes vrijhouden en corridors waar nodig.</p>	<p>7. In het MER en bij het beoordelen van de aanvraag wordt rekening gehouden met de cumulatieve effecten van meerdere windturbineparken voor de scheepvaart. Zie hoofdstuk 3 van het besluit. Onder 1. is reeds gewezen op het toekomstige beleid ten aanzien van windenergie op zee.</p>
<p>8. Niet alleen kijken naar de aanlooproutes naar de Nederlandse havens, maar ook de doorgaande reisplanning en vaart zo min mogelijk hinderen.</p>	<p>8. De mate van hinder wordt beoordeeld op basis van de ligging van het park ten opzichte van de verkeersstromen, de scheepsdichtheid in de verkeersstromen en andere obstakels voor de scheepvaart in het omliggende gebied. Dat geldt zowel voor verkeersstromen met doorgaande vaart als voor scheepvaart in aanloopgebieden. In de aanloopgebieden wordt echter daarbovenop rekening gehouden met de extra risico's die spelen bij het aanlopen of verlaten van een haven. In aanvulling op het MER heeft het bevoegd gezag de hier genoemde aspecten betrokken bij de overwegingen in het besluit, zie hoofdstuk 3 van het besluit.</p>

Datum
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
9. Ten einde te komen tot zo min mogelijk ruimtebeslag op zee en dus zo min mogelijk windmolens, zouden de molens van een zo hoog mogelijk vermogen moeten zijn (5 MW in plaats van 2 tot 3).	9. In het MER zijn verschillende inrichtingsalternatieven onderzocht, voor wat betreft dichtheid en vermogen. Ten aanzien van windturbines met een vermogen van 5-6 MW op zee is relatief weinig ervaring opgedaan. Overigens hebben grotere windturbines ook meer vrije ruimte nodig dan kleinere windturbines en bestaat er dus geen lineair verband tussen grootte van windmolens en ruimtebeslag. In het MER is een vergelijking gemaakt van opbrengsten van grote en kleine turbines. Verwezen wordt naar de in het MER opgenomen samenvatting. 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.
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.	10. In het MER wordt scheepvaartveiligheid behandeld aan de hand van het SAMSON model. Uit het MER blijkt niet dat het windturbinepark 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.
11. De verlichting van windmolenparken dient uitgevoerd te worden cf. richtlijnen IALA.	11. Een verlichtingsplan dient op de IALA richtlijnen te worden gebaseerd; dit is in de besluiten verwerkt.

Datum

18 december 2009

Nummer

WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<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 onmanoeuvrerbaar schip aanwezig is. Indien de veiligheidsrisico's en bijbehorende kosten zodanig groot zijn dat een zeesleper (die dan permanent bij het park gestationeerd moet zijn) daarmee gerechtvaardigd kan worden kan dit overwogen worden. Door middel van monitoring en evaluatie wordt de veiligheidssituatie in en rond het park in de gaten gehouden (zie voorschriften bij het besluit).</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 windturbinepark, 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 windturbinepark 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
18 december 2009

Nummer
WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Volgnummer: B2	Bijlage:	PIANC-IAPH Working Group II-30: Onderbouwing benodigde breedte per oplopend schip 4 september 2009 Opsteller: P.J.J. Steenbergen														
Onderbouwing benodigde breedte per oplopend schip																
Inleiding Het rapport <i>Approach Channels, A Guide for Design</i> , Final Report of the joint PIANC-IAPH Working Group II-30 in cooperation with IMPA and IALA, beschrijft in paragraaf 5.3 "Channel Concept Design Method" een conceptuele methode om <u>aanlooproutes</u> van en naar havens te ontwerpen met een adequaat niveau van scheepvaartveiligheid. Op open zee waar de windparken zijn gepland bestaan mogelijk nog grilliger vaaromstandigheden dan in aanlooproutes: schepen varen op zeesnelheid (tussen de 15 en 25 knopen), grotere golfhoogtes en lengtes, etc. Er zijn bij het bevoegd gezag geen publicaties bekend waarin ontwerpcriteria voor <u>vaarwegen op open zee</u> zijn beschreven. Daarom maakt het bevoegd gezag gebruik van de 'worst case' omstandigheden die zijn opgenomen in de richtlijn paragraaf 5.3 en rondt zij daar waar nodig naar boven af. Voor een vaarweg waar twee schepen elkaar kunnen oplopen hanteert deze richtlijn de volgende formule: $w = 2w_{BM} - 2\sum_i^n w_i + w_{Br} + w_{Bg} + \sum w_p$ waarbij, <table border="1"><tr><td>w</td><td>= minimaal benodigde breedte</td></tr><tr><td>w_{BM}</td><td>= factor voor manoeuvreerbaarheid</td></tr><tr><td>w_i</td><td>= additionele breedte factoren</td></tr><tr><td>w_{Br}</td><td>= breedte vrije ruimte bij fysieke inperking (rode kant)</td></tr><tr><td>w_{Bg}</td><td>= breedte vrije ruimte bij fysieke inperking (groene kant)</td></tr><tr><td>w_p</td><td>= benodigde breedte om te passeren</td></tr></table> Omdat deze richtlijn wordt toegepast op open zee waar geen fysieke inperking is van de vaarweg wordt deze formule deels aangepast, dit resulteert in de volgende formule voor de minimaal benodigde breedte per oplopend schip: $w_s = w_{BM} - \sum_i^n w_i + \frac{1}{2} \sum w_p$ waarbij, <table border="1"><tr><td>w_s</td><td>= minimaal benodigde breedte per oplopend schip</td></tr></table>			w	= minimaal benodigde breedte	w_{BM}	= factor voor manoeuvreerbaarheid	w_i	= additionele breedte factoren	w_{Br}	= breedte vrije ruimte bij fysieke inperking (rode kant)	w_{Bg}	= breedte vrije ruimte bij fysieke inperking (groene kant)	w_p	= benodigde breedte om te passeren	w_s	= minimaal benodigde breedte per oplopend schip
w	= minimaal benodigde breedte															
w_{BM}	= factor voor manoeuvreerbaarheid															
w_i	= additionele breedte factoren															
w_{Br}	= breedte vrije ruimte bij fysieke inperking (rode kant)															
w_{Bg}	= breedte vrije ruimte bij fysieke inperking (groene kant)															
w_p	= benodigde breedte om te passeren															
w_s	= minimaal benodigde breedte per oplopend schip															

Datum
18 december 2009
Nummer
WSV/2009-1227



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK SCHEVENINGEN BUITEN

Uitwerking

De benodigde breedte is afhankelijk van de scheepsbreedte. In het vervolg beschrijven we in detail de factoren die mee zijn gewogen om uit te komen op de minimale breedte te bepalen. Telkens is daarbij uitgegaan van het worst-case scenario, de maximaal benodigde breedte.

W_{BM} = factor voor manoeuvreerbaarheid

In tabel 5.1 van het rapport wordt een maximaal benodigde breedte van 1.8B gevonden bij slechte manoeuvreerbaarheid van het schip. Deze waarde wordt meegenomen in de formule.

w_i = additionele breedte factoren

In tabel 5.2 van de studie staan voor verschillende omstandigheden additionele breedte factoren genoemd. In onderstaande tabel staan de waarden die zijn meegenomen in de formule, waarbij telkens is uitgegaan van het worst-case scenario, de maximaal benodigde breedte.

<i>Vessel speed</i>	0.1B
<i>Prevailing cross wind</i>	1.0B
<i>Prevailing cross current</i>	1.3B
<i>Prevailing longitudinal current</i>	0.4B
<i>Significant wave height and length</i>	3.0B
<i>Aids to Navigation</i>	0.5B
<i>Bottom surface</i>	0.2B
<i>Dept of waterway</i>	0.2B
<i>Cargo hazard level</i>	1.5B ¹⁾

¹⁾ Gebaseerd op het voorbeeld van een LNG Carrier (zie Tabel 5.7 in het rapport)

In totaal komen we uit 8.2B die als additionele breedte factoren meegewogen worden in de benodigde breedte van vaarwegen.

w_p = benodigde breedte om te passeren

De benodigde breedte om te passeren is afhankelijk van de vaarsnelheid en de verkeersdichtheid. De maximale waarden in Tabel 5.3 van de richtlijn zijn 2.0B (bij hoge vaarsnelheid) en 0,5B (extra bij grote verkeersdichtheid), in totaal 2.5B.

Resultaat

Als de waarden worden ingevoerd in de formule resulteert dit een benodigde breedte van 11.25B (=1.8B+8.2B+1.25B). Deze breedte is uitgedrukt in scheepsbreedte. Uit Appendix B "Typical Ship Dimensions" van het rapport blijkt een gemiddelde lengte-breedte verhouding van 6:1. Uitgaande van deze verhouding is de benodigde breedte gelijk aan 1.9 scheepslengtes. Gezien de afwijkende omstandigheden op open zee is dit afgerond op 2 scheepslengtes (2L) per oplopend schip.

Datum

18 december 2009

Nummer

WSV/2009-1227