

GEM project memo

Onderwerp: Aanvulling MER
Gemini

Actualisatie scheepvaartintensiteit

2	For issue	20130530		Mbr	CMo	PBo
1	For issue	20130528		Mbr	CMo	PBo
Rev.	Doc Status	Date	Sections	Prepared by	Checked by	Approved by

Inhoud

Inhoud

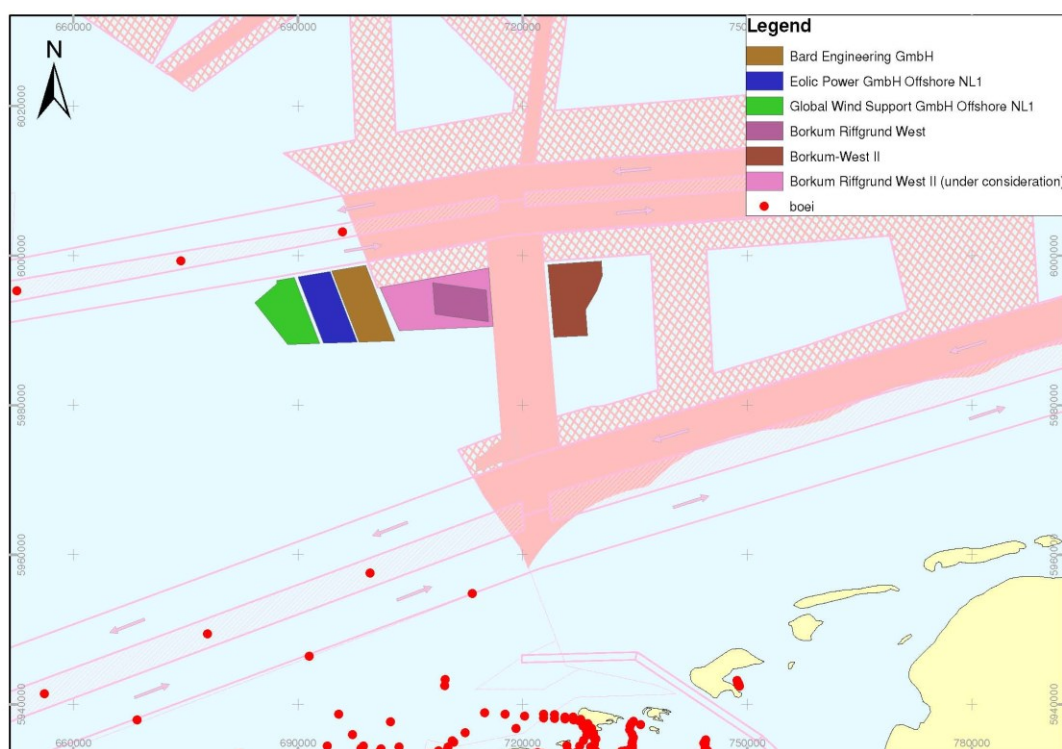
Inhoud	2
1. Inleiding	3
2. Scheepvaart intensiteiten	4
3. Conclusies	6

1. Inleiding

De mogelijke effecten van de Gemini windparken op de zeescheepvaart zijn destijds uitvoerig behandeld in de vergunningaanvraag van BARD Engineering GmbH, t.b.v. de (voorlopers van de) Gemini windparken. In de daarvoor uitgevoerde studie van Marin is een maatregel genoemd ter verdere verbetering van de scheepvaart veiligheid, namelijk aanhouden van een afstand van 1,56 zeemijl (nm) tussen de windparken en het diepwater verkeersscheidingstelsel (East Friesland Traffic Separation Scheme) ten noorden daarvan.

In de vigerende Wbr vergunningen heeft RWS deze beperking overgenomen. De parken zijn daardoor verkleind, zoals aangegeven in figuur 3. Daarbij heeft RWS ter onderbouwing op basis van de (toen) laatste AIS-gegevens inzicht gegeven in de verkeersintensiteit ter hoogte van de parken.

De contouren van de parken zijn sindsdien niet gewijzigd, de aantallen turbines wel. Om die reden zijn de mogelijke effecten voor de scheepvaart opnieuw bekeken. Daarmee wordt een geactualiseerd inzicht gegeven in de nautische situatie ter hoogte van de Gemini windparken.

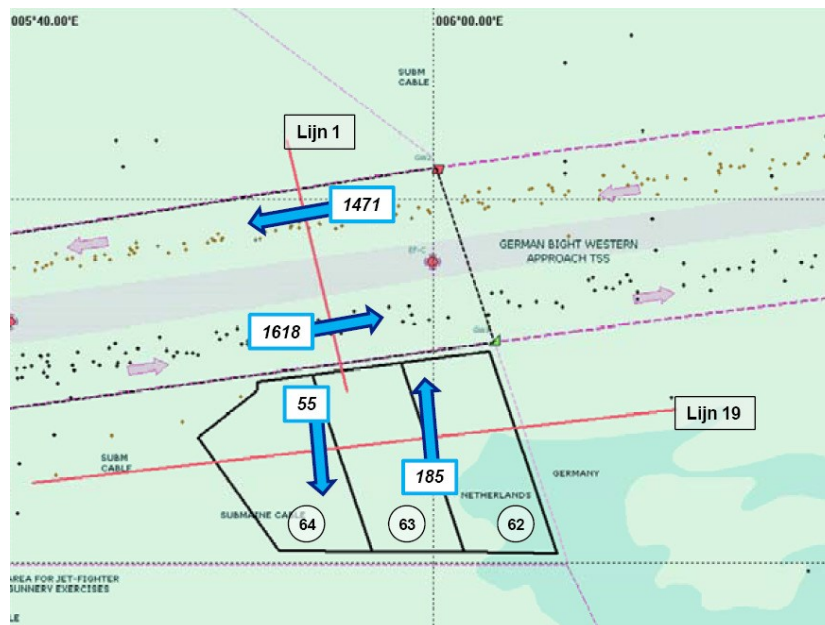


Figuur 1 Windparken Bard Engineering GmbH (Buitengaats) en Global Wind Support GmbH Offshore NL1 (ZeeEnergie) en andere parken ten tijde van de toenmalige aanvraag van BARD.

2. Scheepvaart intensiteiten

Actualisatie scheepvaartintensiteiten

Bij de afgifte van de vigerende Wbr vergunningen voor de windparken van Gemini is destijds uitgegaan van de onderstaande scheepvaartintensiteiten.



Figuur 2 Verkeersintensiteiten rondom ZeeEnergie (64) en Buitengaats (62) (bron: vigerende Wbr-vergunningen Gemini). Het getal in de pijlen is het AIS geregistreerde aantal scheepsbewegingen in 2008 die de bijbehorende rode lijn kruisten. De zwarte en bruine stippen geven de AIS scheepsposities in 1 week in juli 2008 aan, om een beeld van de ruimtelijke verdeling van de schepen te geven. [Bron: 'Intensiteit scheepvaart nabij windparken' Marin 20 mei 2009].



Figuur 3 Windparken Buitengaats en ZeeEnergie met een afstand tot het VSS van 1,56 zeemijl, zoals opgenomen in de vigerende Wbr vergunningen van Gemini. De vermelde intensiteiten zijn de meest actuele bekende intensiteiten en hebben betrekking op 2011 en zijn afkomstig uit de NETWERKEVALUATIE NOORDZEE 2011, Marin concept rapport nr.: 26294-1-MSCN-rev.3A.

In tegenstelling tot een lichte afname van het totale aantal scheepvaartbewegingen op de Noordzee, is er sprake van een toename van gemiddeld ca. 60% van de verkeersintensiteiten in het diep water verkeersscheidingsstelsel ten noorden van de parken (East Friesland Traffic Separation Scheme). Deze toename is voor een deel het gevolg van de in de afgelopen jaren verbeterde AIS-registratie, wat de veiligheid ten goede komt. De werkelijke toename is echter kleiner dan uit de toegenomen registraties lijkt te volgen.

De toename is ook te wijten aan de schaalvergroting van schepen en het daardoor toegenomen gebruik van de diepwaterroutes. De groei in de transporten vertaalt zich niet in grotere aantallen transporten, maar in hogere tonnages en beladingsgraden. Dat leidt tot een verschuiving van de transporten naar de daarvoor bestemde routes, wat de veiligheid eveneens ten goede komt. De toename kan niettemin gevolgen hebben voor de situatie ter plaatse van de windparken.

Op basis van de laatste gegevens van 2011 is het aantal schepen dat op jaarbasis de Gemini Windparken in het VSS passeert in absolute aantallen nog steeds zeer laag (0,28 schepen per uur of 6,7 schepen per dag) en daarmee verandert er niets in de beoordeling met betrekking tot scheepvaartveiligheid rond de Gemini windparken, deze blijft aanvaardbaar, ook wanneer uit wordt gegaan van een verdere concentratie van scheepvaart in het VSS tot bijvoorbeeld een verdubbeling van de huidige niveaus. Dat is mede het gevolg van de destijds door Rws naar aanleiding van de rapportage van MARIN aangebrachte beperking in de vergunning, waarbij een volledige rij turbines is vervallen en waardoor de afstand tot het verkeersscheidingsstelsel dusdanig groot is dat geen hinder ontstaat voor de schepen die zich in dat stelsel begeven.

Arcadis rapportage 2010

Arcadis heeft in 2010 in opdracht van Rws een algemene Navigatie Risico Assessment voor windpark ontwikkeling uitgevoerd. Het betrof het onderzoeken en beoordelen van een 5 tal varianten aan de Westkust en een 'Wadden Noord' variant. In de Wadden Noord variant werd de directe omgeving van de Gemini parken onderzocht en beoordeeld. Het betrof een locatie aan de westzijde van ZeeEnergie, op eenzelfde afstand tot het diep water verkeersscheidingsstelsel (East Friesland Traffic Separation Scheme). In hoofdstuk 8 wordt geconcludeerd dat de invloed van een windpark op deze potentiële locatie op de scheepvaart in het East Friesland Traffic Separation Scheme verwaarloosbaar klein is. Op grond daarvan wordt het gebied ten westen van de Gemini parken in deze verkenning gezien als mogelijke 'Wind op zee Ronde 3' locatie. Gezien de nabije ligging, vergelijkbare omvang en zelfde afstand tot het VSS kan, op hetzelfde globale niveau als de Arcadisstudie voor de andere windparken heeft gedaan, dezelfde conclusie worden getrokken voor de Gemini windparken. Dit ondersteunt de hierboven reeds getrokken conclusie dat de afstand tussen de parken en het VSS dermate groot is dat geen nadelige gevolgen voor de scheepvaartveiligheid ontstaan, de schepen hebben voldoende reactietijd/-afstand om tijdig in te grijpen bij ongewenste koerswijzigingen.

3. Conclusies

Op grond van de bevindingen in paragraaf 2 wordt geconcludeerd dat ook op basis van actuele inzichten de veiligheid van de scheepvaart in het VSS niet in het geding is door de komst van de Gemini windparken. De afstand tot het VSS is door de aangehouden afstand van 1,56 zeemijl zodanig groot dat ook bij toenemende scheepvaartintensiteiten de risico's voor de scheepvaart in het VSS aanvaardbaar zijn. Deze conclusie wordt ondersteund door de bevindingen in een onderzoek van Arcadis uit 2010, ten aanzien van naastgelegen mogelijke windparklocaties, met vergelijkbare ruimtelijke karakteristieken.