

Oplegger bij scheepvaartdocumenten in Aanvullende planMER Programma Noordzee

Toelichting Scheepvaart Adviesgroep Noordzee (SAN)

De SAN is een groep nautische experts die elkaar en andere (overheids)organisaties van scheepvaartadvies voorzien. Deze groep heeft zichzelf opgericht en zorgt voor onderlinge afstemming tussen nautische experts indien geparticipeerd wordt in planprocessen.

Leden zijn:

- Havenbedrijf Rotterdam Divisie Havenmeester (voorzitter)
- Havenbedrijf Amsterdam Divisie Havenmeester
- Nederlands loodswezen
- Koninklijke Vereniging Nederlandse Reders
- Redwise Noordzee loodsen
- Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij
- Visned
- Watersportverbond
- Kustwacht
- Rijkswaterstaat
- Dienst der Hydrografie
- Directoraat Generaal Luchtvaart en Maritiem
- TenneT

Bijgevoegd zijn de volgende documenten:

1. 20190513 MARIN onderzoek wind op zee 2030: gevolgen voor scheepvaartveiligheid en mogelijke mitigerende maatregelen
2. 20201015 SAN voorbereiding RO stakeholder werkgroep (input MKEA)
3. 20201211 Submissie Scheepvaart en Havens - veilige en vlotte navigatie op de Noordzee zekerstellen
4. 20210609 aanvullende analyse van de economische effecten van inrichtingsvarianten voor de Noordzee tot 2040

1. Wind op zee 2030: gevolgen voor scheepvaartveiligheid en mogelijke mitigerende maatregelen.

Deze studie is op 13 mei 2019 afgerond door het MARIN. Op basis van bovenstaande studie (Resultaten berekeningen T3 – Appendix 6) en nautische expertise van de SAN-leden zijn de gebieden HKZW en HKNW tijdens het aanvullend ontwerp niet herbevestigd vanwege de aanvaringsrisico's. Dit komt door de hoge verkeersintensiteit in het gebied en de naastgelegen ankervakken (appendix 6, p. 3). Deze studie laat zien dat de kans op schip-schip aanvaringen niet significant toeneemt bij Routekaart 2030. De kans op schip-turbine aanvaringen en aandrijvingen neemt wel toe. Om dit toenemende risico te mitigeren is een maatregelenpakket samengesteld. Dit maatregelenpakket is als basis gebruikt voor het inschatten van kosten voor mitigerende maatregelen in de analyse van maatschappelijke kosten en baten, waar in de planMER naar gerefereerd wordt. Als vervolg op deze studie is het Monitorings- en onderzoeksprogramma Scheepvaartveiligheid Wind op Zee (MOSWOZ) opgestart om de komende jaren de mitigerende maatregelen te monitoren en te onderzoeken op effectiviteit.

2. PowerPoint presentatie "SAN voorbereiding RO stakeholder werkgroep - input MKEA".

Deze werksessies met de SAN experts zijn praktisch ingericht aan de hand van intensiteit kaarten, windenergie gebiedskaarten en zeekaarten. De uitkomsten zijn samengevat en daarna weer teruggekoppeld aan de SAN. Voor een eerste inschatting van de kosten voor mitigerende maatregelen zijn, t.b.v. een maatschappelijke kosteneffectiviteitsanalyse (MKEA), de zoekgebieden beoordeeld met wegingsfactoren. Zoals staat uitgelegd in het planMER (blz. 79) geldt hoe hoger het risico, hoe hoger de wegingsfactor. De kosten voor een basispakket van mitigerende maatregelen per km² zijn vermenigvuldigd met de omvang van de verschillende gebieden en met de wegingsfactor voor het betreffende gebied.

3. Submissie Scheepvaart en Havens - veilige en vlotte navigatie op de Noordzee zekerstellen.

De voorzitter van de SAN, Ben van Scherpenzeel (Directeur nautische ontwikkelingen en beleid Havenbedrijf Rotterdam), is deelnemer namens de scheepvaartsector aan het Noordzee Overleg (NZO). De scheepvaartsector heeft op basis van de sessies met de SAN bijgaande submissie ingediend, ten behoeve van het Ontwerp Programma Noordzee (datum 11-12-2020).

4. FSA routing baltic report no 32774

Tijdens het opstellen van het ontwerp programma Noordzee '22-'27 een Formal Safety Assesment (FSA) uitgevoerd naar een veilige routeringsoptie richting het noorden en de Baltische Zee in combinatie met zoekgebieden 5 oost, 5 middenberm en zoekgebied 6. Het rapport is na publicatie van het aanvullend ontwerp programma Noordzee '22-'27 afgerond. De uitkomsten worden vooral gebruikt voor besluiten over het aanwijzen van extra windenergiegebieden in het noorden tijdens de partiële herziening. Wel is deze studie gebruikt bij de besluitvorming over het afvallen van een eventuele corridor door gebied 5 oost richting Esbjerg.