

Memo

Datum 09 december 2020

Aan Noordzee-overleg

Van Ben van Scherpenzeel (Rijkshavenmeesters)
Niels van der Minkelis (KVNR)
Eric van der Schans (HbR/BOZ)

Kopie aan

Onderwerp **Submissie m.b.t. Wind op Zee : Veilige en vlotte navigatie op de Noordzee zekerstellen**

Inleiding

In het NZO 25/11 is verzocht dat NZO partijen (per cluster) een geschreven submissie indienen, ten behoeve van een goede voorbereiding van de Wind op Zee discussie van 16 december en deze te structureren langs ten minste drie lijnen, namelijk:

1. standpunten t.a.v. individuele gebieden
2. een coherente redeneerlijn voor het kiezen van 27 GW (die van de experts was opgebouwd uit drie stappen I) versnellen, II) schaalsprong en III) later besluit na vergaren aanvullende informatie.)
3. een visie op de lange termijn voor WoZ, incl de te verwachten/wenselijke groeiscenario's; moleculen vs elektronen; internationale samenwerking, rol van hubs etc.

Namens het cluster scheepvaart/havens komen wij hierbij tot de volgende submissie. Hierbij moet worden opgemerkt dat onze reactie op lijn 1 een gezamenlijke reactie is en dat de reactie op de lijnen 2 en 3 de reactie is van HbR/BOZ omdat deze niet tot nauwelijks de belangen van de scheepvaart raken.

1. Standpunten t.a.v. individuele gebieden : De veilige en vlotte navigatie op de Noordzee zekerstellen te midden van windenergiegebieden

De toekomstige windenergiegebieden in het Nederlandse deel van de Noordzee mogen de veilige en vlotte navigatie van zeeschepen langs de Nederlandse kust en de bereikbaarheid van de Nederlandse zeehavens niet in gevaar brengen.

Nu er binnenkort uit de zoekgebieden een keuze gemaakt zal worden en er nieuwe windenergiegebieden aangewezen zullen gaan worden, vragen de Rijkshavenmeesters, de Nederlandse zeehavens (Branche

Memo

Organisatie Zeehavens - BOZ) en de Nederlandse reders (Koninklijke Vereniging Nederlandse Reders - KVNRR) met steun van de Scheepvaart Adviesgroep Noordzee (SAN) daarom het volgende:

- a) Zie af van "Hollandse Kust Zuid West"
- b) Zie af van "Hollandse Kust Noord West"
- c) Zie af van "zoekgebied 8"
- d) Zie af van "middenberm tussen zoekgebied 5 en zoekgebied 6"
- e) Voorzie in goede verbindingen met Arctic shipping route
- f) Voorzie in een veilige corridor tussen enerzijds Amsterdam en anderzijds de meest westelijke diepwaterroute en het Verenigd Koninkrijk.
- g) Voorzie in een eensluidend beleid voor doorvaart en medegebruik van windenergiegebieden

In de bijlage wordt een toelichting gegeven op de zeven verzoeken van de Rijkshavenmeesters, BOZ en de KVNRR met steun van de SAN, in relatie tot de veilige en vlotte navigatie van zeeschepen langs de Nederlandse kust en van en naar de Nederlandse zeehavens

2. Coherente redeneerlijn voor 27 GW

Voor de decarbonisatie van de industrie en voor de producten vanuit de industrie zal een zeer significante schaa sprong nodig zijn van duurzaam geproduceerde elektriciteit. De exacte omvang en timing daarvan is belegd op diverse tafels maar staat relatief ver van het Noordzeeoverleg. Wij blijven graag in overleg om de schaa sprong van productie hand in hand te laten gaan met de vraagontwikkeling en efficiënte integratie van deze productie.

3. Een visie op lange termijn voor Wind op Zee

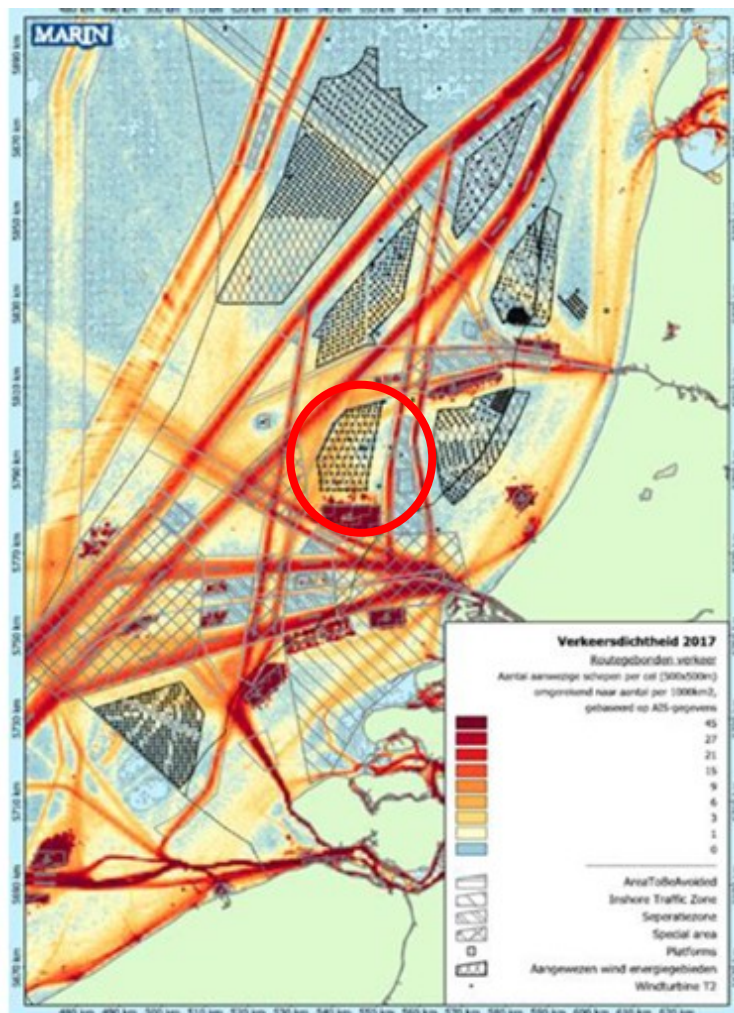
Kosteneffectiviteit en leveringszekerheid van duurzame energie zijn belangrijke succesfactoren voor de Nederlandse zeehavens in een toekomstig internationaal concurrerend vestigingsklimaat. Internationale samenwerking is van groot belang om hier invulling aan te geven. Belangrijke notie is dat een zeer fors deel van de door wind geproduceerde elektriciteit voor toepassing in de industrie en/of industriële producten omgezet zal moeten worden in moleculen zoals waterstof. Om een attractieve vestigingsplaats te blijven moet ook dat op de voor de gebruiker meest kostenefficiënte wijze plaatsvinden. Vooralsnog lijkt in eerste instantie inzet van aanlanding van elektriciteit en conversie naar moleculen op land hier gunstige papieren te hebben.

Bijlage – toelichting per gebied

a) Zie af van “Hollandse Kust Zuid West”

“Hollandse Kust Zuidwest” (HK-ZW) vormt een onacceptabel nautisch risico voor de zeescheepvaart:

- De windturbines in dit windenergiegebied kunnen van vier zijden aangevaren worden en voor alle vier de zijden is het aanvarings- of aandrijvingsrisico groot (4,5 keer groter in vergelijking met de andere zoekgebieden) vanwege het drukke en complexe zeescheepvaartverkeer en een nabij gelegen ankergebied. De aanvaring tussen de Corvus J en de Baltic Ace (die daarna zonk en langere tijd de vaarroute naar de haven van Rotterdam belemmerde) illustreert dit en MARIN-onderzoek¹ toont dit aan (figuur 1).



Figuur 1

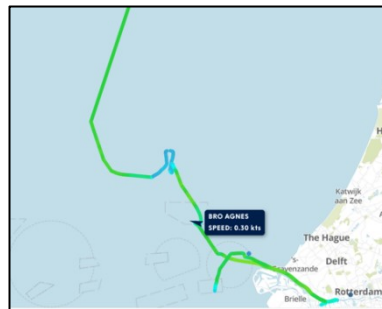
¹ MARIN-rapport (nr. 31132-3-MSCN-rev.1.0) “Wind op zee 2030: gevolgen voor scheepvaartveiligheid en mogelijke mitigerende maatregelen” (13 mei 2019)

Memo

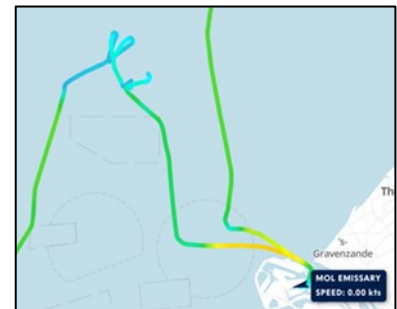
- Om te voldoen aan recent overeengekomen IMO-strategie om de broeikasgasemissies van de scheepvaart in 2050 gereduceerd te hebben met tenminste 50% t.o.v. 2008, wordt van steeds meer zeeschepen het geïnstalleerde scheepsmotorvermogen per ton waterverplaatsing steeds kleiner. In geval van slechte weersomstandigheden kunnen zeeschepen daardoor minder goed manoeuvreren en moeilijker uit hachelijke situaties weggkomen, met name vlak na het ankerop gaan en wegvaren uit een ankergebied.
- Zeeschepen die moeten wachten op diensten (loods, sleepboot, roeiers, ligplaats) in de havens van Rotterdam en Amsterdam kunnen vaak niet anders dan langzame, afwijkende manoeuvres maken in afwachting van het kunnen binnenlopen van de haven en hebben daar ruimte ('wachtgebied') voor nodig (figuur 2, 3, 4). Ruimte die door HK-ZW weggenomen wordt en ook niet meer beschikbaar is op andere gedeelten van de Noordzee door de toegenomen ambitie voor windenergie op zee.



Figuur 2



Figuur 3



Figuur 4

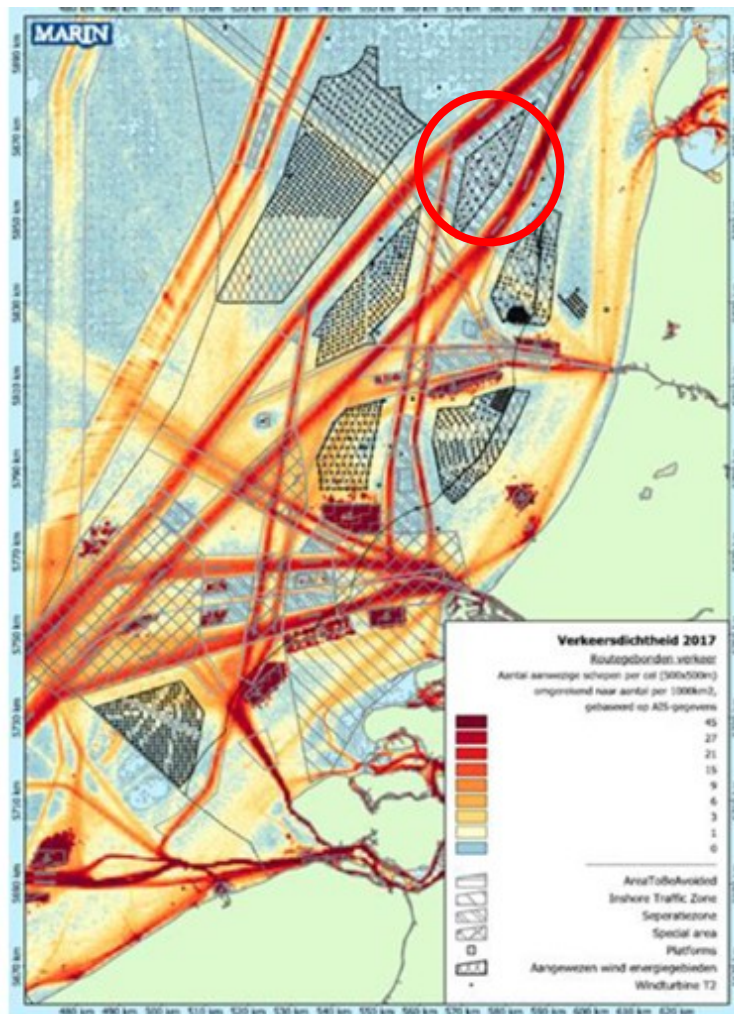
- Voor de havens van Amsterdam en Rotterdam zijn niet alleen ligplaatsen in de havens maar ook ankerplaatsen buiten de havens van groot belang. De huidige ankerplaatsen zijn vrijwel altijd volledig bezet met wachtende zeeschepen. Uitbreiding van het aantal ankerplaatsen moet in de toekomst mogelijk blijven. Door de toegenomen ambitie voor windenergie op zee is deze ruimte elders niet meer beschikbaar. HK-ZW belet dit.

Een volledige benutting van het alreeds aangewezen windenergiegebieden "Hollandse Kust West" (HK-W) en IJmuiden-Ver inclusief het noordelijk deel zou wellicht een nautisch veilig alternatief kunnen bieden.

b) Zie af van “Hollandse Kust Noord West”

“Hollandse Kust Noordwest” (HK-NW) vormt een onacceptabel nautisch risico voor de zeescheepvaart:

- De windturbines in dit gebied kunnen van drie zijden aangevaren worden en voor alle drie de zijden is het aanvarings- of aandrijvingsrisico groot (en veel groter in vergelijking met de andere windenergiezoekgebieden) vanwege het drukke en complexe zeescheepvaartverkeer en een nabij gelegen ankergebied. MARIN-onderzoek² toont dit aan (figuur 5).
- Boven HK-NW splitst een tweerichtingsverkeersbaan zich in twee afzonderlijke eenrichtingsverkeersbanen.
- De cumulatieve effecten op zeescheepvaart worden te groot wanneer met HK-NW alle ruimte tussen de drukke en complexe scheepvaarroutes rondom HK-NW wordt ingevuld.



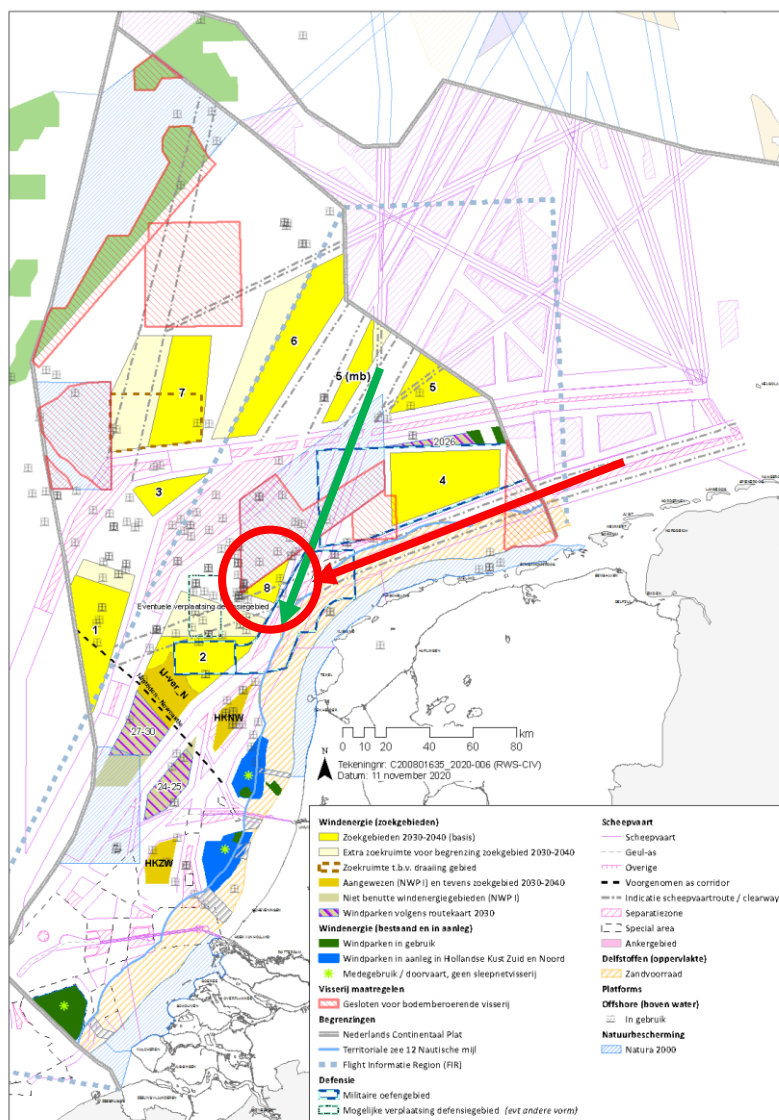
Figuur 5

² MARIN-rapport (nr. 31132-3-MSCN-rev.1.0) “Wind op zee 2030: gevolgen voor scheepvaartveiligheid en mogelijke mitigerende maatregelen” (13 mei 2019)

c) Zie af van “zoekgebied 8”

Het “zoekgebied 8” vormt een groot gevaar voor de zeescheepvaart:

- Het ligt in het verlengde van een kruispunt waar twee scheepvaartverkeersbanen (verkeersscheidingssstelsels) elkaar ontmoeten en waar bijzonder veel zeeschepen gebruik van maken.
- Bij het passeren van dit kruispunt zijn de schepen die in westelijke richting varen (rode pijl) verplicht om naar rechts (stuurboord) uit te wijken voor schepen die in de zuidelijke richting varen (groene pijl). Met de verdikking in het verkeer ten gevolge van windenergiegebieden op zee kan het voorkomen dat schepen meerdere malen uit moeten wijken voordat ze de nieuwe (zuidelijke) koers kunnen gaan voorliggen en “zoekgebied 8” (rode cirkel) te dicht is genaderd. Zie figuur 6.

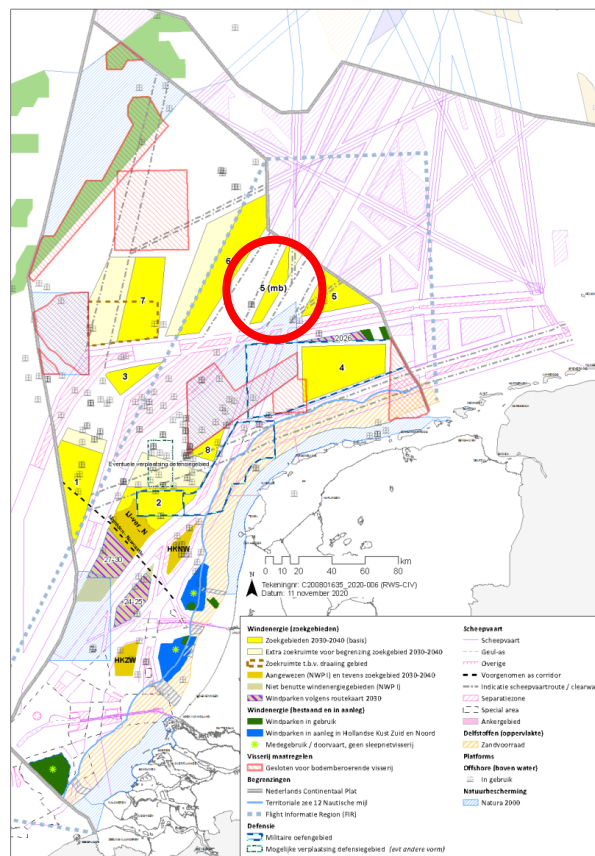


Figuur 6

d) Zie af van “middenberm tussen zoekgebied 5 en zoekgebied 6”

De middenberm tussen “zoekgebied 5” en “zoekgebied 6” zorgt voor grote nautisch risico's:

- De middenberm (rode cirkel in figuur 7) ligt in vaarwater waar de weersomstandigheden en de golfcondities (grondzeeën) en de inkomende golfrichting in combinatie met de relatief geringere waterdiepte tot gevaarlijke situaties kunnen leiden. De gebieden waar de middenberm en gebied 6 zouden komen te liggen, zijn thans gebieden waar de scheepvaart in meerdere richtingen vaart en waar de schepen zelf de meest veilige koers kiezen. Het trechteren van de scheepvaart als gevolg van de middenberm kan onder zware weersomstandigheden tot onveilige situaties leiden. Dit vraagt om maatwerk bij het inrichten van “zoekgebied 6”. Het incident met het containerschip MSC Zoë onderstreept dit en de Onderzoeksraad voor Veiligheid bevestigt³ dit: *“De ondiepe kustzone boven het Waddengebied staat bekend om grondzeeën die een vlotte en veilige doorvaart kunnen hinderen.(...) Dit geldt zeker voor een schip in een storm waarvoor het niet eenvoudig is om een rechte koers aan te houden.”* Het aanbrengen van een middenberm beperkt de ruimte waardoor een schip geen veilige koers kan varen ten opzichte van de grondzeeën.
- Voorts zorgt de middenberm voor deze gebieden ruimtelijke beperking die gevolgen heeft voor de bereikbaarheid van de zeehavens in Nederland en Duitsland, Dit wordt nader uitgewerkt onder punt e.



Figuur 7

³ Pagina 72 en 73 van het OVV-rapport “Veilig containertransport ten noorden van de Waddeneilanden – Lessen na het containerverlies van de MSC ZOE”

e) Voorzie in goede verbindingen met Arctic shipping route

De verbinding met de Arctische scheepsroute (Northern Sea Route, NSR) is belangrijk omdat:

- Deze route (blauwe route in figuur 8) levert een grote reductie op van het aantal zeemijlen dat een zeeschip moet varen vanuit het Verre Oosten naar Nederland, in vergelijking met de route via het Suez kanaal (rode route in figuur 8). Daarnaast wordt deze route momenteel al gebruikt door tankers die Russische olie en/of gas vervoeren en door kleinere containerschepen (tot 5000 TEU).



Figuur 8

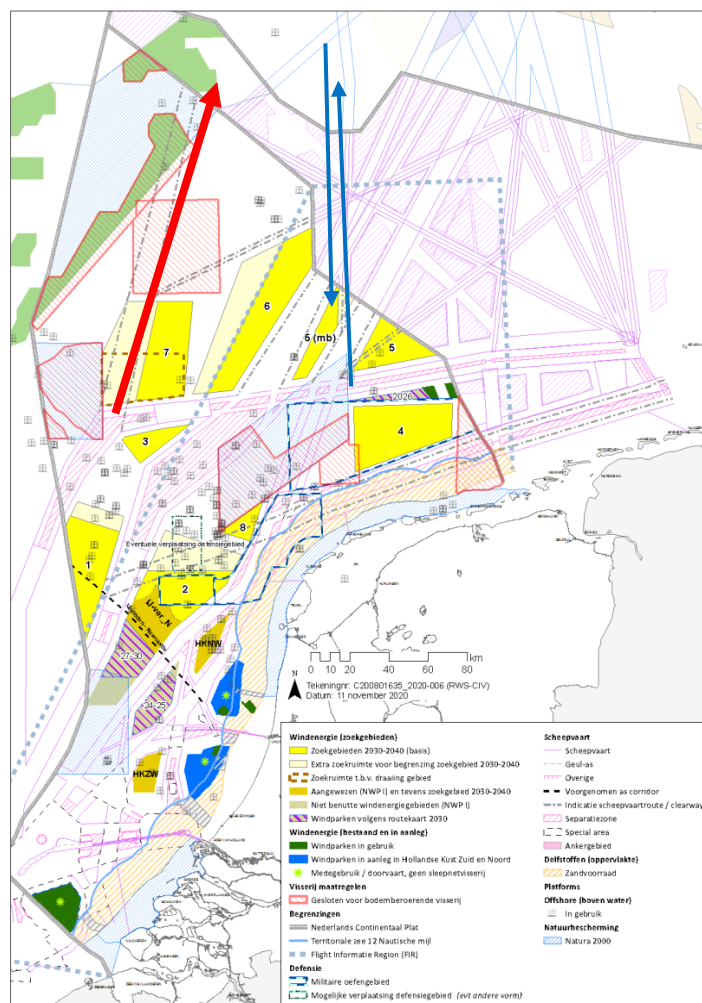
- Nu al wordt deze route steeds vaker gekozen. In de eerste 9 maanden van 2020 hebben 912 schepen deze route gevaren en samen 580 duizend ton lading in transit vervoerd⁴. Dit is ten opzichte van 2019 een stijging van 24% in het aantal schepen en 67% in vervoerde lading. De verwachting is dat deze exponentiele groei de komende jaren zal doorzetten, mede gelet op de verwachting dat deze route al in 2040 permanent volledig ijsvrij zal zijn
- Om bereikbaarheid van de Zuid-Nederlandse, Belgische, Engelse en Franse havens te garanderen is er een aansluiting van de Arctische scheepsroute op het meest westelijke verkeersscheidsstelsel ('westelijke

⁴ Bron: Center for High North Logistics Information Office (<https://arctic-lho.com/>)

Memo

aansluiting') nodig (rode pijl in figuur 9), wat concreet inhoudt dat "zoekgebied 7" verticaal gepositioneerd moet worden (zie figuur 9).

- Om de bereikbaarheid van de Noord-Nederlandse en Duitse havens te garanderen is er ruimte nodig voor een aansluiting van de Arctische scheepsroute op de oostelijke verkeersscheidsstelsels ('oostelijke aansluiting') (blauwe pijlen in figuur 9). Dit houdt concreet in dat de middenberm tussen "zoekgebied 5" en "zoekgebied 6" vrij moet blijven voor het scheepvaartverkeer.



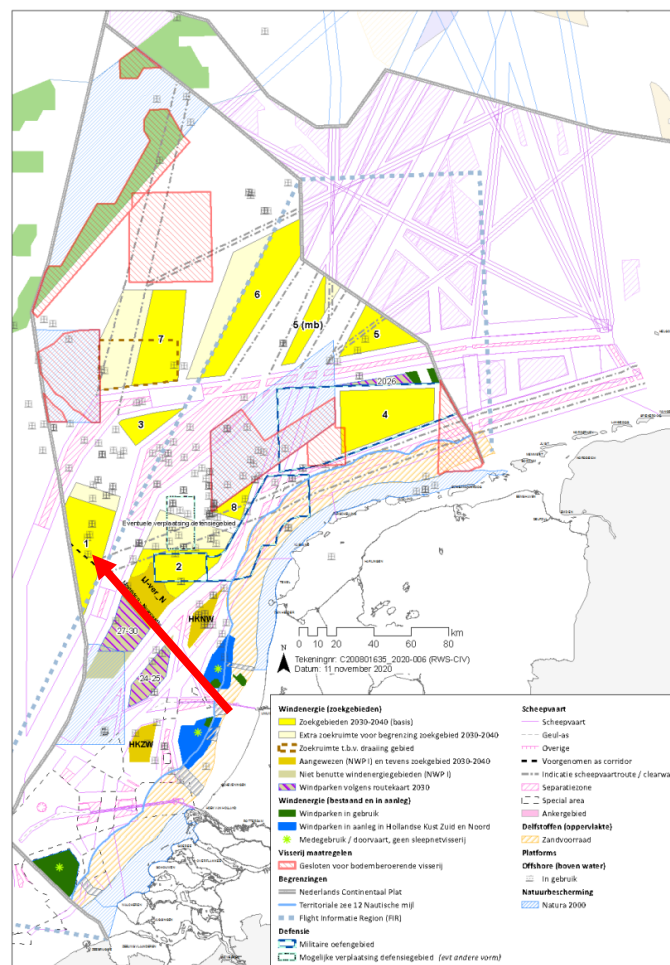
Figuur 9

f) Voorzie in een veilige corridor tussen enerzijds Amsterdam en anderzijds de meest westelijke diepwaterroute en het Verenigd Koninkrijk

De beoogde, voor ferryschepen bedoelde corridor door windenergiegebied “IJmuiden-Ver Noord” zal in de nabije toekomst niet toereikend meer zijn om de volgende redenen:

- De toename van het zeescheepvaartverkeer via de in het westen gelegen diepwaterroute (DW-route) richting de Arctische scheepsroute (zoals hiervoor beschreven) en de ontsluiting van deze route voor schepen die van en naar de haven van Amsterdam varen.
- De verwachte toename in de scheepslengte van ferryschepen die IJmuiden aandoen.

Er is daarom behoefte aan een veilige corridor tussen enerzijds Amsterdam en anderzijds de meest westelijke diepwaterroute en het Verenigd Koninkrijk (rode pijl in figuur 10).



Figuur 10

g) Voorzie in een eensluidend beleid voor doorvaart en medegebruik van windenergie gebieden

Het is van belang dat er een eensluidend beleid komt voor de doorvaart door en het medegebruik van alle windenergiegebieden:

- Voor de Kustwacht is het voor de handhaving van belang dat er eensluidende gebruiksregels en regelgeving zijn voor alle windenergiegebieden.
- Voor de (internationale) recreatievaart is het voor de naleving van belang dat er eensluidende gebruiksregels en regelgeving zijn voor alle windenergiegebieden.
- Voor de (internationale) recreatievaart, met name voor de niet werktuigelijk voortbewogen schepen (zeilers), is een veilige passage door een windenergiegebied van belang omdat met name zeilers vaker moeten kruisen.
