

# **NWEA-INSPRAAKREACTIE ZOEKGEBIED HOLLANDSE KUST**

## **AANVULLING INSPRAAKREACTIE NEDERLANDSE WINDENERGIE ASSOCIATIE OP ONTWERP BELEIDSNOTA NOORDZEE VAN HET ONTWERP NATIONAAL WATERPLAN**

Juni 2009

### **Uitstel uitwerking Zoekgebied Hollandse Kust**

In de Ontwerp Beleidsnota Noordzee van het Ontwerp Nationaal Waterplan is het zoekgebied 'Hollandse Kust' aangegeven waar in totaal ruimte voor 3.000 MW aan windenergie moet worden gevonden én de belangen van de vele reeds bestaande gebruikers zoveel mogelijk worden gerespecteerd.

Het zoekgebied 'Hollandse kust' is het meest kosteneffectief voor windenergie, omdat op een relatief ondiepe plek gebouwd kan worden dichtbij aanlandingspunten waar in deze planperiode voldoende capaciteit op het hoogspanningsnet beschikbaar komt.

Het uitgangspunt van NWEA bij het Nationaal Waterplan en dus ook voor de uitwerking van het zoekgebied 'Hollandse Kust', is dat de 'tweede ronde' voor de offshore windparken die gestart is in 2005 niet wordt vertraagd. De initiatiefnemers hebben al zeer veel energie en tijd geïnvesteerd en miljoenen kosten gemaakt. Energiebedrijven houden bij hun planning rekening met offshore windparken in het kader van hun verplichtingen voor CO2-reductie en Duurzame Energie.

In het kader van deze tweede ronde zijn ca. 16 vergunningaanvragen in procedure. De overheid heeft echter aangegeven dat er SDE-subsidie beschikbaar is voor in totaal ca. 950 MW (SDE-2). Dit betekent dat met deze subsidie in totaal ca. 4 windparklocaties daadwerkelijk gerealiseerd zullen kunnen worden. Volgens de planning van de overheid is in april volgend jaar duidelijk welke vergunde locaties SDE-subsidie zullen ontvangen.

Het is uiteraard veel gemakkelijker om met een klein aantal offshore windparken in SDE-2 een zo groot en aaneengesloten mogelijk windenergiegebied Hollandse Kust van in totaal 3.000 MW uit te werken in combinatie met een optimale aanpassing van de scheepvaartroutes en andere zeegebruikers, dan met een groot aantal offshore windparklocaties waarvan de meerderheid niet gesubsidieerd gaat worden in SDE-2.

Daarom is het voorstel van NWEA pas na de subsidietoekenning van SDE-2 definitief de 750 km<sup>2</sup> locaties aan te wijzen als Windenergiegebied 'Hollandse Kust' binnen het Zoekgebied 'Hollandse Kust'.

## **Zoekgebied 'Hollandse Kust': 3.000 MW = bruto 750 km<sup>2</sup>**

De meeste initiatiefnemers zijn bij hun offshore windparken voor de tweede ronde uitgegaan van offshore windturbines van ca. 3MW en ca. 5MW. Als vuistregel voor de onderlinge afstand van offshore windturbines in verband met het onderlinge windzog wordt 5x tot 10x de rotordiameter aangehouden. In de praktijk betekenen deze afstandseisen dat bij toepassing van 3MW en 5MW-windturbines op basis van een uitgedetailleerde park lay-out, uiteindelijk netto ca. 3 tot 6 MW per km<sup>2</sup> zeeoppervlak kan worden geplaatst. Vanwege de grote omvang van offshore windparken en de noodzakelijke windaanvulling vanuit hogere luchtlagen, vindt de windsector het onverstandig om in dit stadium al uit te gaan van krappe onderlinge afstanden. Omdat bij de realisatie nog veel stroken af zullen vallen in verband met de afstand tot kabels, leidingen, helikopterplatforms en nog niet benutte zandwinningsgebieden, stelt de windsector voor om bij het zoekgebied uit te gaan van een bruto benutting van max. 4 MW per km<sup>2</sup>. Dit betekent dat een zoekgebied van minimaal bruto 750 km<sup>2</sup> dient te worden gezocht om 3.000MW offshore windparken te kunnen realiseren.

## **Gelijke veiligheidsafstanden van obstakels tot scheepvaartroutes**

Op dit moment bevinden zich op het NCP meerdere olie- en gasplatforms op de standaard afstand van 500 m van drukke scheepvaartroutes. Meerdere platforms bevinden zich zelfs op kortere afstand of middenin een scheepvaartroute. Ondanks het aanzienlijk grotere veiligheidsrisico en veel grotere gevolgen voor de omgeving en het milieu van een aanvaring met een olie- of gasplatform, zijn er kennelijk geen onaanvaardbare scheepvaarrisico's bij een veiligheidsafstand van 500 m. Omdat de risico's voor mens en milieu bij een aanvaring van olie- en gasplatforms vele malen groter zijn dan bij een aanvaring met een offshore windturbine, is de windsector van mening dat het uitgangspunt voor de afstand tussen scheepvaartroutes en alle offshore obstakels (dus zowel olie- en gasplatforms als offshore windturbines) in principe gelijk dient te zijn: dus 500 m. Indien de overheid van mening is dat er toch goede redenen zouden zijn om grotere veiligheidsafstanden dan 500 m tot scheepvaartroutes aan te houden, dient dat volgens de windsector uit gelijkheidsbeginsel te gelden voor alle offshore obstakels, dus ook voor olie- en gasplatforms.

## **Andere NWEA-voorstellen ter bevordering scheepvaartveiligheid**

Ter bevordering van de scheepvaartveiligheid op de Noordzee stellen wij voor de volgende maatregelen op te nemen in het Nationaal Waterplan:

- toepassen van "Windpark Traffic Monitoring" door uitbreiding van het VerkeersManagementSysteem tot en met de zeegebieden met offshore windparken;
- indien de afstand van (nieuwe) olie- en gaswinningslocaties tot scheepvaartroutes/clearways kleiner is dan 2 nm (=3,7 km) uitsluitend onderwaterwinning (subsea) toestaan;
- omdat het totale scheepvaartveiligheidsniveau op het NCP niet verlaagd dient te worden, kan de eventueel blijvende verlaging van de veiligheid door windparken, gecompenseerd worden door (vervroegde) verwijdering van het kleine aantal olie- en gasplatforms die zich nu binnen een scheepvaartroute/clearway bevinden (of ombouw tot onderwaterbron);
- uitbreiding van de AIS-transponderplicht tot alle schepen, dus ook alle visserijschepen en recreatievaart;
- uitbreiding van de AIS-monitoring-faciliteiten van de Kustwacht en Havenmeesters;
- integratie van de AIS-monitor met de radar op de ECDIS-schermen op schepen.

## Uitgangspunten & maatregelen windsector voor zoekgebied Hollandse Kust

In eerste instantie heeft de Windsector drie alternatieven uitgewerkt voor het zoekgebied Hollandse Kust, waarvan wordt verwacht dat de scheepvaartveiligheid gelijk blijft cq niet onaanvaardbaar wordt vergroot. Vervolgens is op uitdrukkelijk verzoek van de overheid één voorstel uitgewerkt waarin het commentaar van de werksessies, voor zover mogelijk, zijn verwerkt.

Onze uitgangspunten en maatregelen bij deze uitwerking van Zoekgebied Hollandse Kust zijn de volgende:

1. geen windturbines binnen de 12 mijlszone (zie punt 1 van Bijlage Reactie op voorstel Haven-sector);
2. opheffing van de zeer weinig gebruikte Clearways IJmuiden & Scheveningen in combinatie met een extra obstakelvrije zone van 2 nm (=3,7 km) zowel aan de noordzijde als aan de zuidzijde van de IJ-geul;
3. (net als het voorstel van de Havensector van mei jl.) sluiting van Clearway Maas6 (northbound) en omvaren via Clearway Maas4 naar Clearway Verbinding (northbound) die na passage van de IJgeul net als in de bestaande situatie samenkomt met Clearway Scheepvaartroute Zuid (northbound) en vervolgens naar Texel-TSS; de totale omvaarafstand bedraagt 13 mijl (=ca.24km);
4. opheffing van Clearway Maas5 (southbound) en omvaren vanaf Texel-TSS via Clearway Scheepvaartroute Zuid (southbound) tot Clearway Maas4;
5. vanaf de kruising van Clearwas Maas4, verbreding van de Clearways Verbinding northbound en Verbinding southbound tot min. 3 nm (=5,6km) in combinatie met brede 'vluchtstroken' aan de west- of oostzijde van de Clearway Verbinding; deze min. breedte van 3 nm (=5,6km) is gelijk aan de huidige breedte van Clearway Scheepvaartroute Zuid bij TSS- Texel en is kennelijk voldoende voor de totale scheepvaart van het Maas-Noordstelsel, Scheldeverkeer (Clearway Verbinding) en het Kanaal (Clearway Scheepvaartroute Zuid) die samen komen bij TSS- Texel;
6. creëren van een nieuw groot ankergebied bij de kruising van Clearway Verbinding (southbound) met Clearway Maas4 als aanvulling op cq vervanging van het huidige ankergebied Maas-Noord; dit nieuwe grote ankergebied is bestemd voor de ca. éénderde van de scheepvaart die komend vanaf Texel-TSS die niet direct doorvaart naar de Nieuwe Waterweg. Net als in de huidige situatie vaart ca. tweederde van de scheepvaart door richting Rotterdam; de totale omvaarafstand bedraagt ca.11 nm (=21km);

Het resultaat van deze uitwerking wordt weergegeven in bijgaande Figuur 'NWEA-voorstel uitwerking zoekgebied Hollandse Kust'. Het resulterende totale oppervlakte bedraagt:

- zuidzijde IJ-geul:	ca. 450 km <sup>2</sup> ;
- noordzijde IJ-geul:	ca. 190 km <sup>2</sup> ;
- Texel-TSS-gebied:	ca. 260 km <sup>2</sup> ;
- <u>Rijnveld-gebied:</u>	<u>ca. 100 km<sup>2</sup>;</u>
Subtotaal Hollandse Kust:	ca. 1.000 km <sup>2</sup>

Nodig voor tweede ronde van ca. 950MW: ca. 230 km<sup>2</sup>

**TOTAAL ZOEKGEBIED HOLLANDSE KUST: CA. 770 tot 1.000 KM<sup>2</sup>**

## Onderzoek scheepvaartveiligheidseffecten & mitigerende maatregelen

NWEA verzoekt om in het kader van het Nationaal Waterplan de effecten op de scheepvaartveiligheid van het NWEA-voorstel voor de uitwerking van het zoekgebied Hollandse Kust, zoveel mogelijk kwantitatief te laten onderzoeken met het SAMSON-model (Safety Assessment Model for Shipping and Offshore on the Northsea) dat in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is ontwikkeld.

Dit SAMSON-model is ook gebruikt voor de scheepvaartveiligheidsanalyses bij vastlegging van het Clearwaystelsel en recent bij de aanpassing ivm de Tweede Maasvlakte.

Bij deze veiligheidsstudie dienen ook de veiligheidsbevorderende maatregelen te worden betrokken zoals opgesomd in de voorgaande paragraaf, waardoor eventuele negatieve effecten kunnen worden gemitigeerd. Daarbij dient een vergelijking gemaakt te worden met de scheepvaartveiligheid van de bestaande situatie. Uitgangspunt is dat scheepvaartveiligheid niet significant mag afnemen t.o.v. huidige situatie.

De uitwerkingsvariant van de Havenbedrijven dient op dezelfde manier kwantitatief geanalyseerd te worden met het SAMSON-model.

Bij de scheepvaartveiligheidsstudie dient ook rekening te worden gehouden met het plaatsingstempo van offshore windparken en de komende ontmanteling van platforms van al bijna lege gas- en olievelden waarvan de productielicentie vòòr 2018 afloopt. Daardoor zullen al veel platforms in het aanloopgebied van de havens moeten worden verwijderd waardoor de scheepvaartveiligheid aanzienlijk wordt verbeterd.

## Onderzoek kosten omvaren

NWEA pleit ook voor een onafhankelijk onderzoek naar de kosten van het omvaren. Bij deze kosten dient ook rekening te worden gehouden met het lagere brandstofverbruik door de grotere waterdieptes bij het omvaren waardoor er meer water onder de kiel aanwezig is.

## Nieuwe ankergebieden

Naar wij begrepen hebben, ontstaat door de recessie behoefte aan meer en grotere ankergebieden omdat schepen worden 'opgelegd' en/of lange tijd moeten wachten op nieuwe bevrachtingcontracten en/of als uitbreiding van de opslagcapaciteit voor aardolie(producten).

Recent zijn de volgende nieuwe ankergebieden voorgesteld:

- nieuw tweede ankergebied ten zuiden van de IJgeul;
- nieuw groot ankergebied '6' voor de kust van het Westland;

In verband met optimaal gebruik van de schaarse ruimte pleit NWEA pleit ervoor dat de ankergebieden dichtbij havens worden gereserveerd voor 'kort parkeren' en dat er nieuwe ankergebieden worden gezocht in zeegebieden met minder ruimtedruk voor 'lang parkeren' en voor uitbreiding van opslagcapaciteit.

## BIJLAGE

### **Reactie op voorstel Havensector voor uitwerking Zoekgebied Hollandse Kust (zoals door de Havensector in mei 2009 gepresenteerd aan NWEA en aan de deelnemers van de Werksessie Zoekgebied Hollandse Kust)**

Wij waarderen de bereidheid van de Havensector om sommige Clearways en Scheepvaartroutes en Ankergebieden aan te willen passen.

Onze problemen met het Zoekgebied-Alternatief van de Havensector zijn echter dat:

1. grote delen binnen de 12mijlszone vallen. Dit wordt door NWEA als praktisch onhaalbaar ingeschat voor de 2<sup>e</sup> als de 3<sup>e</sup> ronde, zowel vanwege de vogelhinder-eisen als de veel grotere zichtbaarheid vanaf het strand, als de te verwachten massieve weerstand van de natuur- en milieuorganisaties. Bij de moeizame vergunning-procedure voor Near Shore Windpark-OWEZ is door de overheid aan de natuur- en milieuorganisaties beloofd dat het NSW-OWEZ het eerste en het laatste windpark is dat binnen de 12mijlszone zal worden gebouwd. Bij recente 'passende beoordelingen' van een aantal offshore windparken die tegen de 12mijlszone aanliggen, blijkt dat deze maar met moeite kunnen voldoen aan de eis dat geen significante effecten mogen optreden bij de broedkolonies Kleine mantelmeeuwen in de Pettemer duinen en op Texel. De afstand van de offshore windparken van de tweede ronde tot deze broedkolonies bedraagt minimaal 25 km. Omdat de afstand van nearshore windparken binnen de 12mijlszone tot deze broedkolonies veel korter is dan 25 km, is het zeer de vraag of nieuwe nearshore windparken binnen de 12mijlszone kunnen voldoen aan deze Natura2000-eisen.
2. volgens de Windsector is de Nederlandse burger bereid om meer subsidie per duurzame kWh voor offshore windparken te betalen ter voorkoming van landschapsverandering op het vasteland, maar dan moeten deze veel duurdere offshore windturbines geen onaanvaardbare landschapsverandering veroorzaken vanaf het strand gezien;
3. vrijwel alle offshore windparken die voor de huidige tweede ronde al in vergaande vergunningprocedure zijn, en waarvoor het Kabinet inmiddels 950 MW aan geldmiddelen heeft gereserveerd (ca.4 offshore windparken), kunnen bij het Havensector-voorstel niet worden gerealiseerd;

Tevens blijken de Havenbedrijven alle sectoren plotseling te verrassen met de introductie van een nieuwe brede scheepvaartroute vanaf IJ-geul in Noordwestelijke richting die een groot deel van het reeds in het ontwerp aangewezen Windenergiegebied IJmuiden (farshore) zou blokkeren. Deze nieuwe scheepvaartroute is bij alle overleg in 2008 over offshore windparken niet eerder ingebracht door de haven- en scheepvaartsector.

Deze nieuwe scheepvaartroute is echter niet aangewezen als 'Clearway' of als zienswijze/inspraak ingebracht bij de vastlegging van alle scheepvaartroutes als 'Clearways' die enkele jaren geleden heeft plaatsgevonden door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Bovendien is het aantal scheepsbewegingen op deze route voor zover wij na konden gaan, zeer beperkt: in orde grootte enkele schepen per dag.