

Buitengaats Management B.V. i.o Eemshornweg 10, 9979 XK Eemshaven

Buitengaats Management B.V. i.o
Eemshornweg 10 ; 9979 XK Eemshaven

Tel:
Fax:

E-Mail:

To Whom It May Concern

Bremen, 24. Februar 2010

AUTHORISATION LETTER

Buitengaats Management B.V. i.o registered office in Eemshornweg 10, 9979 XK Eemshaven, the Netherlands, legally represented by _____, Chief Executive Officer, herewith authorizes Buitengaats C.V., registered office Eemshornweg 10, 9979 XK Eemshaven, the Netherlands, to apply for, sign and handle all procedures, including the lodging of a possible objection and appeal procedure, for a grant concerning "Regeling windenergie op zee 2009" for BARD Offshore NL 1 on behalf of Buitengaats Management B.V. i.o.

This authority is granted to enable _____ to act for Buitengaats C.V. on all procedures concerning with the application for the above mentioned grant and possible objection and appeal processes.

Signed Bremen on the 26.02.2010


Chief Executive Officer



Dossiernummer: 01177142

Blad 00001

Uittreksel uit het handelsregister van de Kamers van Koophandel
Deze inschrijving valt onder het beheer van de Kamer van Koophandel voor
Noord-Nederland

Onderneming:

Handelsna (a)m(en) :Buitengaats Management B.V. i.o.
Rechtsvorm :Rechtspersoon in oprichting
Adres :Eemshornweg 10, 9979XK Eemshaven
Datum vestiging :22-02-2010
Bedrijfsomschrijving :Het voeren van management alsmede het zijn van
een beherend vennoot van één of meerdere
commanditaire vennootschappen
Werkzame personen :1

Bevoegde functionaris(sen):

Naam :Kumbartzky, Guido Jens
Geboortedatum en -plaats :22-05-1970, Warstein, Bondsrepubliek Duitsland
Adres :Lindenweg 10, D 28355 Bremen, Duitsland
Infunctietreding :22-02-2010

Naam :BARD Holding GmbH
Adres :Am Freihafen 1, D 26725 Emden, Duitsland
Ingeschreven in :Handelsregister B van het Amtsgericht te
Aurich, Duitsland, onder nummer HRB 200435
Infunctietreding :22-02-2010

Alleen geldig indien door de kamer voorzien van een ondertekening.

Groningen, 24-02-2010
Uittreksel is vervaardigd om 15.30 uur

Voor uittreksel

W. de Kleuver
Directeur

Appendix 0.3

**Verklaring medewerking
vergunninghouder aan de realisatie van
het project door de C.V.**

BARD Offshore NL 1



BUITENGAATS

IN COOPERATION WITH THE

BARD - Group

“The Offshore Wind Specialist”



BARD Engineering GmbH - Am Freihafen 1 - 26725 Emden

To Whom It May Concern

Power of Attorney

BARD Engineering GmbH
Am Freihafen 1 · D-26725 Emden

Tel: +49 (0)49 21 39 44 - 0
Fax: +49 (0)49 21 39 44 - 309

E-Mail: info@bard-engineering.de
www.bard-offshore.de

Büro Bremen
Otto-Lilienthal-Str. 21 · D-28199 Bremen
Tel: +49 (0)4 21 59 66 0 - 0
Fax: +49 (0)4 21 59 66 0 - 420

Bremen, 24. Februar 2010

BARD Engineering GmbH is the permit holder of the wbr permit for the windfarm BARD Offshore NL 1. Buitengaats C. V. is a company, which develops, implements and operates offshore windparks. The only shareholder of both companies is the BARD Holding GmbH, Germany. With this Power of Attorney BARD Engineering GmbH declares that it will cooperate with and provide full assistance to Buitengaats C.V in the realization of the project BARD Offshore NL 1 in order to ensure that Buitengaats C.V will comply with the grant scheme "Regeling windenergie op zee 2009".

It's currently planed that within the next three months BARD Engineering GmbH will transfer the wbr permit for the windpark BARD Offshore NL 1 with all its rights and obligations to Buitengaats C. V.

With this Power of Attorney Buitengaats C.V is authorized to act in the name and on behalf of BARD Engineering GmbH to exercise all rights and obligations under the wbr permit. Hereby we exclusively authorize Buitengaats C. V. to use the wbr permit for the project BARD Offshore NL 1 granted to BARD Engineering GmbH in order to realize the project.

Signing:

BARD Engineering GmbH
25.02.2010

Buitengaats C.V
25.02.2010

on behalf of
BARD Engineering GmbH
Am Freihafen 1
26725 Emden

on behalf of
Buitengaats C.V
Eemshoornweg 10
9979 XK Eemshaven

Geschäftsführer:
Dipl.-Ing. Anton Baraev

Bremer Landesbank
Kto: 300 966 50 05
BLZ: 290 500 00
IBAN: DE60 2905 0000 3009 6650 05
BIC/SWIFT-Code: BRLADE 22

Deutsche Bank 24
Kto.: 288 012 800
BLZ: 290 700 24

Amtsgericht Aurich HRB 200 161
USt-IdNr. DE 191 490 810
Steuer-Nr.: 58/200/04821

Appendix 0.4
Wbr Permit
BARD Offshore NL 1



BUITENGAATS

IN COOPERATION WITH THE

BARD - Group

“The Offshore Wind Specialist”



beschikking

Datum	4 december 2009
Nummer	WSV/2009/1138
Onderwerp	Besluit inzake aanvraag Wbr-vergunning offshore windturbinepark 'BARD Offshore NL1'

1) PROCEDUREVERLOOP AANVRAAG 'BARD OFFSHORE NL1'

Bij brief van 12 januari 2009 is door BARD Engineering GmbH, verder te noemen de aanvrager, een aanvraag ingediend voor een vergunning krachtens de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (hierna: 'Wbr') voor het oprichten en in stand houden van een windturbinepark genaamd 'BARD Offshore NL 1'. Het park ligt grotendeels in het blok 'H16' en deels in het blok 'G18' (conform blokindeling Mijnbouwwet), zoals nader aangegeven in bijlage 9 bij de vergunningaanvraag.

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 voor het windturbinepark BARD Offshore NL1 is bij de vergunningaanvraag gevoegd.

De Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: '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.

Bij brief van 10 februari 2009 heeft BARD Engineering GmbH de oorspronkelijke aanvraag aangevuld. Op 10 februari 2009 heeft het bevoegd gezag als aanvulling op de aanvraag de passende beoordeling als onderdeel van het MER ontvangen.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK BARD OFFSHORE NL1

De ontvangen documentatie ten aanzien van de vergunningaanvraag is opgenomen in voorschrift 1 van dit besluit.

Datum
4 december 2009

Op 26 februari 2009 (ref. WSV 397) is de vergunningaanvraag als volledig beoordeeld en heeft het bevoegd gezag aangegeven de aanvraag verder in behandeling te nemen.

Nummer
WSV/2009/1138

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 4 september 2006 (ref. AMU/2019).

Het MER (inclusief passende beoordeling) als onderdeel van de Wbr-aanvraag, heeft van 3 maart 2009 tot en met 14 april 2009 ter inzage gelegen. Van de terinzagelegging is kennis gegeven door plaatsing in de Staatscourant van 2 maart 2009, nr. 41. De ontvangen zienswijzen en de reactie daarop zijn opgenomen in bijlage A bij dit besluit.

De vergunningaanvraag en het daarbij behorende MER is voor advies voorgelegd aan de Commissie en aan de wettelijk adviseurs.

Bij brief d.d. 23 juni 2009 heeft de aanvrager een aanvulling op de aanvraag en het MER ingediend.

Op 23 juni 2009 is het toetsingsadvies over het MER en de aanvulling daarop van de Commissie ontvangen (rapport nr. 1576-28).

Het ontwerpbesluit is genomen op 24 juli 2009 en is per brief (ref. WSV/404) aan BARD Engineering GmbH aangeboden. Het ontwerpbesluit heeft van 28 juli 2009 tot en met 7 september 2009 ter inzage gelegen. Van de terinzagelegging is kennis gegeven door plaatsing in de Staatscourant van 27 juli 2009, nr. 11281. 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 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



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK BARD OFFSHORE NL1

locatie binnen de EEZ moet rekening worden gehouden met de effecten van het desbetreffende windturbinepark. In artikel 3 Wbr is bepaald:

Datum
4 december 2009
Nummer
WSV/2009/1138

'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'* (hierna: Beleidsregels) 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.

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



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK BARD OFFSHORE NL1

scheepvaart, overvlucht, het leggen van onderzeese kabel- en buisleidingen en ander rechtmatig gebruik van de zee.

Datum
4 december 2009

Nummer
WSV/2009/1138

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 Verkeer en Waterstaat 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 gebracht met de meeste recente gegevens over de verkeersstromen en -intensiteiten, de beschikbare ruimte (breedte van de vaarroute) en de kruispunten



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK BARD OFFSHORE NL1

van meerdere vaarroutes. Het onderhavige besluit bevat de door het bevoegd gezag gemaakte afwegingen.

Datum
4 december 2009

Nummer
WSV/2009/1138

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



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK BARD OFFSHORE NL1

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.

Datum
4 december 2009

Nummer
WSV/2009/1138

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 Wm zijn toegepast en de procedure omschreven in afdeling 13.2 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 redenen van sociale of economische aard, waarbij alle nodige compenserende maatregelen genomen worden om te waarborgen dat de algehele samenhang van



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK BARD OFFSHORE NL1

Natura 2000 bewaard blijft. Hiervan dient de Europese Commissie op de hoogte gesteld te worden.

Datum
4 december 2009

Nummer
WSV/2009/1138

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 vergunningverleningsproces 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 VenW.

3) BELANGENAFWEGING EN MOTIVERING

Bij de toetsing van de vergunningaanvraag richt het bevoegd gezag zich volgens het toetsingskader onder meer op de effecten van het initiatief op een veilig en doelmatig gebruik van de Noordzee, waaronder de effecten op scheepvaartveiligheid, luchtvaartveiligheid, militaire gebieden en natuur en milieu (ecologie).

De in deze vergunning neergelegde voorschriften zijn gebaseerd op artikel 3 van de Wbr. Met name op het gebied van veiligheid worden in deze vergunning eisen gesteld zodat veiligheidsrisico's voor de scheepvaart en helikopterkeer zoveel mogelijk worden voorkomen dan wel beperkt.

Aan de hand van het in hoofdstuk 2 beschreven toetsingskader volgt in de paragrafen 3.1 tot en met 3.4 de toetsing van de verschillende relevante belangen. Aan de orde komen respectievelijk:

- effecten op scheepvaartveiligheid (paragraaf 3.1);
- effecten op luchtvaartveiligheid (paragraaf 3.2);
- effecten op militaire gebieden (paragraaf 3.3);
- effecten op ecologie (paragraaf 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;



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK BARD OFFSHORE NL1

- overwegingen en conclusies die het bevoegd gezag op basis daarvan heeft getrokken;
- maatregelen en voorschriften die volgen uit de toetsing.

Datum
4 december 2009

Nummer
WSV/2009/1138

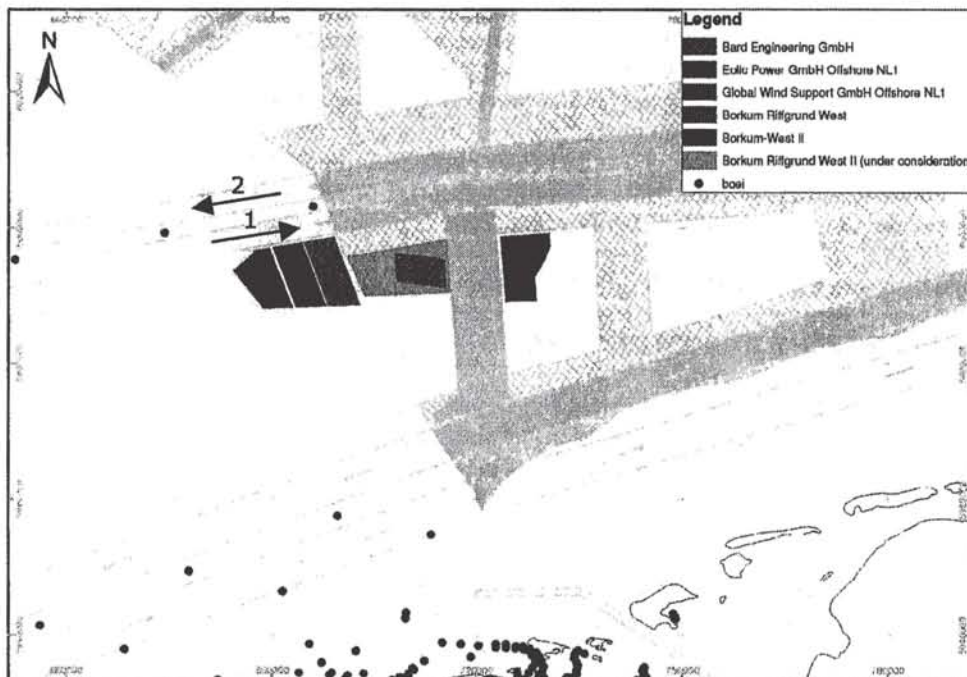
De inspraak die ontvangen is op de terinzagelegging van het MER is op relevante punten opgenomen in dit besluit en samengevat weergegeven en voorzien van een reactie in bijlage A van dit besluit.

De zienswijzen die zijn ontvangen op de terinzagelegging van het ontwerpbesluit zijn op relevante punten opgenomen in dit besluit en samengevat weergegeven en voorzien van een reactie in bijlage B bij dit besluit.

3.1 Effecten op scheepvaartveiligheid

3.1.1 Ligging BARD Offshore NL1

Het windturbinepark BARD Offshore NL1 ligt op ongeveer 30 nautische mijlen (NM) ten noorden van het Waddeneiland Schiermonnikoog. Onderstaande figuur 1 geeft de ligging van het park weer ten opzichte van de directe omgeving.



Figuur 1: ligging van windpark BARD Offshore NL1 (bruin) ten opzichte van verkeersstromen 1 en 2 (zwarte pijlen). De roze pijlen geven de verkeersstromen aan in de verkeersscheidingsstelsels. [bron: GIS bestanden RWS Noordzee en Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (Duitsland)]

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

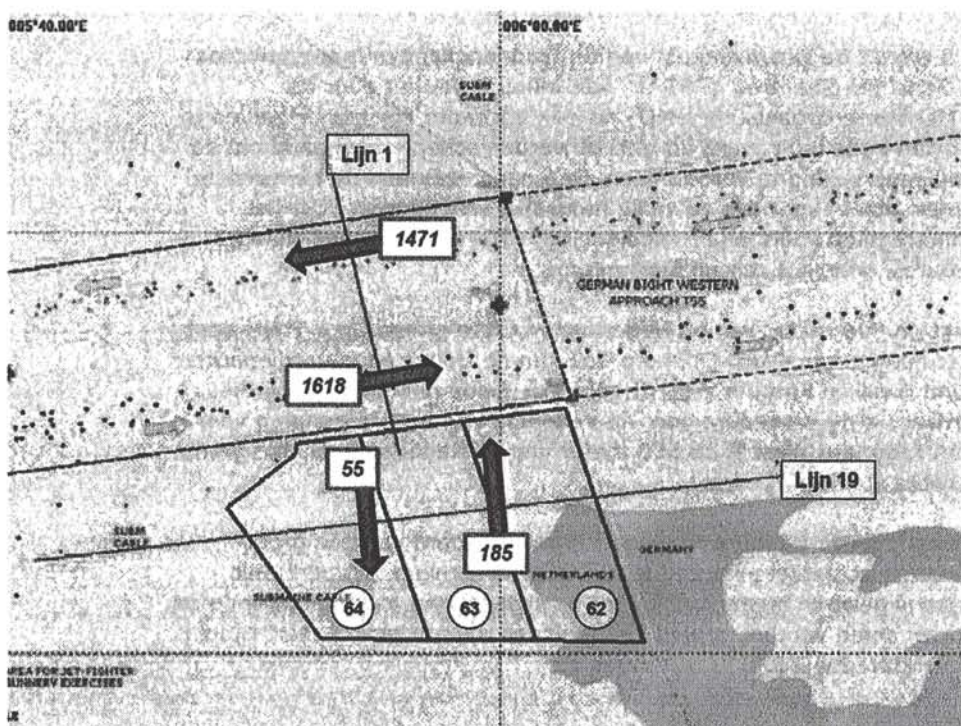


BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK BARD OFFSHORE NL1

het Automatic Identification System¹. Een deel van de schepen vaart nog zonder AIS (<300BRT, visserschepen, 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 te overleggen, zie figuur 2.

Datum
4 december 2009

Nummer
WSV/2009/1138



Figuur 2: Verkeersintensiteit rondom BARD Offshore NL1 (nr. 62; de andere nummers betreffen andere aanvragen voor windparken). Het getal bij de pijl geeft het middels AIS geregistreerde aantal scheepsbewegingen over 2008 weer dwars over de bijbehorende rode lijn. 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 wijken in beperkte mate af van de informatie in het MER.

Op basis van figuur 2 zijn de volgende aantallen scheepsbewegingen bij de verkeersstromen in figuur 1 aangehouden:

1. Verkeersstroom 1 verkeersscheidingsstelsel (VSS) 'German Bight Western Approach' in oostelijke richting; het betreft ca. 1618 scheepsbewegingen per jaar;
2. Verkeersstroom 2 verkeersscheidingsstelsel (VSS) 'German Bight Western Approach' in westelijke richting; het betreft ca. 1471 scheepsbewegingen per jaar.

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 BARD OFFSHORE NL1

In het gebied van het park is verder sprake van noord-zuid gaand verkeer. Het aantal scheepsbewegingen per jaar is echter zeer beperkt en er is sprake van relatief veel (klein) verkeer dat op verschillende plaatsen het VSS kruist of langs vaart, waardoor er geen sprake is van duidelijk herkenbare verkeersstromen. In het gebied varen vissersschepen, met name van en naar Lauwersoog. Ook zijn enige recreatievaartuigen en offshore dienstverleningsschepen te verwachten.

Datum
4 december 2009
Nummer
WSV/2009/1138

Het gebied tot 3 NM uit de Noordzeekust van de Waddeneilanden is aangewezen als 'Particular Sensitive Sea Area' (PSSA)², wat inhoudt dat het door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) als een bijzonder kwetsbaar gebied is aangewezen. In (en in de buurt van) dit gebied worden schepen gemaand om zo min mogelijk milieuvervuiling te veroorzaken. Daarnaast spannen de beheerders van deze gebieden zich in voor een zo veilig mogelijke scheepvaart door het instellen van maatregelen zoals lokale regelgeving, VTS- en loodsbegeleiding, beboeing van routes, search & rescue faciliteiten etc.

Het windpark ligt op 500 meter van de Nederlands-Duitse grens. Op \pm 2 NM oost van de grens ter hoogte van BARD Offshore NL1 zijn de Duitse windturbineparken Borkum Riffgrund West en Borkum West II vergund. Beide parken zijn nog niet gebouwd. Daarnaast is de procedure voor de verlening van een vergunning voor het park Borkum Riffgrund West II op 500 meter van de Nederlands-Duitse grens in een vergevorderd stadium.

Het windturbinepark BARD Offshore NL1 ligt 500 meter noord van een groot gebied waar Defensie schietoefeningen met gevechtsvliegtuigen uitvoert. Het gebied is doorgaans gewoon toegankelijk voor de scheepvaart maar gedurende de oefeningen kunnen delen van het gebied via berichten aan de scheepvaart tijdelijk ontoegankelijk verklaard worden.

3.1.2 Het MER

Om de effecten van een windturbinepark op de scheepvaart te kunnen berekenen is conform de actuele 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 de volgende conclusies omtrent scheepvaartveiligheid (niet uitputtend):

- het park levert volgens SAMSON berekeningen weinig risico's op voor de scheepvaartveiligheid; de locatie van het park is qua verkeersveiligheid een gunstige;
- het berekende verwachte totaal aantal aanvaringen en aandrijvingen per jaar gesommeerd over alle windturbines, inclusief trafostation, bedraagt 0,04 (= eens per 25 jaar);

² IMO Marine Environmental Protection Committee, 7-11 oktober 2002.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK BARD OFFSHORE NL1

- bij aandrijving van een schip tegen een windturbine wordt geen milieuschade verwacht;
- bij frontale/laterale aanvaring van een schip tegen een windturbine zal ernstige schade aan de boeg van het schip optreden, maar er is geen uitstroom van lading of brandstof te verwachten;
- de kans op uitstroom van bunkerolie en ladingolie in de EEZ neemt door het park toe met respectievelijk 0,18%;
- de kans op meer dan 10 doden als gevolg van aanvaring van een schip met een windturbine is gelijk aan 1 in de 15294 jaar;
- het effect van het windturbinepark op de scheepvaartongevallen buiten het park door verandering van vaarroutes is verwaarloosbaar klein;
- tijdens de bouw van het park is de kans op een aanvaring tussen schepen door de verhoogde verkeersintensiteit 0,8 % hoger dan normaal;
- de kans op extra aanvaringen als gevolg van zichtbelemmering voor kruisend verkeer rondom het windturbinepark bedraagt eens in de 11505 jaar.

Datum

4 december 2009

Nummer

WSV/2009/1138

Hoewel de beschreven risico's gering zijn overweegt de aanvrager in het MER de volgende mogelijke mitigerende maatregelen:

- het park markeren middels het Automatic Identification System (AIS), waardoor de kans op aanvaringen wordt verkleind, maar niet de kans op aandrijvingen;
- de inzet van zeesleepboot De Waker of meerdere Emergency Towing Vessels om driftende schepen vroegtijdig bij het park weg te slepen, wat de kans op aandrijvingen met meer dan 50% zou kunnen verminderen;
- de invoering van dubbelwandige tankers; dit zal de uitstroom van olie bij aandrijvingen met een windturbine verminderen;
- het vergroten van de afstand tussen het passerende verkeer en het windpark, bijvoorbeeld door de noordelijkste rij turbines weg te halen.

Inspraak op het MER

In de periode waarin het MER ter inzage heeft gelegen zijn enkele inspraakreacties ontvangen met betrekking tot het aspect scheepvaartveiligheid. De reacties zijn samengevat weergegeven in Bijlage A, inclusief de reactie van het bevoegd gezag. De reacties die terugkomen bij de overwegingen en conclusies van het bevoegd gezag worden hier kort weergegeven:

1. het Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, namens:
 - a. Wirtschaftsverband Windkraftwerke: de windturbineparken die in Duitsland zijn vergund of al ver in de procedure daartoe gevorderd zijn moeten in de risicoanalyse worden betrokken;
 - b. Deutscher Seglerverband: het is niet nodig het gebied in en rond het park gesloten te verklaren voor schepen onder de 24 meter.

3.1.3 Adviezen

Advies Commissie m.e.r.

De Commissie is 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 beperkte negatieve effecten voor de scheepvaart verder te verzachten. 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 transpondersignalen. Daarnaast adviseert de Commissie het bevoegd



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK BARD OFFSHORE NL1

gezag toe te zien op eenduidige calamiteitenplannen die zijn afgestemd met het Kustwachtcentrum.

Datum
4 december 2009

Nummer
WSV/2009/1138

3.1.4 Aanpassingen op het ontwerpbesluit

Aanpassingen naar aanleiding van zienswijzen

In de zienswijzen op meerdere ontwerpbesluiten voor windparken op zee die in juni en juli 2009 werden afgegeven worden vragen gesteld over de gekozen bronnen en uitgangspunten van het bevoegd gezag. Daarom zijn de volgende toevoegingen opgenomen:

- In paragraaf 3.1.1 is een nadere toelichting opgenomen op de gebruikte AIS gegevens over 2008;
- In de paragraaf 'Overwegingen en conclusie bevoegd gezag' is een nieuwe 3^e alinea toegevoegd, waarin wordt uitgelegd waarom het bevoegd gezag de vaarpraktijk heeft mee laten wegen in haar overwegingen en waarom wordt uitgegaan van 'worst case' benaderingen.
- In dezelfde paragraaf zijn diverse bronverwijzingen opgenomen en er wordt waar nodig uitgelegd waarom juist deze bronnen gebruikt zijn. Zie de toegevoegde voetnoten.

3.1.5 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 in de aangedragen inzichten uit het MER, de inspraak en het advies van de Commissie m.e.r. 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, loodsenorganisaties 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.



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK BARD OFFSHORE NL1

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 2 redenen wordt in deze paragraaf de vaarpraktijk ingebracht en past het bevoegd gezag 'worst case' benaderingen toe.

Datum
4 december 2009
Nummer
WSV/2009/1138

Daarnaast brengt het bevoegd gezag de vaarpraktijk in relatie met de meest recente verkeersstromen en -intensiteiten, de beschikbare ruimte (breedte van de 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;
- ligging ten opzichte van het PSSA Waddenzee;
- 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 en de maatregelen en voorschriften (zie paragraaf 3.1.6) omtrent het aspect scheepvaartveiligheid. De overige aangedragen inzichten worden niet nader uitgewerkt in overwegingen. Het betreft hier inzichten die vanwege hun beschrijving in de plannen van de aanvrager (bijvoorbeeld het verlichtingsplan en het calamiteitenplan) direct zijn uitgewerkt in de maatregelen en voorschriften. Denk bijvoorbeeld aan het instellen van een veiligheidszone rondom het park, het stilzetten van turbines in geval van SAR operaties in het park en de markering van het park conform IALA.

Overwegingen omtrent de verkeersstromen rondom het windturbinepark; Verkeersstromen 1 en 2, oost-west en west-oost gaand verkeer in het VSS 'German Bight Western Approach'

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 jaar³ (=de levensduur van een windpark),
- de te verwachten scheepslengtes van schepen op de Noordzee gedurende de komende 20 jaar⁴,

³ 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;

⁴ 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



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK BARD OFFSHORE NL1

- de eigen ruimte die een varend schip nodig heeft onder normale omstandigheden⁵,
- de draaicirkels van schepen⁶ ten behoeve van het maken van een crashmanoeuvre,
- de toegepaste verkeersrichtingen op de scheepvaartroute (één- of tweerichtingsverkeer)⁷, en
- het vaargedrag van schepen in scheepvaartroutes⁸.

Bij de berekeningen is uitgegaan van 'worst case scenario's'.

Het aantal scheepsbewegingen in de verkeersstromen 1 en 2 (zie figuur 1) bedraagt ca. 1618 en 1471 per jaar. Het betreft doorgaande vaart op zeesnelheid⁹, waarbij sprake is van grote, door hun diepgang beperkte schepen en van schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren. De verkeersbanen in het VSS 'German Bight Western Approach' hebben een breedte van ca. 2 NM. Tussen de oost en west gaande verkeersbanen bevindt zich een smalle separatiezone van ruim 1 NM breedte. Deze dient alleen in noodgevallen ter vermindering van onmiddellijk gevaar te worden gebruikt.

Een verkeersbaan van een VSS is een door de Internationale Maritieme Organisatie aangewezen verplicht te volgen route. De schepen zijn gebonden 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 verkeersscheidingsstelsels¹⁰.

Zoals in het Toetsingskader omschreven toetst het bevoegd gezag op veilig en doelmatig gebruik van de Noordzee ten aanzien van scheepvaart. Doelmatig gebruik houdt onder andere in dat schepen van de gehele (breedte van een) verkeersbaan veilig gebruik moeten kunnen maken. Indien schepen een gedeelte van de verkeersbaan niet of niet veilig zouden kunnen benutten zou daarmee het doelmatig gebruik van het VSS in gevaar komen.

Voor een veilige vaart zal een schip dat geheel aan stuurboordzijde van de verkeersbaan vaart aan stuurboordzijde voldoende ruimte moeten behouden voor

Innovation' 2009 (Niko Wijnolst en Tor Wergeland) en 'Ship dimensions 2030' (Lloyd's Register Fairplay) september 2009;

⁵ 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;

⁶ De tactische diameter van de rondtorn (draaicirkel) van een schip bedraagt 5x de scheepslengte 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 scheepslengte gehanteerd;

⁷ Zie paragraaf 3.1.1 en 'Intensiteit scheepvaart nabij voorgenomen windparken' (Marin) 20 mei 2009;

⁸ Bepalend hierbij zijn de Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee (1972);

⁹ Nautische term voor optimale vaarsnelheid op open zee.

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

Datum
4 december 2009

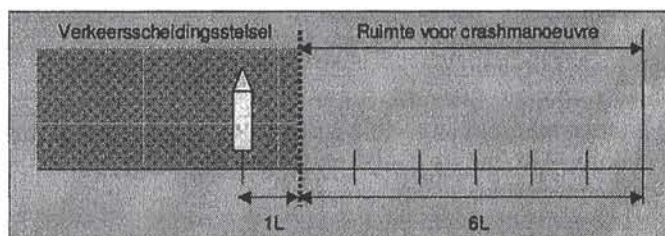
Nummer
WSV/2009/1138



BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK BARD OFFSHORE NL1

het uitvoeren van een uitwijk(crash)manoeuvr (zie figuur 3). Voor een crashmanoeuvr is een ruimte van 6x de scheepslengte nodig, wat bij een schip van 400 meter lang resulteert in 2400 meter (1,3 NM).

Datum
4 december 2009
Nummer
WSV/2009/1138



Figuur 3: Benodigde ruimte voor een uitwijk(crash)manoeuvr voor schepen die aan stuurboordzijde van de verkeersbaan in een verkeersscheidingsstelsel varen.

In de huidige situatie is er geen obstakel in de nabijheid van het VSS. Met de vergunningaanvraag is deze ruimte aan stuurboord niet beschikbaar aangezien de veiligheidszone van 500 meter van het park BARD Offshore NL1 direct aan de verkeersbaan zal grenzen over een afstand van 2,9 NM. Het park ontnemt schepen dus de mogelijkheid om een crashmanoeuvr uit te voeren zonder daarbij in het windpark terecht te komen. Naar goed zeemanschap is de verwachting dat schepen dan ook ruimere afstand van het windpark zullen zoeken. Daarmee zal dan de stuurboordzijde van de verkeersbaan niet gebruikt worden. Het verkeer zal zich aan bakboordzijde van de verkeersbaan gaan concentreren, waarmee de gehele breedte van het VSS niet doelmatig gebruikt kan worden. Om de minimaal benodigde ruimte van 1,3 NM voor een crashmanoeuvr wel te verkrijgen dient de afstand tussen de verkeersbaan en de veiligheidszone van het park met deze afstand te worden vergroot.

Het oost-west gaand verkeer in verkeersstroom 2 heeft aan stuurboordzijde genoeg ruimte beschikbaar aangezien daar geen obstakels aanwezig zijn. Het windpark veroorzaakt voor deze verkeersstroom geen hinder.

Conclusie omtrent verkeersstromen

Uit de bovenstaande overwegingen omtrent de verkeersstromen kan worden geconcludeerd dat het windturbinepark BARD Offshore NL1 alleen het west-oost gaand verkeer in het VSS 'German Bight Western Approach' (verkeersstroom 1) hindert waarmee de gehele breedte van het VSS niet doelmatig gebruikt kan worden, omdat er aan stuurboordzijde van de verkeersbaan te weinig ruimte is voor het kunnen uitvoeren van een crashmanoeuvr. De afstand tussen de rand van het VSS en de veiligheidszone van het windturbinepark dient voor een dergelijke manoeuvre tenminste 1,3 NM te bedragen.

Overwegingen omtrent kruisend verkeer

Het overgrote deel van de scheepvaart in de nabijheid van het windturbinepark bevindt zich in de verkeersbanen van het eerder genoemde verkeersscheidingsstelsel. Verkeer dat een VSS wil kruisen dient dat zoveel mogelijk te doen met een voorliggende koers recht op de verkeersbaan¹¹.

¹¹ Voorschrift 10, Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, Trb. 1974, 51.