



**BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK GWS OFFSHORE NL 1**

<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
	<p>Er is overwogen of een extra veiligheidsmarge nodig is in verband met schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren op deze route. De 1,3 NM afstand is echter al tot stand gekomen vanuit een 'worst case' benadering, nl. het grootste formaat schepen dat bestaat en een draaicirkel van 6x de scheeps lengte (ontwerpcriteria van schepen gaan uit van 5x de scheeps lengte). Een extra veiligheidsmarge is dan ook niet te rechtvaardigen.</p> <p>Overigens, indien een afstand van 2 NM zou worden gehanteerd betekent dit overigens een zodanige verkleining van de windparken dat deze niet meer in overeenstemming met de aanvraag zouden zijn geweest, waardoor de vergunbaarheid op het spel zou komen te staan.</p>

**Datum**  
4 december 2009

**Nummer**  
WSV/2009/1139



## BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK GWS OFFSHORE NL 1

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>4. Meer duidelijkheid is nodig over het tracé van de kabel om nader in te kunnen gaan op de aansluiting en consequenties van de kabel op de scheepvaart en bereikbaarheid van de havens. De kabel lijkt de Duitse territoriale wateren te raken en tevens één van de hoofdvaarroutes van de Eems. In dat geval is ook een vergunning nodig van het Bundeswasserstrassengesetz en een privaatrechtelijke overeenkomst. WSV de merkt bovendien op, dat de kabel vanuit nautisch oogpunt niet voldoende diep zal komen te liggen om de scheepvaart tegen schade te beschermen</p>	<p>4. Naar aanleiding van deze zienswijzen op het kabeltracé en het overleg dat vervolgens heeft plaatsgevonden tussen het bevoegd gezag en een aantal Duitse partijen waaronder Bundesamt für Schifffahrt und Hydrography (BSH), het Wasser-und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) en de aanvrager heeft het bevoegd gezag het aangevraagde kabeltracé opnieuw bekeken. WSV is van mening dat de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in de Eemsgoed in het geding zou komen indien het aangevraagde voorkeustracé vergund zou worden. Aanvrager heeft naar aanleiding hiervan een kleine aanpassing op het ontwerp vergunde voorkeursalternatief van het kabeltracé voorgelegd aan het bevoegd gezag. Voor de 4,5 km waarlangs het nieuwe tracé anders loopt heeft het bevoegd gezag een beoordeling van de ecologische effecten gemaakt (beschreven in paragraaf 3.4.5 onder 'Overwegingen omtrent het kabeltracé'). In nader overleg zal een diepteliggingseis gesteld worden. Het bevoegd gezag is van mening dat de kabel door Nederlands territoriaal water loopt en acht zich dan ook de vergunningverlenende autoriteit. Op grond van het Eems-Dollardverdrag wordt het nautisch beheer in het verdragsgebied in goed nabuurschap uitgevoerd.</p>
<p>Voorschriften 5. De bouwfase mag slechts dan starten als de ongehinderde verkeersafwikkeling gewaarborgd is;</p>	<p>Voorschriften 5. Dit vormt in een notendop de inzet van het vooroverleg zoals dat in voorschrift 6.2 is beschreven.</p>
<p>6. Het is niet duidelijk in welke regeling de veiligheidszone om de windturbineparken wordt ingesteld;</p>	<p>6. Hiervoor zal kort voor de start van de bouwwerkzaamheden een Wbr-besluit genomen worden. In dit besluit worden de hoekpunten van het gesloten gebied weergegeven. Het besluit zal bekend gemaakt worden en door de Kustwacht zullen hier Berichten aan Zeevarenden (BaZ) voor verstuurd worden.</p>

Datum  
4 december 2009

Nummer  
WSV/2009/1139



## BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK GWS OFFSHORE NL 1

<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
7. De vereisten met betrekking tot het tijdens de bouwfase in te zetten vaartuig voor verkeersbegeleiding zijn niet beschreven;	7. In voorschrift 6.10 staat omschreven dat er nadere invulling zal worden gegeven aan de werkzaamheden van het schip tijdens het vooroverleg en dat de Kustwacht de eisen waaraan dit schip dient te voldoen in afspraken met de vergunninghouder vastlegt. De reden om dit zo te omschrijven is dat de uitgangspunten die hieraan ten grondslag liggen locatiespecifiek zijn en in tijd kunnen variëren.
8. Niet duidelijk is of en welke maatregelen de vergunninghouder moet treffen om risico's te verminderen;	8. Voorschrift 6.11 geeft hier invulling aan.
9. Gelet op de overheersende windrichtingen kunnen gevolgen voor de Duitse EEZ, als gevolg van een aanvaring van een schip met een windturbine, niet worden uitgesloten. Voor de ontwikkeling van een procedure om in noodsituaties op te kunnen treden dient overleg met de Duitse autoriteiten plaats te vinden;	9. De Duitse autoriteiten krijgen de gelegenheid om deel te nemen aan het vooroverleg zoals bedoeld in voorschrift 6.2. Het Bevoegd Gezag zal erop toezien dat de Duitse autoriteiten hiertoe worden uitgenodigd.
10. De markering van de windturbines met het oog op de scheep- en luchtvaart moet meer in detail beschreven worden;	10. Dit wordt gewaarborgd door daar waar mogelijk de hiertoe bedoelde richtlijnen van IALA voor te schrijven. Deze richtlijnen kennen het gewenste detailniveau. [Aanvulling Guido voor luchtvaart]
11. Het is niet duidelijk welke gevolgen de windturbines hebben voor het veilig gebruik van scheepsradar en hoe hiermee moet worden omgegaan. Aangezien de effecten niet totaal uitgesloten kunnen worden begrijpt WSV.de niet dat onderzoek zal worden uitgevoerd nadat de windturbines zijn opgericht.	11. Er is voor het Bevoegd Gezag geen enkele reden aan te nemen dat de bouw van het windpark zou leiden tot gevaarlijke situaties voor de scheepvaart. Op voorhand worden grote nadelige effecten dan ook niet verwacht. Dit is ook uitvoerig aan de orde gekomen in het MER. Om eventuele lokale verstoring uit te kunnen sluiten is het noodzakelijk hiertoe een monitoring- en evaluatie verplichting op te leggen, zie het in de bijlage het monitorings- en evaluatieprogramma voorschrift 16.

**Datum**  
4 december 2009

**Nummer**  
WSV/2009/1139

**BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK GWS OFFSHORE NL 1**

<b>Volgnummer: 8</b>	<b>Afzender:</b>	<b>Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung, Regierungsvertretung Oldenburg</b> (Departement van het Ministerie van Voedsel, Landbouw en Consumentenbescherming in Nedersaksen) Theodor-Tantzen-Platz 8 26122 Oldenburg, Germany
<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>		<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
Belanghebbende verwijst voor wat betreft haar zienswijzen naar de inspraak op het MER		Zie de reactie in Bijlage A, onder volgnummer 93D

**Datum**  
4 december 2009  
**Nummer**  
WSV/2009/1139

<b>Volgnummer: 9</b>	<b>Afzender:</b>	<b>Landkreis Aurich, Amt für Bauordnung, Planung und Naturschutz</b> (District Aurich, Departement Ruimtelijke ordening en Natuurbescherming) Fischteichweg 7-13 26603 Aurich, Germany
<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>		<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
1. De oprichting en het in bedrijf hebben van windturbineparken is risicovol gelet op de drukke scheepvaart zowel van als naar de kust. De nabijheid van de parken verhoogt het risico op een aanvaring van een schip met een turbine. Dit risico kan in modellen worden berekend, maar de menselijke factor is belangrijker. Om de gevolgen van een aanvaring te voorkomen verwacht LA de constante aanwezigheid van sleepcapaciteit ter plaatse.		1. Om ook de menselijke factor mee te wegen in de besluitvorming is een nautisch advies gevraagd aan een adviesgroep waarin praktijkdeskundigen hebben deelgenomen. Mede op basis van dit advies is besloten om de afstand tussen de windparken en het verkeersscheidingsstelsel German Bight Western Approach te vergroten. Hiermee worden de risico's op een aanvaring nog kleiner dan volgens de risicoberekeningen van het Marin. Een permanente sleepboot is alleen van nut op het moment dat er schepen in de nabijheid van het windpark onmanoeuvrbaar raken. De beschikbare gegevens van de scheepvaart ter plaatse (AIS data) laten zien dat er zelden schepen op drift geraken in de buurt van de geplande windparken. Een permanente sleepboot kan ik hiermee dan ook niet rechtvaardigen.

**BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK GWS OFFSHORE NL 1**

<b>Volgnummer: 10</b>	<b>Afzender: Deutscher Seglerverband</b> (Duitse Zeilvereniging) Grundgensstrasse 18 22309 Hamburg, Germany	<b>Datum</b> 4 december 2009 <b>Nummer</b> WSV/2009/1139
<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>	
<p>1. De oprichting van grote windturbineparken moet er niet leiden dat een groot en tot nu toe vrij toegankelijk gebied ontoegankelijk wordt voor de sport- en pleziervaart (vaartuigen onder de 24 meter). Een potentieel risico dat voor de commerciële vaart geldt, geldt niet per definitie ook voor de pleziervaart. De pleziervaart loopt geen risico als gevolg van de windturbines, hetgeen van verschillende kanten wordt onderschreven. DSV is van mening dat een stuurman van een pleziervaartuig zeer wel in staat is om zijn vaartuig tussen twee obstakels, die op een afstand van 500 meter van elkaar staan, te loodsen. Vanuit het oogpunt van veiligheid is er geen reden voor een verbod op het binnenvaren van offshore windturbineparken.</p>	<p>1. De voornaamste reden waarom geen pleziervaart wordt toegelaten in de windparken ligt vooral in de optredende risico's voor alle schepen in de omgeving van het windpark zodra de pleziervaart in- en uit windparken zou mogen varen. In de Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee wordt geen onderscheid gemaakt tussen kleine en grote schepen als het gaat om uitwijkregels. Het kan dus voorkomen dat een groot schip dat bijvoorbeeld in het VSS vaart moet uitwijken voor een pleziervaartuig dat uit het windpark komt varen. Het signaleren van een klein vaartuig in een windpark is een eerste probleem; dit is lastig. Vervolgens geldt dat het grote schip naar stuurboord moet uitwijken waarbij het in de problemen komt met het windturbinepark omdat er onvoldoende vrije ruimte is voor de manoeuvre. Er wordt in Nederland geen extra veiligheidsmarge aangehouden rondom scheepvaartroutes die dit soort uitwijkmanoeuvres wel mogelijk zouden kunnen maken, zoals in Duitsland het geval is.</p> <p>Een andere reden voor het niet toestaan van de pleziervaart in de windparken is dat reddingsoperaties door de Kustwacht worden bemoeilijkt in de windparken. Als laatste merk ik op dat het aantal pleziervaartuigen dat op zodanige afstand (meer dan 30 NM) van de kust vaart zeer beperkt is.</p>	



**BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK GWS OFFSHORE NL 1**

<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
<p>2. De veiligheidszones rondom de windturbineparken moeten verder niet noodzakelijkerwijs ook de pleziervaart uitsluiten. De grondslag voor instelling van de veiligheidszones kan mogelijk worden gevonden in artikel 60 van het VN Zeerechtverdrag of de "Order concerning the Collision Avoidance Regulations" en de "Order concerning Marine Installations". Geen van deze regelingen bepaalt echter dat veiligheidszones moeten worden ingesteld en bovendien geldt niet dat veiligheidszones noodzakelijk zijn voor de pleziervaart.</p>	<p>2. Zie de reactie op uw eerste zienswijze. Het bevoegd gezag vindt het noodzakelijk om de veiligheidszone ook voor de pleziervaart te laten gelden, ongeacht of dat verplicht is vanuit het Zeerechtverdrag, vanwege het daarmee veroorzaken van kruisend verkeer rondom het windpark.</p>
<p>3. Sectie 7 van de "Order concerning the Collision Avoidance Regulations" bepaalt dat schepen niet in de veiligheidszone mogen komen, maar vervolgens wordt een uitzondering gemaakt voor bevoorradingsschepen. Niet is uitgesloten dat ook andere vaartuigen mogen worden toegestaan. Volgens DSV bestaat er geen internationale regel op grond waarvan de bevoegde autoriteiten niet een specifieke groep schepen mogen uitzonderen. Een en ander gaat ook op voor artikel 60 van het VN Zeerechtverdrag: een veiligheidszone is geen vereiste noch is het zo dat een dergelijke zone voor alle scheepvaart moet worden verboden.</p>	<p>3. Zie de reactie op uw eerste zienswijze. Om het windpark te kunnen onderhouden zullen er regelmatig bevoorradingsschepen van en naar de windparken moeten varen. In het onderhoudsplan van het windpark (voorschrift 12) zal het verkeersgedrag van deze schepen ten opzichte van het overige scheepvaartverkeer echter worden vastgelegd, waardoor gevaarlijke situaties worden voorkomen.</p>
<p>4. DSV wijst er voorts op, dat onder meer uit een risicoanalyse van Germaischer Lloyd met betrekking tot het windturbinepark Borkum West blijkt dat dergelijke parken of zelfstandige turbines geen risico opleveren voor de pleziervaart. De uitsluiting van de pleziervaart uit de windturbineparken leidt er bovendien toe dat deze vaart zich verplaatst naar de scheepvaartroutes voor de commerciële vaart, met alle gevaren voor de veiligheid van dien.</p>	<p>4. Zie de reactie op uw eerste zienswijze. Ter aanvulling: Er loopt slechts één scheepvaartroute in de buurt van de windparken, dit is het VSS German Bight Western Approach ten noorden van de windparken. Er is geen reden om aan te nemen dat de pleziervaart zich in dit VSS zal gaan begeven vanwege de windparken. Er is ten zuiden van de windparken nl. meer dan voldoende ruimte om oost-west en west-oost routes te varen.</p>

**Datum**  
4 december 2009  
**Nummer**  
WSV/2009/1139

<b>Volgnummer: 11</b>	<b>Afzender:</b>	<b>Wirtschaftsverband Windkraftwerke (Vereniging voor Windkracht) Peter-Henlein-Strasse 2-4 27472 Cuxhaven, Germany</b>
-----------------------	------------------	---



**BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK GWS OFFSHORE NL 1**

<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
<p>1. Belanghebbende stelt dat helaas niet duidelijk is of de Duitse windparken in de directe of verdere nabijheid van de windturbineparken in de overwegingen zijn betrokken. In dat verband gaat het dan vooral om de cumulatieve effecten met betrekking tot de scheepvaartveiligheid en de gevolgen voor het milieu. De Nederlandse overheid moet rekening houden met Duitse projecten die een hogere status hebben.</p>	<p>1. Bij het beoordelen van de aanvragen voor windturbineparken ten noorden van Nederland is rekening gehouden met de Duitse windparken waarvoor aanvragen lopen. Hierover is op 20 mei 2009 gesproken met de Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH). Op gebied van ecologie is er voor de Duitse Natura 2000-gebieden rekening gehouden met de Duitse instandhoudingsdoelstellingen voor soorten en voor de Nederlandse Natura 2000-gebieden met de Nederlandse instandhoudingsdoelstellingen. Op gebied van scheepvaartveiligheid is rekening gehouden met de Duitse windparken die grenzend aan de Nederlandse windparken in procedure zijn. Hierbij dient echter te worden opgemerkt dat de beoordeling van windparken in Duitsland en Nederland op een andere manier plaatsvindt, omdat de procedures hiervoor niet internationaal zijn vastgesteld. Het is dus niet zo dat de Nederlandse aanvragen zijn beoordeeld volgens de Duitse methode van (analyseren en) beoordelen: de aanvragen zijn beoordeeld volgens de Nederlandse methode van analyseren en beoordelen, ook cumulatief.</p>

**Datum**  
4 december 2009  
**Nummer**  
WSV/2009/1139

<b>Volgnummer: 12</b>	<b>Afzender:</b>	<b>Vereniging Vrienden van Schiermonnikoog</b> J.F. Huizing Kooisingel 5 9753 EZ HAREN
<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>	

**BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK GWS OFFSHORE NL 1**

<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
<p>1. Belanghebbende stelt dat de stelling van het bevoegd gezag dat de windmolens niet vanaf Schiermonnikoog zichtbaar zijn, niet juist is. Iemand van 1,75 m lengte ziet de wieken boven de horizon slaan. De ashoogte van een windmolen is 90 m, plus lengte wiek 60 m maakt dat de windmolen 150 m boven zeeniveau uitkomt.</p> <p>Als 's zomers het zeewater koeler is dan de lucht koelen de onderste luchtlagen af. Licht dat van een object ver op zee naar een waarnemer op het strand die luchtlagen passeert, wordt enigszins met de aardkromming mee gebogen. Daardoor kunnen objecten ver op zee duidelijker zichtbaar zijn dan de eenvoudige berekening doet vermoeden.</p> <p>Belanghebbende wijst de ontwerpvergunning af en verzoekt het bevoegd gezag:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- de berekening van het windmolenpark opnieuw te verrichten</li><li>- vervuiling van de horizon te voorkomen door de windmolens buiten het zicht vanaf de Waddeneilanden te bouwen.</li></ul>	<p>1. Rekening houdend met de kromming van de aarde en gemiddelde atmosferische omstandigheden is een windturbine met een tiphoogte van 150 m op een afstand van ca. 54 km en verder in zijn geheel niet meer zichtbaar vanaf het strand.</p> <p>De gemiddelde atmosferische omstandigheden zijn echter een theoretisch uitgangspunt. Uit meteorologische zichtdata van het KNMI (gemeten over de periode van 1995-2009) voor de locatie Vlieland blijkt dat het maximale zicht 55 km bedraagt en dit in slechts 5% van de tijd voorkomt. Op een afstand van minder dan 54 km zouden dus in principe gedurende een zeer kleine periode van het jaar periodiek net de toppen van de rotorbladen zichtbaar kunnen zijn. Echter door de lichte kleur en de slankheid van de rotorbladen is dat nog zeer onwaarschijnlijk. Daar de afstand van Schiermonnikoog tot de dichtstbijzijnde windturbine van het park 56 km bedraagt kan gesteld worden dat de windturbines niet zichtbaar zullen zijn vanaf Schiermonnikoog, ook niet vanaf de hoogste duin.</p>

**Datum**  
4 december 2009

**Nummer**  
WSV/2009/1139

<b>Volgnummer: 13</b>	<b>Afzender:</b> Fam. R. Wolters Avondsterlaan 29 9742 KA GRONINGEN
<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
<p>1. Belanghebbende is voor duurzame windenergie maar maakt bezwaar tegen het plaatsen van mega windmolens die wel degelijk met het blote oog vanaf het eiland Schiermonnikoog te zien zullen zijn. Belanghebbende wil het onbelemmerde uitzicht vanaf de kust bewaren en stelt dat een windmolenpark een industrieel gebied is dat niet samengaat met de schoonheid van Nationaal park Schiermonnikoog, zelfs werelderfgoed.</p>	<p>1. Het geplande windturbinepark staat 56 km uit de kust van Schiermonnikoog. Uit een studie naar de zichtbaarheid van de windturbines in het MER blijkt dat deze niet zichtbaar zijn vanaf de kust van Schiermonnikoog. Nader onderzoek van het bevoegd gezag bevestigt deze bevinding. Het landschap wordt daarmee behouden.</p>



**BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK GWS OFFSHORE NL 1**

<b>Volgnummer: 14</b>	<b>Afzender:</b>	<b>Koninklijk Nederlands Watersport Verbond</b> Mevrouw L.M. Polet – de Vreeze Postbus 2658 3430 GB Nieuwegein
-----------------------	------------------	---

**Datum**  
4 december 2009

**Nummer**  
WSV/2009/1139

<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
<p>1. Belanghebbende stelt dat de aangevraagde locatie direct tegen de aangrenzende scheepsverkeerroutes aanligt en daarmee een grotere vaardichtheid in die routes veroorzaakt. Watersportverbond stelt dat tussen windturbineparken en scheepsverkeerroutes ruime zones nodig zijn die ook uitwijk- en manoeuvreerruimte bieden aan de scheepvaart, inclusief de recreatievaart die het alleen is toegestaan deze routes haaks over te steken. Deze zones ontbreken in het ontwerpbesluit. Belanghebbende dringt aan op een goede afstemming met de plannen van Duitsland met betrekking tot windturbineparken. Dit omdat het verkeer van jachten langs de kust parallel aan de route richting de Elbe, en het noord-zuidverkeer van en naar de havens aan de kust mogelijk moet blijven.</p>	<p>1. <i>Vaardichtheid scheepvaartroutes:</i> Er loopt slechts één scheepvaartroute in de buurt van de windparken, dit is het VSS German Bight Western Approach ten noorden van de windparken (zie het kaartje in het besluit van het gebied met de recente AIS gegevens ingetekend). Omdat het om een verplichte route gaat (een verkeersscheidingsstelsel) varen zeeschepen nu ook al in deze routes, dus de windparken verhogen de dichtheid in de route niet. Voor de pleziervaart geldt dat er geen reden is om aan te nemen dat deze zich in dit VSS zal gaan begeven vanwege de windparken en dat daarmee de verkeersdichtheid in het VSS zou worden vergroot. Er is ten zuiden van de windparken nl. meer dan voldoende ruimte om oost-west en west-oost routes te varen. Ook kan noordelijk van de windparken en het VSS worden gevaren; dit ligt echter minder voor de hand (extra mijlen).</p>

**BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK GWS OFFSHORE NL 1**

<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
	<p><i>Kruisend verkeer/uitwijken:</i> Kruisend verkeer is niet te verwachten ter hoogte van deze windparken. In Nederland geldt dat er geen scheepvaart, inclusief pleziervaart, in de windparken en de aangrenzende 500 meter veiligheidszone wordt toegestaan. Het kan dus niet voorkomen dat een groot schip dat bijvoorbeeld in het VSS vaart moet uitwijken voor een (plezier)vaartuig dat loodrecht op het VSS uit het windpark komt varen, waardoor het grote schip naar stuurboord moet uitwijken en in de problemen komt met het windturbinepark. Het VSS wordt feitelijk door het windpark afgeschermd van kruisend verkeer. Kruisend verkeer dat 'vanachter' een windpark vandaan komt en waarvoor zou moeten worden uitgeweken in de richting van het windpark is hooguit te verwachten aan de oostzijde van het windpark BARD. Hier is echter aansluitend het windpark Borkum Riffgrund West II gepland. Om deze redenen wordt er geen extra veiligheidsmarge aangehouden rondom het VSS die uitwijkmanoeuvres voor kruisend verkeer wel mogelijk zou kunnen maken; er bestaat hiervoor geen aanleiding.</p>

**Datum**  
4 december 2009

**Nummer**  
WSV/2009/1139

<b>Volgnummer: 15</b>	<b>Afzender:</b>	<b>Productschap Vis</b> Ir. B.J. Odink Treubstraat 17 2280 AB RIJSWIJK
<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>  1. Door de komst van windturbineparken in zee zal de visserij ernstig worden belemmerd in haar bedrijfsuitvoering en een veilige vaart. De oprichting van windparken vindt plaats in belangrijke visgebieden. Dit besluit doet afbreuk aan de economische belangen van de vissers in het gebied.	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>  1. De windmolenparken zijn buiten de 12 mijl zone geprojecteerd. Een windpark beslaat minder dan 1% van de Nederlandse Noordzee. Door de aanleg van een of meerdere windparken resteren voldoende vaarmogelijkheden voor de bedrijfsuitvoering van visserij. Er blijven voldoende alternatieve vaarroutes buiten de zeescheepvaartroutes bestaan.	



## BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK GWS OFFSHORE NL 1

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>2. Verzocht wordt om nader te onderzoeken wat de mogelijkheden van dubbel gebruik zijn. Het veiligheidsaspect is hier van groot belang. Indien dubbel gebruik niet mogelijk is, moet gekeken worden of een combinatie van windpark en natuur een optie is. Ook moet voor de vissector duidelijker omschreven worden hoe een eventueel verlies van visgronden gecompenseerd wordt.</p>	<p>2. Vanuit scheepvaartveiligheidsoogpunt is het van belang dat er geen schepen in- en uit windparken varen, omdat hiermee kruisend verkeer wordt geïntroduceerd. De doorgaande scheepvaart rondom het windpark zal op basis van de Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee in een aantal gevallen moeten uitwijken voor dit kruisend verkeer. Daarvoor is door het windpark geen ruimte. Daarnaast is het uitvoeren van reddingsacties in een windpark lastiger dan daarbuiten. Het gebruik van het windpark door de visserij vind ik dan ook niet aanvaardbaar. Het verlies aan visgronden door de realisatie van 950 MW in deze vergunningsverleningsronde is dusdanig klein dat dit niet voor compensatie in aanmerking zal komen.</p>
<p>3. Belanghebbende stelt dat de Beleidsregels inzake toepassing Wbr in de EEZ het karakter dragen van een AmvB. Voor een dergelijke vorm van delegatie van regelgeving moet een wet de basis bieden. Dit is in de Wbr niet het geval.</p>	<p>3. Een beleidsregel is een bij besluit vastgestelde algemene regel voor de afweging van belangen, de vaststelling van feiten of de uitleg van wettelijke voorschriften bij het gebruik van een bevoegdheid van een bestuursorgaan. De vergunningverlening voor windturbineparken op de Noordzee vindt zijn grondslag in de Wet beheer rijkswaterstaatswerken. Ter nadere specificering van de Wbr voor installaties in de Noordzee zijn de Beleidsregels inzake toepassing Wbr op installaties in de exclusieve economische zone vastgesteld. Deze beleidsregel knoopt aan bij bestaande bevoegdheden en de daarvoor geldende wettelijke regels en heeft dus niet het karakter van een AmvB.</p>

**Datum**  
4 december 2009

**Nummer**  
WSV/2009/1139



## BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK GWS OFFSHORE NL 1

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
4. Belanghebbende stelt dat het bevoegd gezag geen bevoegdheid heeft tot het verlenen van vergunningen voor windparken. Conform art. 5 van de Beleidsregels wordt rekening gehouden met andere op de Noordzee betrekking hebbende plannen en gebiedsaanwijzingen, waaronder die op grond van de Wet ruimtelijke ordening. De Planologische Kernbeslissing Near Shore Windpark is een dergelijke gebiedsaanwijzing en is nooit officieel herroepen. Deze PKB sluit de bouw van andere windparken uit.	4. Deze PKB waar belanghebbende naar verwijst (Kamerstukken II 2000/2001, 27 041) is uitgevaardigd op grond van de Wro. De Wro geldt niet in de Exclusief Economische Zone. De ontwerpbesluiten waar belanghebbende haar zienswijze op geeft, zijn allen gesitueerd in de EEZ. De PKB en het daarin neergelegde moratorium hebben dan ook geen betrekking op de vergunningaanvragen in de ontwerpbesluiten waar belanghebbende nu haar zienswijze over heeft ingediend.
5. Visserij schepen zijn niet verplicht om na 2014 AIS aan boord te hebben, terwijl dit wel de schepen zijn die met name in de kustzone actief zijn. Het bevoegd gezag mag de verkeersveiligheid niet laten afhangen van het AIS gebruik.	5. Visserij schepen met een lengte kleiner dan 15 meter zijn inderdaad niet verplicht om AIS aan boord te hebben. Het aantal kleine vissersschepen dat zich buiten de 12 NM uit de kust begeeft waar de windparken aangevraagd zijn is echter beperkt (0-9 schepen per 1000km <sup>2</sup> ), zo blijkt uit het Vonovi onderzoek [Scheepvaartverkeer op het Nederlands deel van de Noordzee over de periode 1999-2001 op basis van dagvluchten (figuur F-5 vissertij)].
6. In de berekeningen van de kansen op een aanvaring/aandrijving is niet gekeken naar de cumulatieve kans. Als belanghebbende deze berekening nog eens doorredeneert, bedraagt de kans op een aanvaring/aandrijving gemiddeld 138% per jaar.	6. Belanghebbende stelt onterecht dat in de berekening van de kansen op een aanvaring/aandrijving niet is gekeken naar de cumulatieve kans. De MER beschrijft in navolging van de richtlijnen de cumulatieve kans op aanvaring, aandrijving en uitstroom van chemicaliën. Het bevoegd gezag heeft bij haar overweging omtrent cumulatieve effecten rekening gehouden met de andere aanvragen voor windparken die momenteel in procedure zijn. Daarbij is de realisatie van 6000 MW geen uitgangspunt omdat dit nog niet vastgesteld lange termijnbeleid betreft. Afwegingen omtrent 6000 MW worden gemaakt in het kader van het in ontwikkeling zijnde Nationaal Waterplan.

**Datum**  
4 december 2009  
**Nummer**  
WSV/2009/1139



## BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK GWS OFFSHORE NL 1

<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
<p>7. In het MER wordt er niet inhoudelijk ingegaan op de hulp die kan worden geboden bij calamiteiten in de nabijheid van of binnen windparken; er wordt geen nadere analyse gegeven in hoeverre reddingsoperaties uitvoerbaar zijn. Ook is het geen optie om de veiligheidszone van 500m uit te breiden.</p>	<p>7. Het MER is door mij geaccepteerd als volledig; aanvulling van het MER is in dit stadium van de aanvraag niet meer aan de orde. Hulpverlening binnen een windpark kan worden belemmerd door de windturbines. Mede daarom wordt er geen scheepvaartverkeer (inclusief visserij) toegestaan in de windparken en is een veiligheidszone van 500 meter van toepassing, zodat de kans op SAR operaties in een windpark tot het uiterste wordt beperkt. Uitbreiden van de 500 meter zone is niet mogelijk omdat dit internationale verdragsregels zou schenden (UNCLOS).</p>
<p>8. Belanghebbende sluit zich aan bij de Nautische Adviesgroep, die stelt dat er minimaal 2 nm tussen de diverse parken moet liggen, zodat er voldoende ruimte overblijft om te navigeren.</p>	<p>8. Uit de adviezen van de Nautische adviesgroep blijkt niet dat 2 NM ruimte tussen windparken in het algemeen is geadviseerd. Het is mij onduidelijk waarop u deze veronderstelling heeft gebaseerd.</p>
<p>9. Belanghebbende verzoekt aan het bevoegd gezag om het voorzorgsprincipe van toepassing te verklaren op de ontwerpvergunningen.</p>	<p>9. Het voorzorgsprincipe is in alle besluiten gehanteerd, zie hiervoor het beschreven toetsingskader in de besluiten. Hantering van dit principe betekent echter niet dat ik geen windparken zou kunnen vergunnen; de door mij gemaakte afwegingen wijzen uit dat met toepassing van het voorzorgsprincipe vergunning mogelijk is.</p>
<p>10. Belanghebbende acht het noodzakelijk dat bij nieuwe initiatieven voor plaatsing van windparken in het MER vergelijkingen worden gedaan met het Near Shore windpark op het gebied van kosten en risico's. In het MER zijn deze vergelijkingen niet opgenomen.</p>	<p>10. Bij het Near Shore Windpark (OWEZ) is een monitorings- en evaluatieprogramma in gang. Resultaten uit dit programma zijn en worden meegenomen in de milieueffectrapportages en de besluitvorming over toekomstige aanvragen voor windparken. Ook in de voorliggende aanvragen en MER's zijn de toen beschikbare onderzoeksgegevens van OWEZ meegenomen. OWEZ toont tot op heden geen onaanvaardbare veiligheidsrisico's. Een kostenvergelijking behoort niet tot het Wbr-toetsingskader.</p>

**Datum**  
4 december 2009  
**Nummer**  
WSV/2009/1139

<b>Volgnummer: 16</b>	<b>Afzender:</b>	<b>Centraal Nautisch Beheer</b> Mvr. A. Kee Postbus 19406 1000 GK Amsterdam
-----------------------	------------------	--



## BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK GWS OFFSHORE NL 1

<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
1. Belanghebbende kan zich verenigen met het voornemen een vergunning te verlenen met name op het aspect van de scheepvaartveiligheid. Korthedshalve wordt verwezen naar de zienswijzen zoals naarvoren gebracht op het ontwerpbesluit aanvraag Wbr-vergunning voor het windturbinepark Beaufort.	1. Het bevoegd gezag heeft kennis genomen van uw zienswijzen. Voor de reactie verwijs ik naar de reactie op uw zienswijzen zoals naarvoren gebracht op het ontwerpbesluit aanvraag Wbr-vergunning voor het windturbinepark Beaufort.

**Datum**  
4 december 2009

**Nummer**  
WSV/2009/1139

<b>Volgnummer: 17</b>	<b>Afzender:</b>	<b>Global Wind Support GmbH</b> Dr. S. Schorcht Otto-Lilienthal-Str. 21 28199 Bremen, Germany
<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>	
1. Global Wind Support GmbH verzoekt in het besluit niet meer te spreken over de turbine BARD VM, maar over BARD 5.0. Verder werkt BARD aan een turbine met een groter vermogen, namelijk 6.5 MW. Zij verzoekt de mogelijkheid te onderzoeken om in de vergunning een clause op te nemen op grond waarvan dit grotere vermogen kan worden toegepast.	1. Vergunninghouder dient hiertoe een gemotiveerd verzoek tot wijziging van de vergunning in te dienen. Het bevoegd gezag dient in principe te vergunnen wat is aangevraagd. Voor het vergroten van het vermogen dienen de effecten daarvan inzichtelijk gemaakt te worden.	
2. Volgens Global Wind Support kunnen enkele teksten uit paragraaf 2 (pagina 10; het MER) worden weggelaten. Het gaat om: 1. de zin: "De inzet van zeesleepboot De Waker .... met meer dan 50% zou kunnen verminderen." Deze kan eruit omdat het bevoegd gezag in de derde alinea op pagina 15 aangeeft dat de in het MER berekende risico's van schepen die op drift raken te klein zijn om de aanwezigheid van een permanente zeesleepboot te rechtvaardigen; 2. de zin "de invoering van dubbelwandige tankers; .... verminderen" kan weg; de aanvrager heeft geen invloed op het bouwen van dergelijke tankers; 3. de zin "het vergroten van .... door de noordelijkste rij turbines weg te halen" kan eruit. Zie hiervoor pagina 43 van het ontwerpbesluit als beperking op de aanvraag.	2. Ik ben het met deze opmerkingen inhoudelijk eens; echter aan de MER kunnen in dit stadium van de vergunningprocedure geen wijzigingen meer worden gemaakt. Dit wordt dus voor kennisgeving aangenomen.	



## BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK GWS OFFSHORE NL 1

<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
3. Belanghebbende stelt ten aanzien van pagina 11 van het ontwerpbesluit: bij honorering van het verzoek van het Deutsche Seglerverband stelt Global Wind Support voor om 50 meter rond elke turbine tot verboden gebied te verklaren. Global Wind Support is het ermee eens om in normale gevallen in parken geen kleine scheepvaart toe te laten. (zie p. 11 van het ontwerpbesluit)	3. Zie de beantwoording van de zienswijzen van het Deutsche Seglerverband. De reden waarom geen pleziervaart wordt toegestaan in de windparken ligt in de risico's bij het in- en uitvaren van de parken voor de gehele scheepvaart in de buurt van het windpark.
4. Belanghebbende verzoekt om het plaatsen van een radarreflector als dwingend voorschrift niet op te nemen. (p.11/20 OB)	4. Radarreflectors zullen niet altijd een toegevoegde waarde hebben zoals inspreker aangeeft. Vooral nog wil het bevoegd gezag echter de plaatsing van de reflectors in overeenstemming met de IALA richtlijnen wel opnemen in de vergunning.
5. Bij pagina 18, paragraaf 2 merkt belanghebbende het volgende op: de tekst "Uit de desbetreffende regelgeving .... garanderen." vormt een probleem. Omdat het trafoplatform (met helidek) in het midden van het windturbinepark is gesitueerd (hetgeen op tekening is aangegeven), is de gewenste afstand van 5 NM voor de aanvlucht van een helikopter naar dat platform niet acceptabel. Global Wind Support verzoekt één aanvliegeroute onder bepaalde weersomstandigheden (door experts vast te stellen) te accepteren.	5. De beperking van helikopteroperaties (niet mogelijk bij IFR omstandigheden) op een platform in het park is volledig ten nadele van de parkoperator zelf en niet een andere gebruiker zoals in het geval van de mijnbouwplatforms. De beperkingen worden vastgelegd in de vergunning die IVW zal moeten verstrekken voor het helikopterdek welke geen onderdeel van het voorliggende besluit. Inspreker zal dit dus met IVW moeten opnemen. Indien daarbij wijzigingen in de configuratie van het windpark nodig blijken kan de Wbr-vergunning hierop worden aangepast.
6. Hoewel IVW werkt aan eisen omtrent markering en verlichting verzoekt Global Wind Support om een definitief eisenpakket te formuleren dat ten grondslag kan worden gelegd aan de tender. Dit omdat verlichting en markering een substantieel onderdeel uitmaken van de kosten. (p.20 OB)	6. Alle afgegeven vergunningen zijn in eerste instantie gebaseerd op de markering en verlichting conform het door initiatiefnemer ingediende verlichtingsplan. De voortschrijdende inzichten en daarop volgende regelgeving omtrent de verlichting en markering kunnen echter niet uitgesloten worden: vanuit veiligheidsoverwegingen zal het bevoegd gezag deze meenemen bij de definitieve goedkeuring van het verlichtingsplan (voorschrift 13). Dit geldt voor alle afgegeven vergunningen eender en heeft dan ook geen invloed op de uitkomsten van de tender.

**Datum**  
4 december 2009

**Nummer**  
WSV/2009/1139



## BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK GWS OFFSHORE NL 1

<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
<p>7. In verband met onjuiste vertaling verzoekt Global Wind Support de tekst "Verder wordt er op gewezen dat .... geheid zal worden" te vervangen door: "Verder wordt er op gewezen dat, bij de onderhavige (beperkte) waterdiepte, de paal-en op ca. 36-40 meter diepte beneden de zeebodem komen te staan. Omdat de helft van de heidiepte +/-20m gerealiseerd wordt door triltechniek zal dus de overige 50% uitgevoerd worden met een helihamer waardoor de effecten van onderwatergeluid (dan wel in draagwijdte, dan wel de tijdsduur) naar verwachting minder hoog zullen uitvallen dan wanneer er zonder deze mitigerende maatregel geheid zal worden. (p.30 OB)</p>	<p>7. Bevoegd gezag gaat mee in deze zienswijze. Dit zal in het besluit veranderd worden.</p>
<p>8. In verband met onjuiste vertaling verzoekt belanghebbende de volgende tekst "De fundering .... afgemonteerd wordt" te vervangen door: "De fundering van een windturbine, bestaande uit drie palen, wordt in 24 uur geïnstalleerd, waarbij per paal slechts ca. 1,5 uur geheid wordt. Het zal in de praktijk afhankelijk van de resultaten van het bodemonderzoek zodanig zijn dat met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid op een 30% hoger energieniveau van de hamer gewerkt zal worden.";</p>	<p>8. Bevoegd gezag gaat mee in deze zienswijze. Dit zal in het besluit veranderd worden.</p>
<p>9. Eveneens in verband met onjuiste vertaling de tekst "De windturbines .... of andere marine organismen ontstaan." vervangen door: "De windturbines worden in groepen van 8 geïnstalleerd en afhankelijk van de beschikbaarheid van de installatieschepen en weersomstandigheden zullen de werkzaamheden in zo kort mogelijke fasen uitgevoerd worden, e.e.a. zodanig dat relatief rustige tussenperiodes gecreëerd worden opdat geen effectieve afsluiting van de migratieroutes voor zeezoogdieren of andere marine organismen ontstaan.";</p>	<p>9. Bevoegd gezag gaat deels mee in deze zienswijze. Dit zal in het besluit veranderd worden in: "De windturbines worden in groepen van 8 geïnstalleerd en afgemonteerd en afhankelijk van de beschikbaarheid van de installatieschepen en weersomstandigheden zullen de werkzaamheden in zo kort mogelijke fasen uitgevoerd worden, e.e.a. zodanig dat relatief rustige tussenperiodes gecreëerd worden opdat geen effectieve afsluiting van de migratieroutes voor zeezoogdieren of andere marine organismen ontstaan."</p>

**Datum**  
4 december 2009  
**Nummer**  
WSV/2009/1139





## BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK GWS OFFSHORE NL 1

<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
10. Pagina 32, onderdeel "Intriltechniek": het is mogelijk dat tijdens de besluitvorming nog geen informatie voor handen is.	10. Wanneer informatie over bv. intriltechniek voorhanden is, kan de initiatiefnemer in haar MEP een voorstel doen voor aanpassing van de methodiek en frequentie, zolang het voorgestelde onderzoeks statistisch voldoende betrouwbaar resultaat geeft en de uitkomsten binnen het park in de tijd en de uitkomsten tussen de verschillende parken met elkaar vergelijkbaar blijven. Bevoegd gezag zal dit voorstel conform voorschrift 16 beoordelen.
11. pagina 42/43: Global Wind Support wordt door verkleining van het park in verhouding onredelijk benadeeld. Tijdens het opstellen van de aanvraag waren geen richtlijnen bekend over de afstand tot scheepvaartwegen, zoals dat wel het geval was ten aanzien van de grootte van het park, de veiligheidszone en afstanden van de kabelroute tot diverse andere gebruikers. De vastgestelde verkleining zou, als deze vooraf bekend was geweest, tot een andere indeling van het oppervlak hebben geleid.	11. In de beleidsregels is slechts vastgelegd op welke afstand van de clearways en verkeersscheidingsstelsels windparken konden worden aangevraagd; er is niet zondermeer gesteld dat deze afstand altijd voldoende zou zijn om de scheepvaartveiligheid te garanderen. Er werd in de richtlijnen voor de MER immers ook gevraagd naar een veiligheidsstudie van het Marin op het gebied van scheepvaartveiligheid. In 2008 hebben vervolgens diverse consultatiebijeenkomsten plaatsgevonden waarbij alle initiatiefnemers van windparken waren uitgenodigd en waarin is toegelicht waarop gelet zou worden bij het beoordelen van de windparken ter beoordeling van de scheepvaartveiligheid. E.e.a. heeft geresulteerd in het 'Draaiboek committering 450 MW wind op zee' wat aan de Tweede Kamer is overlegd.
12. Voorschrift 1c: het aantal van 60 turbines is niet zonder meer uitvoerbaar. De totale interne bekabeling en configuratie moet opnieuw uitgewerkt worden, terwijl in een bespreking van 26 augustus 2008 werd aangegeven dat veranderingen in afstanden van vaarwegen niet te verwachten waren. Een maximum aantal van 70 turbines is acceptabel.	12. Vergunninghouder dient hiertoe een gemotiveerd verzoek tot wijziging van de vergunning in te dienen. Het bevoegd gezag dient in principe te vergunnen wat is aangevraagd. Voor het vergroten van het vermogen dienen de effecten daarvan inzichtelijk gemaakt te worden.

**Datum**  
4 december 2009

**Nummer**  
WSV/2009/1139



## BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK GWS OFFSHORE NL 1

<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
13. Voorschrift 1h: voorstel om de operationele periode van 20 jaar in te laten gaan op de datum waarop het gehele park (alle installaties) operationeel is.	13. Ten aanzien van de duur van de vergunning van 20 jaar in voorschrift 1h), is er in deze ronde voor gekozen deze termijn te laten aanvangen vanaf de bouwperiode in plaats vanaf de operationele periode omdat de ontwerpdocumenten en de certificering is gebaseerd op 20 jaar vanaf de start van de bouw. Tevens is dit een duidelijk te identificeren moment. Net als bij OWEZ bestaat in beginsel de mogelijkheid om op gemotiveerd verzoek door middel van aanvullende inspecties na 20 jaar de duur van instandhouding te verlengen.
14. Voorschrift 6.1: de hoogte van de bankgarantie zou in een later stadium bepaald moeten worden. Global Wind Support wil hier een bespreking over.	14. Deze zienswijze wordt ter kennisgeving aangenomen. De bankgarantie als opgenomen in voorschrift 6.1 blijft gehandhaafd.
15. Voorschrift 6.2: duidelijker aangegeven waarop de maatregelen betrekking hebben. Om veiligheid kan het niet gaan, dat aspect is geregeld in 11.4.	15. Het aangehaalde voorschrift 11.4 voorziet in een adequate afhandeling van mogelijke calamiteiten. Het vooroverleg zoals genoemd in 6.2 kent als doel bij te dragen aan het voorkomen van calamiteiten door passende maatregelen voor te schrijven vanuit bevoegd gezag en kustwacht tijdens de bouwperiode. Deze passende maatregelen zoals bijvoorbeeld het tijdelijk plaatsen van markeringsboeien dienen locatiespecifiek en actueel te zijn. Deze maatregelen zijn niet in zijn algemeenheid in een voorschrift te vatten.
16. Voorschrift 6.5: het heverbod brengt een grote beperking met zich waardoor realisering binnen een jaar niet mogelijk is. In relatie tot voorschrift 6.6 is een verlenging van de vergunning noodzakelijk. De vraag is hoe 6000 MW zo tot 2020 te realiseren is.	16. Het procedureverloop, de bouw- en de selectiecriteria voor de korte termijn vergunningverlening zijn alleen van toepassing op de parken waarvoor een vergunning is aangevraagd onder de huidige regelgeving. Voor de parken waarvoor in de lange termijn vergunningverlening (950 > 6000 MW) een vergunning zal worden aangevraagd zijn, worden nog beoordelings- en selectiecriteria opgesteld. In beginsel bestaat de mogelijkheid om op gemotiveerd verzoek door middel van aanvullende inspecties na 20 jaar de duur van instandhouding te verlengen.

**Datum**  
4 december 2009  
**Nummer**  
WSV/2009/1139



## BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK GWS OFFSHORE NL 1

Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
17. Voorschrift 6.6: door de bijzonder grote afstand tot andere projecten moet een uitzondering voor Global Wind Support worden gemaakt. De vermijdingsradius van 80 km voor de aanwezige ligplaatsen en jachtgebieden van de robben is niet meer werkzaam en de toegang tot de jachtgebieden op open zee blijft gewaarborgd.	17. De vermijdingsradius van 80 km komt voort uit het MER en de passende beoordeling. De bouwlocatie van het windpark ligt in het Nederlandse deel van de EEZ. Daarom zijn hier de Nederlandse instandhoudingdoelstellingen van toepassing en niet de Duitse. Het waarborgen van de toegang tot de jachtgebieden op open zee vormt geen instandhoudingsdoelstelling van de Vogel- en Habitatrichtlijn op het Nederlands Continentaal Plat.
18. Voorschrift 7.2: het is wenselijk de termijn van vier weken te verkorten tot twee weken.	18. Voorschrift 7.2 bevat de mogelijkheid om indien bijzondere omstandigheden hiertoe aanleiding geven met een kortere termijn in te stemmen. Op voorhand deze ruimte al bieden staat haaks op het belang van de Kustwacht en zeevarenden om tijdig passende maatregelen te kunnen treffen teneinde de veiligheid te kunnen garanderen. Opgemerkt wordt dat dit natuurlijk ook in het belang van de vergunninghouder is
19. Voorschrift 8.3/8.6: een ingraafdiepte van drie meter of meer is niet goed te realiseren zonder veel grondverzet. Op 21 januari 2008 heeft het ministerie van LNV laten weten dat een aanlegdiepte van twee meter aangehouden wordt. Een diepere ligging wordt alleen voorgeschreven waar dat nodig en mogelijk is. Daarom het verzoek om dit ook in het besluit op te nemen.	19. Het Bevoegd Gezag vereist deze aanlegdiepte (gedurende tenminste de eerste 3 km van het kabeltracé vanaf het strand zeewaarts) juist omdat de veiligheid voor de scheepvaart, visserij en met name ook de kabel zelf in het geding kan komen wanneer deze aanlegdiepte niet gerealiseerd wordt. Deze diepteliggingseis is gebruikelijk voor hoogspanningskabels in de kustzone.
20. Voorschrift 9.1: vraag is waarom de veronderstelling dat er altijd sprake zal zijn van een revisie van het park zo zeker is.	20. Op basis van locatieonderzoek is niet uit te sluiten, het is zelfs erg aannemelijk, dat het inrichtingsplan aangepast wordt. In het geval dat sonderingen, lodingen, boringen of de uitkomsten van ander veldwerk geen consequenties heeft voor de inrichting van het park dan kan het inrichtingsplan ongewijzigd blijven. Dan nog is er dus sprake geweest van een herziening (op grond van onderzoek dat ten einde van de indiening van de aanvraag nog niet is uitgevoerd).

Datum  
4 december 2009

Nummer  
WSV/2009/1139



## BESLUIT WBR-AANVRAAG OFFSHORE WINDTURBINEPARK GWS OFFSHORE NL 1

<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
21. Voorschrift 9.4: dit voorschrift is onredelijk bezwarend en geeft teveel onzekerheid over wat er nog meer nodig is om risico's te kunnen beoordelen.	21. Aangezien in het gebied rond de locatie van het windturbinepark geen mijnbouwactiviteiten plaatsvinden, is het in het ontwerpbesluit opgenomen voorschrift niet van toepassing op dit windturbinepark. Dit voorschrift zal niet worden opgenomen in het definitieve besluit.
22. Voorschrift 9.5: een certificaat per turbine is onredelijk.	22. Ieder turbine is op zichzelf een volledige technische installatie; certificering per turbine is dan ook het uitgangspunt.
23. Voorschrift 13.3: het plaatsen van een radarreflector moet als dwingend voorschrift worden geschrapd (zie ook reeds hiervoor ivm p. 11/20 OB).	23. Radarreflectors zullen niet altijd een toegevoegde waarde hebben zoals inspreker aangeeft. Vooralsnog wil het bevoegd gezag echter de plaatsing van de reflectors in overeenstemming met de IALA richtlijnen wel opnemen in de vergunning.
24. Voorschrift 16: niet duidelijk is op welk moment het monitoring- en evaluatieprogramma moet worden ingediend.	24. Na het nemen van het definitief besluit zal in overleg met de vergunninghouders een procedurebeschrijving ten aanzien van de behandeling van het gestelde in de vergunningvoorschriften worden opgesteld.
25. Voorschrift 22: verzoek om toe te voegen dat een weigering van de toestemming altijd met volledige onderbouwing zal plaatsvinden	25. Het bevoegd gezag acht het vanzelfsprekend dat dat het een besluit onderbouwt en acht het dan ook niet nodig dat vast te leggen in een voorschrift.
26. Voorschrift 23.1: de tweede zinsnede is te algemeen en moet worden beperkt tot het voldoen aan de andere voorschriften van de vergunning	26. Dit meer algemene voorschrift is een gangbare bepaling in het kader van Wbr-vergunningen. Hierbij is geen sprake van een vergaande verlegging of beperking van aansprakelijkheid ten aanzien van hetgeen in de vergunning is vergund.

**Datum**  
4 december 2009  
**Nummer**  
WSV/2009/1139