

Bijlage 1: Verantwoording bij het opstellen van het afwegingskader

Het afwegingskader is in 2012 en 2013 opgesteld door de Werkgroep 'Veilige afstanden', samengesteld uit medewerkers van de Directie Maritieme Zaken van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (DGB), Rijkswaterstaat Zee en Delta, Havenbedrijf Rotterdam en Havenbedrijf Amsterdam.

De opdracht voor advies luidde:

Hoe is de veilige afstand bij maatwerk op een locatie of route om veilig te varen zoveel mogelijk objectief te bepalen? Binnen de kaders van de beleids- en beheerdoelstellingen, is in de aanloop naar het 'ronde-3-uitgiftestelsel voor windparken' bij de directeur Maritieme Zaken van het ministerie van I&M behoefte aan een afwegingskader om *vanuit de invalshoek van nautische veiligheid* invulling te geven aan 'maatwerk voor veilige afstanden' tussen scheepvaartroutes en windparken.

De werkgroep heeft de opdracht gekregen om een instrumentarium te ontwikkelen voor het (objectief) bepalen van 'maatwerk' voor veilige afstanden vanuit de invalshoek van nautische veiligheid, die de toets der kritiek van de Nederlandse rechtbank en International Maritime Organization (IMO) kan weerstaan, op instemming kan rekenen van stakeholders, ingesteld kan worden als beleidslijn waar de vergunningverlener zich op kan baseren bij een vergunningaanvraag voor een windpark.

Bij het opstellen van het afwegingskader is de werkgroep als volgt te werk gegaan:

- De werkgroep heeft zich *bepert tot de 'nautische invalshoek'*. De werkgroep richtte zich louter op nautische aspecten, met als doel om de opdrachtgever een 'zuiver instrument' te leveren, dat inzicht geeft in criteria en veilige ruimte op basis van nautische kennis en overwegingen. Daarmee een instrument dat leidt tot uitspraken over maatwerk voor afstanden tussen scheepvaartverkeer en windmolenparken. Andere aspecten zijn geweerd, zoals het beleidsdoel om windenergie te zoeken in het aanwijzingsgebied Hollandse kust.
- *Praktijkervaring, onderzoeken en studies* vormen de basis voor het opstellen en onderbouwen van het afwegingskader, het benoemen van relevante criteria en het 'vertalen' van criteria naar veilige ruimte die schepen nodig hebben om veilig te navigeren. Van groot belang zijn de verkregen inzichten in reglementen en bepalingen, waar Nederland en de vaarwegbeheerder aan dient te voldoen, en van grote invloed zijn op het gedrag van schepen bij het veilig navigeren. Onderzoeken en studies staan in bijlage 2. Onderzoeken en studies zijn als bron opgenomen wanneer zij voldoen aan vereisten van deugdelijk onderzoek (bijlage 3).
- *De input van praktijkervaring* is georganiseerd door in de werkgroep medewerkers met nautische ervaring en met beleidservaring op te nemen, door tussenresultaten te bespreken met stakeholders, en door een 'paneldiscussie' te organiseren over het eindconcept van het afwegingskader. Met de paneldiscussie heeft de werkgroep tevens het afwegingskader, de criteria en de vertaling naar ruimte om veilig te navigeren getoetst bij *onafhankelijke nautisch deskundigen*.

Zowel bij de bijeenkomst met stakeholders als de paneldiscussie zijn het stappenplan van het afwegingskader, de criteria evenals de vertaling van criteria naar 'veilige ruimte' getoetst bij derden. Bij de bijeenkomst met stakeholders (25 september 2012) zijn belangen van stakeholders in kaart gebracht. Op deze manier is bij de totstandkoming van het afwegingskader gebruik gemaakt van nautische kennis en de praktijkervaringen van vertegenwoordigers van de haven-, scheepvaart-,

wind- en mijnbouwsector (onder andere Nederlandse Wind Energie Associatie (NWEA), NUON, Netherlands Oil and Gas Exploration and Production Association (NOGEP), Kustwacht, Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK), Nederlandse Loodsencorporatie, Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR), VisNed, Sportvisserij Nederland en Watersportverbond.

- Bij de paneldiscussie (7 januari 2013) vond toetsing plaats door -daartoe geselecteerde en persoonlijk uitgenodigde- onafhankelijke nautisch deskundigen, bestaande uit oud-leden van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart, het 'BVA-platform' –bestaande uit docenten van Nederlandse zeevaartscholen, de Kustwacht, de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK) en de Nederlandse Loodsencorporatie. Tijdens de paneldiscussie is de interpretatie getoetst door nautisch deskundigen van internationaal geldende reglementen en bepalingen voor de scheepvaart (bijlage 4), omdat deze het gedrag van schepen, en dus veiligheid bij navigeren, in hoge mate bepalen. De opgave was om vanuit nautische deskundigheid de nautische veiligheid rond windparken/ multiple objects te beargumenteren. De panelleden hebben zich geschaard achter het afwegingskader, de criteria en de vertaling van criteria naar ruimte om veilig te navigeren zoals deze in bijlage 4 is beschreven (bijlagen 6 en 7).

Door de afbakening van de nautische invalshoek, het gebruik van bronnen –onderzoeksrapporten en studies- en van praktijkervaring van nautisch deskundigen, is het afwegingskader een degelijk onderbouwd instrumentarium dat gebruikt kan worden om maatwerk voor veilige afstanden tussen scheepvaartverkeer en windmolenparken vanuit de nautische invalshoek zoveel mogelijk objectief te bepalen. De objectiviteit werd onderstreept door het afwegingskader, de criteria en de vertaling naar ruimte om veilig te navigeren te laten toetsen door een onafhankelijk expertpanel van nautisch deskundigen. De werkgroep is van mening dat het afwegingskader een instrument is dat mag rekenen op de steun van stakeholders.

Amsterdam, juli 2013

Leden van de werkgroep zijn:

<i>Directie Maritieme Zaken van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (DGB)</i>	Mevrouw H. Kock De heer S. Hassing De heer F. Bloot (2012)
<i>Rijkswaterstaat Dienst Noordzee</i>	De heer J. van Kooten (2012) De heer M. Sieval De heer M. Zegel (2013)
<i>Havenbedrijf Rotterdam / Scheepvaartadviesgroep Noordzee (SAN)</i>	De heer B.R.J. Scherpenzeel De heer J.F. van den Hoek
<i>Haven Amsterdam</i>	De heer H. Anker
<i>Voorzitter</i>	De heer H. Bekkers