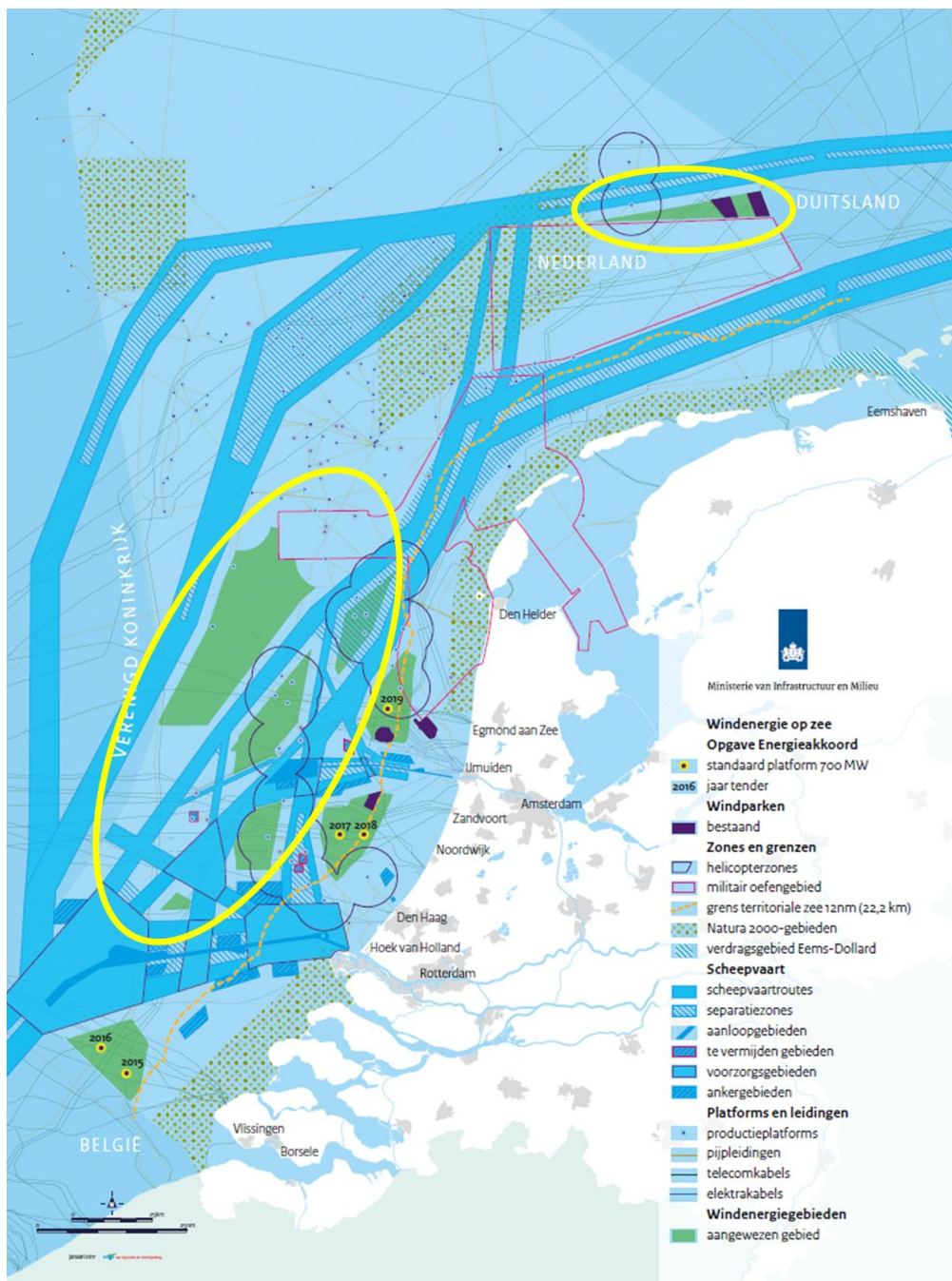


Vervolgroutekaart windenergie op zee (2020 – 2030)

Stakeholderbijeenkomst 20 juni 2017

Verslagen deelsessies



Inhoud

Verslag deelsessie natuur	3
Verslag deelsessie visserij & aquacultuur.....	5
Verslag deelsessie mijnbouw.....	7
Verslag deelsessie economie	9
Verslag deelsessie scheepvaart.....	11

Verslag deelsessie natuur

Vervolgroutekaart windenergie op zee (2020 – 2030)

Stakeholderbijeenkomst 20 juni 2017

1. Check op input en afsluiten inputfase

De sessie op 6 april heeft helder gekregen dat de gevolgen van windenergie op zee op het leven onder en boven water verschillen. Ook was duidelijk naar voren gekomen dat er zorgen bestaan over het tempo waarmee de uitrol van windenergie op zee plaatsvindt en de kennisachterstand op de effecten daarvan voor verschillende soorten.

Ter voorbereiding van de stakeholderdag op 20 juni is een tabel opgesteld met de inbreng van 6 april en de mate waarin deze inbreng wordt meegenomen in de vervolgroutekaart. Veel aandachtspunten zijn terecht aandachtspunten maar die hebben niet altijd betrekking op de totstandkoming van de vervolgroutekaart. EZ geeft aan dat de kanttekeningen veelal elders opgepakt zullen worden.

De deelnemers hadden de volgende aanvullingen op het document:

- Deelnemers misten tot zo ver in het document de risico's voor vleermuizen. De vleermuizen migreren vanuit o.a. Rusland naar het Verenigd Koninkrijk en steken daarbij de Noordzee over. Dit doen zij op bepaalde punten. Die punten zouden geïdentificeerd moeten worden (die kennis is nu nog niet beschikbaar) en daar zouden dan geen turbines geplaatst moeten worden.
- Ook lag de focus bij vogels volgens enkele deelnemers alleen op vogelsterfte, terwijl ook gekeken diende te worden naar habitatverlies van soorten. Ook werd het belang aangegeven van een snelle aanwijzing van de Bruine Bank als Natura2000-gebied, niet alleen voor de zeekoet, maar ook voor de alk. EZ gaf aan dat de aanwijzing van de Bruine Bank als beschermd gebied onder de Vogelrichtlijn moet worden uitgevoerd. De vraag is niet of het gebied zou worden aangewezen, maar waar de grenzen van het gebied zouden moeten liggen.
- Enkele deelnemers hadden de indruk dat de keuze bij de eerste routekaart voor de windenergiegebieden vooral was gemaakt uit economisch oogpunt (kosteneffectiviteit) in plaats van natuur. De natuur dient juist het kader te scheppen van mogelijkheden en onmogelijkheden, waarna naar de gebieden zou moeten worden gekeken. EZ gaf aan dat het principe van de Europese Kaderrichtlijn Mariene Strategie (economische belangen binnen ecologische kaders) ook hier toegepast wordt.

2. Beoordelen en verdiepen van de belangrijkste dilemma's/vragen

De focus van deze sessie ligt op de verschillende gebieden die aangewezen zijn voor windenergie. Doel is te ontdekken welke kansen en problemen per gebied te identificeren zijn en te bezien of dit gevolgen dient te hebben voor de fasering van de gebieden in de uitrol. Discussies aan de hand van dilemma's was hierbij het middel.

Dilemma: Als we de keuze voor gebieden zouden baseren op de voor vogels beste (minst schadelijke) gebieden, hoe snel zou die keuze dan gemaakt moeten worden?

Veel deelnemers scoorden dit dilemma als 0 (meteen), zowel deelnemers van natuurorganisaties als deelnemers uit de windsector. Opgemerkt werd dat duidelijk was dat het moeilijk samengaan van vogels en windenergie het grootste knelpunt voor de vervolgroutekaart zijn. Het identificeren van de bottlenecks was ook belangrijk om maatregelen voor mitigatie en compensatie (bijvoorbeeld het bevorderen van broedsucces van soorten) te kunnen treffen. Deelnemers waren het er over eens dat het dus van belang was dit vraagstuk snel aan te pakken om de uitrol van de vervolgroutekaart te kunnen realiseren.

Voor enkele deelnemers kon een oplossing liggen in de (politieke) keuze tussen enkele vogelsoorten of duurzame energie. Andere deelnemers tekenden juist aan dat bekeken diende te

worden welke activiteiten/aspecten op de Noordzee verplaatsbaar zijn en welke niet. Vogels zijn erg gebonden aan een bepaald habitat, dit maakt het een lastig verplaatsbaar aspect.

Enkele deelnemers kozen voor de score 30 (binnen 2-5 jaar). Voor de ene deelnemer betekende meer tijd dat er beter gekeken kon worden naar de verspreiding van meer vogelsoorten op de Noordzee en de impact van windenergie hierop. Een te snelle beslissing kon leiden tot een betere situatie voor de meest kritieke soorten, maar daarbij zouden andere soorten over het hoofd worden gezien. Voor een andere deelnemer betekende meer tijd ook meer ontwikkeling in het ontwerp en de bouw van turbines. In de laatste paar jaar was hier al een enorme vlucht in te zien, die leidde tot turbines met meer vermogen en (door het opstellen van minder turbines) minder vogelslachtoffers. Meer tijd zou kunnen leiden tot verdere technologische ontwikkeling, die weer kon leiden tot minder slachtoffers. Verder onderzoek naar de interactie tussen vogels en windenergie op zee diende uitgevoerd te worden om een duidelijker beeld te hebben van de daadwerkelijke gevolgen. Een deelnemer merkte op dat er een balans gevonden moest worden tussen de tijd die nodig was voor optimalisatie en kennisopbouw over soorten enerzijds, en de snelle uitrol van windenergie in het kader van bestrijding van klimaatverandering anderzijds. Dit diende niet los van elkaar te worden gezien.

Dilemma: Waar komt het eerstvolgende wind-op-zee-kavel?

Een aantal deelnemers wist heel zeker welk gebied als eerste ontwikkeld diende te worden voor windenergie op zee: het noordelijke deel van IJmuiden Ver. De vogeldichtheid was hier laag en er waren minder alken of zeekoeten in het gebied. Drijvende windturbines kon het probleem van onderwatergeluid ondervangen en bij grote vleermuizentrek konden de turbines worden stilgezet. Een aantal andere deelnemers zag plussen en minnen bij elk gebied, waardoor het lastig te wegen was welk gebied het beste (of minst schadelijke) was.

Dilemma: alles kan in alle gebieden vs. ik zie alleen maar problemen

Volgens enkele deelnemers diende onderscheid gemaakt te worden in de gebieden waar geen/weinig, een aantal of veel conflicten tussen gebruikers en functies waren. Starten met de gebieden zonder conflicten kon momentum opleveren om de conflicten in andere gebieden op te lossen. Hierbij dient te worden aangetekend dat elk windenergiegebied zijn eigen dilemma's en conflicten voor de diverse functies kent.

Tevens diende gezien te worden welke gebieden ecologisch zo belangrijk waren, dat er in ieder geval geen windenergie gerealiseerd kon worden. Realisatie van windenergie op die plekken zou namelijk verlies van bijzondere natuur of soorten betekenen, die zich niet meer zouden herstellen en voor altijd verloren zouden gaan. Met die informatie kon vervolgens gekeken worden in welke gebieden wel mitigerende maatregelen konden worden getroffen om de instandhouding niet te schaden.

Veel deelnemers wezen op het verschuiven van andere gebruiksfuncties op de Noordzee (zoals Defensie of olie- en gasplatforms), of het focussen op nieuwe zoekgebieden in plaats van de gebieden die momenteel zijn aangewezen voor windenergie. Niet langer diende gekeken te worden naar vakjes tussen de scheepvaartroutes en de platforms, waarbij de natuur de sluitpost vormde. Hierbij werd vaak gewezen naar het gedeelte tussen de Doggersbank, de Klaverbank en het Friese Front. In dit gebied staan weinig olie- en gasplatforms en is een lage vogeldichtheid. Hierbij werd aangekaart dat de procedure tot het aanwijzen van nieuwe gebieden tijd kost en de noordelijke ligging van het gebied zorgt voor een lange (en kostbare) kabelaansluiting.

3. Slot

De deelsessie heeft de verschillende problemen rondom natuur en windenergie op zee scherper naar voren gebracht en goede input is voor de vervolgroutekaart. Meerdere deelnemers geven aan dat op basis van kaartmateriaal aangegeven moet worden waar windenergie op zee en natuur last hebben van elkaar en juist ook aan te geven waar windenergie en natuur elkaar kunnen versterken. Dit kan niet los gezien worden van andere (economische) activiteiten op de Noordzee. Ook werden door diverse deelnemers mogelijke oplossingsrichtingen en suggesties voor verder onderzoek aangedragen. De zorgen over fasering en timing zijn nogmaals naar voren gebracht, waarbij consensus was dat het probleem van vogelslachtoffers hoge prioriteit had.

Verslag deelsessie visserij & aquacultuur

Vervolg routekaart windenergie op zee (2020 – 2030)

Stakeholderbijeenkomst 20 juni 2017

1. Check op input en afsluiten inputfase

Naar aanleiding van de stakeholderbijeenkomst op 6 april heeft een gesprek plaatsgevonden tussen de visserijsector, RWS en EZ (Energie en Visserij). Naast een aantal inhoudelijke wensen vanuit de visserijsector (combineer van wind en natuur, zorg voor corridors, zet windmolens zo dicht mogelijk op elkaar, regel doorvaart voor grote schepen) werd aangegeven dat de visserijsector graag op hoog niveau een gesprek met EZ over wind op zee wilt, vanwege de hoge impact die het kan hebben op de sector.

In onderstaande tabel staat links de uitkomst van de stakeholderbijeenkomst van 6 april en rechts de reflectie/verdieping hierop tijdens de stakeholdersessie van 20 juni 2017; er zijn dus een aantal zorgen aan de lijst toegevoegd.

Nr	Zorg	Reflectie/verdieping stakeholders 20 juni
1	Er blijft geen ruimte meer over voor visserij, ook in combinatie met de andere ruimtelijke zaken die er op afkomen.	Punt 1 en 2 zijn eigenlijk hetzelfde; voor de visserij geldt dat grofweg 70% van de vloot het risico loopt visgronden te verliezen door de komst van windparken, en dat voor 30% wind op zee nieuwe kansen kan bieden. Daarnaast verliest de visserij ook visgronden door Natura 2000 en KRM-gebieden.
2	Doordat er onvoldoende visgronden overblijven moet er (financiële) compensatie van vissers plaatsvinden	
3		Te weinig focus op aquacultuur pilots bij ontwikkeling wind op zee. Deze ontwikkeling gaat niet vanzelf en meer aandacht hiervoor is nodig. Behoeft bij aquacultuur voor een centrale structuur; er gebeuren dingen dubbel. Het is een illusie om te denken dat het vanzelf van de grond komt als het in de regelgeving staat. Belanghebbenden aquacultuur willen deze kans graag proactief invullen; duurt te lang om de commerciële sector af te wachten. Willen graag in vroeg stadium samenwerken op aquacultuur.
4		Gebrek aan verdieping en joint factfinding, ook met de achterban. Wat zijn de belangrijke visgronden en gebieden voor wind op zee?
5		Gebrek aan wederkerigheid met natuur
6		Nog geen duidelijke visie op hoe omgegaan wordt met de verliezers van wind op zee.

Nr	Kans	Reflectie/verdieping stakeholders 20 juni
1	Parken geschikt maken om te vissen (ingraven van kabels, voldoende afstand tussen turbines) en verplichting van de windparkeigenaren om met de vissers samen te werken;	Dit wordt door de kottervisserij niet als kans gezien in verband met de grote risico's. Schade is niet verzekeraar. Voor kleine kustvisserij is dit wellicht wel relevant.
2	Combinatie van wind- en natuurgebieden om minder visgronden kwijt te raken;	Het is onduidelijk hoe de vis zich ontwikkelt in windparken. Je kunt twee kanten uit redeneren: het is een kraamkamer, of de vis verdwijnt door het geluid van de molens. Onderzoek is gewenst.
3	Vermijding van visrijke gebieden	Grofweg 80% van de vis wordt gevangen in 20% van de Noordzee. Zou voor visserij erg schadelijk zijn als er in die belangrijkste visgronden parken komen. Je kunt niet zomaar langs de windparken vissen; vis bevindt zich op specifieke hotspots in de Noordzee.
4	Andere manier van reguleren van het gebruik door visgronden in windparken te verpachten, zodat er afspraken gemaakt kunnen worden tussen windparkexploitanten en de betreffende vissers;	
5	Gebruik van de expertise van vissers bij het	

	onderhoud van windparken (n.b. dit zal slechts een oplossing zijn voor een beperkt aantal vissers);	
6	Vastleggen welke vormen van visserij wel en niet te combineren zijn met windparken;	
7	Positieve framing van aquacultuur als duurzame voedselproductie.	
8		Medegebruik: zeewierkweek
9		Medegebruik: oesterkweek
10		Medegebruik: natuurinclusief bouwen
11		Verbinden van partijen op gebiedsniveau, voor het opstellen van kavelbesluiten partijen bij elkaar brengen voor input.
12		Leren van het buitenland.

2. Beoordelen en verdiepen van de belangrijkste dilemma's/vragen

Na de aanvulling van de zorgen en kansen is verder gebrainstormd aan de hand van de invalshoeken objectief, subjectief, kritisch, positief en acties.

Objectief:

- In het vroegste stadium moet aan joint factfinding gedaan worden met alle betrokkenen in een gebied.
- Een centrale structuur is nodig voor goede afstemming.

Subjectief:

- Wind op zee komt hard aan in de visserij.
- Doe met vissers een sessie op de visafslag, op zaterdag.
- Waar komen we vandaan: natura2000 en KRM heeft relatie tussen visserij en NGO's onder druk gezet, visserij wordt niet als nationaal belang gezien.
- Het is belangrijk echt naar elkaar te luisteren.
- De discussies over bestaande en toekomstige parken moeten gescheiden worden; in nieuwe parken kun je in het ontwerp rekening houden met andere gebruiksfuncties, bij bestaande parken is dat niet gedaan.

Kritisch:

- Visserij en NGOs komen elkaar op verschillende dossiers tegen en verschillen daar ook van mening over een aantal onderwerpen, zoals beschermde gebieden op zee.
- Er is meer nodig dan alleen regels om medegebruik te realiseren, dit moet proactief ingevuld worden door faciliteren en financieren.

Positief:

- Als je in een vroeg stadium echt samenwerkt kun je veel bereiken.

Acties:

- Organiseren overleg met ministerie van Economische Zaken en visserij.
- Organiseren verdiepingssessie met moderator; van tevoren afspraken over wat wel/niet de kamer uitgaat.
- Maken van kaarten waarop alle belangen inclusief visgronden en belangrijke natuurgebieden (broedplaatsen, migratiecorridors etc.) staan weergegeven (afpraak is reeds gemaakt bij MVI North Sea Energy Lab)

Aandachtpunten proces:

- Afstemming met andere trajecten, zoals het MVI-lab.

Verslag deelsessie mijnbouw

Vervolgroutekaart windenergie op zee (2020 – 2030)

Stakeholderbijeenkomst 20 juni 2017

1. Check op input en afsluiten inputfase

De deelsessie mijnbouw besprak de inputtabellen en de startnotitie welke zijn opgesteld op basis van de voorgaande stakeholdersbijeenkomst op 6 april. De belangrijkste zaken welke werden aangekaart als die in de stukken nog ontbraken in de ogen van de deelnemers:

- Wat er moet gebeuren met de transportinfrastructuur van de mijnbouw (voornamelijk pijpleidingen): opruimen, (her)gebruik, andere functie?
- De rol van gas in de energietransitie en i.r.t. het kleineveldenbeleid. Hierover werd geconstateerd dat het een relevant onderwerp is voor de vervolgroutekaart, maar dat de rol van gas niet in dit proces wordt beklonken omdat het een vraagstuk is dat breder is dan wind op zee en daarom beter past in de uitwerking van de Energieagenda. Wel is het belangrijk dat de vervolgroutekaart rekening houdt met de uitkomsten van dat proces.
- De klimaatafspraken uit Parijs waaraan Nederland zich heeft gecommitteerd: hierdoor is huidige beleid niet voldoende en zullen grotere en snellere stappen moeten worden gezet om de uitstoot van CO₂ te verminderen. Voor dit onderwerp geldt net als bij de rol van gas dat het buiten de scope van het proces van het opstellen van de vervolgroutekaart valt, maar wel heel relevant is voor de vervolgroutekaart en de ambities daarvan.
- Elektrificatie van de mijnbouwprocessen, waarbij onderscheid moet worden gemaakt tussen eventuele elektrificatie van bestaande processen en nog nieuw te starten mijnbouwactiviteiten.
- Naast power to gas, zou ook de optie moeten worden opengehouden voor gas to power. Hierover bestaan nog veel kennisvragen over de mogelijkheden en belemmeringen.
- Het is wenselijk om bij het beslissen rondom de locatie en volgorde van nieuwe windmolenparken op zee te anticiperen op de planning van de beëindiging van mijnbouwactiviteiten. Hiervoor is een separate routekaart mijnbouw nodig. In een dergelijke routekaart moet duidelijkheid worden geschetst over: de toekomst van de mijnbouw op de Noordzee, tijdsvolgorde van ontmanteling, mogelijkheden voor hergebruik van mijnbouwplatforms en –infrastructuur en mogelijkheden voor synergiën tussen mijnbouwactiviteiten en windenergie op zee, met name op gebied van elektrificatie.

2. Beoordelen en verdiepen van de belangrijkste dilemma's/vragen

De twee geschetste dilemma zijn:

- Lange termijn: als er op grote schaal windenergie op zee wordt opgewekt zal het aanbod waarschijnlijk de vraag naar elektriciteit regelmatig overstijgen. Op die momenten kan het mogelijk aantrekkelijk zijn om een deel van de opgewekte windenergie van zee om te zetten naar waterstof, ammoniak of andere energiedragers. Deze andere energiedragers kunnen dan worden benut of worden opgeslagen om bij schaarste weer te worden omgezet naar elektriciteit. De vraag aan de deelnemers is welke kansen zij hier zien; op welke termijn een besluit nodig is; wat er nodig is om tot een besluit te komen en hoe een proces om tot een besluit te komen eruit zou moeten zien.
- Kortere termijn: welke ruimte is er voor synergiën tussen mijnbouwactiviteiten en windenergie op zee? De vraag aan de deelnemers is welke kansen zij hier zien; op welke termijn een besluit nodig is; wat er nodig is om tot een besluit te komen en hoe een proces om tot een besluit te komen eruit zou moeten zien.

Het gesprek ging voornamelijk over het tweede dilemma op de kortere termijn. In algemene zin werd door de facilitatoren benadrukt dat de wens en het uitgangspunt van de vervolgroutekaart is om zoveel mogelijk de belangen van alle stakeholders te verenigen, maar dat men ook moet beseffen dat de ruimteclaims van de verschillende stakeholders kunnen knellen waardoor politieke keuzes nodig zijn ten koste van sommige belangen.

De belangrijkste punten die door deelnemers in deze discussie werden gemaakt, zijn:

- Als er nog mijnbouwactiviteiten in een gebied zijn dat is aangewezen voor windenergie, moet goed worden gekeken of al voorbereidingen kunnen worden getroffen voor de bouw en aansluiting van de windmolens in afwachting op het einde van de exploitatie van de mijnbouwactiviteiten. Deze benadering kan ertoe leiden dat er tijdens de bouw van een windmolenpark de daar aanwezige mijnbouwactiviteiten langer kunnen worden voortgezet, waardoor er eerder kan worden begonnen aan de bouw van de windmolens en/of minder verlies hoeft te worden genomen voor de mijnbouwexploitatie.
- Voor de bereikbaarheid van mijnbouwplatforms is maatwerk nodig in de aanpassing van algemeen geldende afspraken. De mogelijkheden om af te wijken van de standaard van 5 nautische mijl bereikbaarheid, inzet van schepen in plaats van helikopters voor onderzoek en het actualiseren van procedures, verschillen per platform. Het uitgangspunt moet zijn dat de bereikbaarheidszone zo klein mogelijk wordt terwijl de veiligheid gegarandeerd blijft. Momenteel worden op dit terrein al acties ondernomen, waaronder een studie naar helikopterbereikbaarheid en gesprekken met individuele exploitanten. De uitkomsten hiervan moeten al worden meegenomen in de kavelbesluiten dus ik de informatie vóór de afronding van de vervolgroutekaart nodig.
- De routekaart voor mijnbouw op de Noordzee waarover eerder werd gesproken moet op korte termijn duidelijkheid bieden over de toekomst van mijnbouw op de Noordzee, tijdsvolgorde van ontmanteling, mogelijkheden voor hergebruik van mijnbouwplatforms en -infrastructuur en mogelijkheden voor synergiën tussen mijnbouwactiviteiten en windenergie op zee, met name op gebied van elektrificatie. Deze informatie is relevant voor de vervolgroutekaart en zou dus van toegevoegde waarde zijn als input in het proces. Tegelijkertijd is het niet mogelijk om deze informatie te verkrijgen voordat de vervolgroutekaart afgerond wordt; de routekaart mijnbouw zou daarom vooral relevant zijn voor de uitwerkingsagenda behorende bij de vervolgroutekaart.
- Er was een discussie over de vraag of elektrificatie van mijnbouwactiviteiten een bedrijfsvraagstuk of een maatschappelijk vraagstuk is. Vertegenwoordigers van de mijnbouwsector wijzen op de verbetering van de energie-efficiëntie van mijnbouwactiviteiten en daarmee de bespaarde CO₂-uitstoot bij elektrificatie. Anderen zijn van mening dat dat hernieuwbare energie niet zou moeten worden gebruikt voor de productie van fossiele energie en wijzen op het ontbreken van maatschappelijk draagvlak hiervoor, zeker zoals niet alle elektriciteit in Nederland van hernieuwbare bronnen komt. Partijen concluderen dat de uitrol van wind op zee leidend moet zijn in de politieke besluitvorming.

Verslag deelsessie economie

Vervolgroutekaart windenergie op zee (2020 – 2030)

Stakeholderbijeenkomst 20 juni 2017

1. Check op input en afsluiten inputfase

Er wordt gestart met een terugkoppeling van de vorige sessie, hierover zijn geen opmerkingen.

Toelichting kaart:

- Bij een toename van 2 GW wind per jaar lopen we snel vast qua gebieden. De gebieden die nu in kaart zijn de gebieden van de Hollandse Kust, IJmuiden Ver en Ten Noorden van de Wadden. Om deze gebieden heen wordt eerst gezocht naar nieuwe plekken.

Algemene opmerkingen:

- Er wordt voorgesteld om goed na te denken over de benaming van de gebieden. Hierbij wordt Borssele als voorbeeld genoemd. Eerst werd dit in verband gebracht met een kerncentrale, nu met windparken. Dit heeft een positief effect gehad voor de gemeente Borssele.
- The Northern Innovation Board komt met een waterstofrapport, dit zal gepresenteerd worden op 12 /13 september tijdens een conferentie samen met de kick-off voor een waterstof pilot. Waterstof kan dienen voor het balanceren van vraag en aanbod en de industrie bedienen.
Er wordt gezocht naar een "coalition of the willing", voor een Green Deal voor de waterstof. De planning is om dit vanaf september beschikbaar te maken.
Waterstof wordt al veel gebruikt, maar de productie hiervan is nog grijs. Door wind op zee en waterstofproductie te combineren, vergroen je dit proces. Als productie alleen plaatsvindt op basis van overschot van stroom van windparken is het onrendabel, door de dure electrolyzers. Bij base-load productie is het rendabel. Het voordeel van opslag ten opzichte van een batterij is dat het makkelijker te transporteren is.

Hoe wordt de economische afweging gemaakt? Wordt er gekeken naar wat eerst moet?

- Er zijn studies gedaan door Rabobank en de TU Delft.
- De economische afweging is ook: wat levert een tweede leven van een platform en de bijbehorende infrastructuur op?
- Een platform elektrificeren is ongeveer 20/30 MW.

De internationale samenwerking van de political declaration met werkgroepen is nog in vroeg stadium.

- De vraag is hier hoe het economisch geregeld wordt als Duitse windparken direct aangeland worden op Nederland, bij de Eemshaven.
- Een andere vraag is hier hoe IJmuiden Ver en East Anglia verbonden kunnen worden.

Visie van haven Den Helder:

- Tot nu toe is de economische basis van Den Helder olie & gas. De haven en luchthaven ontwikkelen zich steeds meer naar wind op zee. Hiervoor ligt het economisch gunstig: er zijn vanaf Den Helder korte vaar- en vliegtijden. De volgorde van de aanbesteding is van belang voor de lokale economie, het is van invloed op de werkgelegenheid in de regio. Het vermoeden is dat als het te zuidelijk begint, dat de bedrijven die nu in Den Helder gevestigd zijn vertrekken naar zuidelijkere gemeenten, hierdoor verdwijnt de werkgelegenheid uit Den Helder.
- Den Helder (maar ook Groningen en Zeeland), is vooral gefocust op onderhoud en operatie van de windparken. Wind op zee geeft een belangrijke boost aan de industrie hier. Meer dan de havens van Rotterdam en Amsterdam, die veel verschillende soorten industrie bedienen.
- Politieke drijfveer: maak gebruik van de sterke offshore sector in krimpggebieden.
- Er vind ook internationale samenwerking plaats. Havens voor windparken worden gekozen op basis van dichtheid, gemak en bereikbaarheid.

Vragen gemeente Noordwijk:

- Hoe kan de gemeente zonde haven profiteren van de parken dichtbij?
- Kan er op gebied van onderwijs en werkgelegenheid geprofiteerd worden van de nearshore parken? Hier moet nog over worden nagedacht, want dit heeft regionaal een grote impact.
- Vooraf moet er rekening gehouden worden met medegebruik en doorvaart.
- Omscholing van de visserij naar wind op zee onderhoud is niet gewenst. Het is sterk gespecialiseerd en ook lastig qua materiaal.

2. Beoordelen en verdiepen van de belangrijkste dilemma's/vragen

Planningspoker

Capaciteit van het net op land is niet genoeg. Hiervoor zijn verschillende oplossingen, maar voor welke, of een combinatie wordt gekozen is nog onzeker. De mogelijke oplossingen zijn:

- Nieuwe netten;
- Industrie elektrificeren;
- (Waterstof)opslag.

Vraag: *Wanneer moet je weten wat er met de stroom gedaan wordt?*

Kaarten:

- 0: Dit jaar nog (2017).
- 30: 2020
- 60: 2024
- 100: 2030

Uitslag: overwegend 0, een paar kozen voor 30 en 60, geen voor 100.

Toelichting van mensen waarom zij voor een kaart kozen:

0: In het kader van de routekaart is het belangrijk te weten wat er gedaan moet worden met de stroom, voordat je de wind op zee ontwikkelt. NB: Er komt capaciteit vrij wanneer de kolencentrales bij Groningen worden gesloten.

30: Er moet ook ingespeeld worden op de consumptiekant door middel van prijssignalen. Aanbod creëert ook de vraag. Hoe de consumptie zich zal ontwikkeld is nog onduidelijk, dit moet eerst in kaart gebracht worden.

60: Er is nog heel veel wat duidelijk gemaakt moet worden, voordat deze beslissing gemaakt kan worden. Hierbij speelt de verdringing van kolen en andere fossiele centrales door wind op zee een rol. Ook andere verduurzamingsopties en de effecten ervan moeten duidelijker worden.

Verlag deelsessie scheepvaart

Vervolgroutekaart windenergie op zee (2020 – 2030)

Stakeholderbijeenkomst 20 juni 2017

1. Check op input en afsluiten inputfase

Voor het thema Scheepvaart zijn als onderdeel van de procesafspraken op 6 april en 9 juni jl. sessies gehouden. In de eerste sessie lag de nadruk m.n. op het inventariseren van de relevante punten voor doorvaart en de relatie met medegebruik in de windparken uit de vervolgroutekaart 2024-2030. Zie hiervoor verder het verslag dat is rondgestuurd aan alle betrokkenen. In de tweede sessie, op 9 juni, zijn alle punten van vorige sessie nog een keer langsgelopen t.b.v. compleetheit. Toen is de internationale dimensie aanvullend genoemd als factor van belang bij het maken van afspraken. Vervolgens zijn alle genoemde punten tot een zevental uit te werken vragen gebundeld. Samengevat:

- De mate van standaardisatie van doorvaart (en medegebruik) in parken en welke rol van rijk en markt is daarbij gewenst/nodig?
- Wat is aan doorvaartmogelijkheden voor schepen verder op zee nodig/gewenst i.r.t. de grotere/ruimer opgezette windparken? En waar moeten mogelijke corridors komen?
- Waar liggen synergiekansen met het net op zee voor gebundelde scheepvaart- en kabelcorridors/routes?
- Onder welke voorwaarden van doorvaart kan de "middenberm" ontwikkeld worden?
- Wanneer beïnvloedt meervoudig ruimtegebruik in de parken de mogelijkheden voor scheepvaart/doorvaart negatief en hoe kan dat afgestemd worden?
- Wat is het effect van de uitrol van windparken verder op zee t.a.v. monitoring, toezicht en handhaving en benodigde inzet daarvoor?
- Internationaal agenderen: meer uniformeren, samen optrekken.

Deze vragen zijn vervolgens geoperationaliseerd met acties en uitwerkingsvragen die tot een verdiepingsslag leiden. Per actie is een trekker aangewezen.

In de sessie van 20 juni is gezamenlijke een start gemaakt met de uitwerking van de eerste vraag.

2. Beoordelen en verdiepen van de belangrijkste dilemma's/vragen

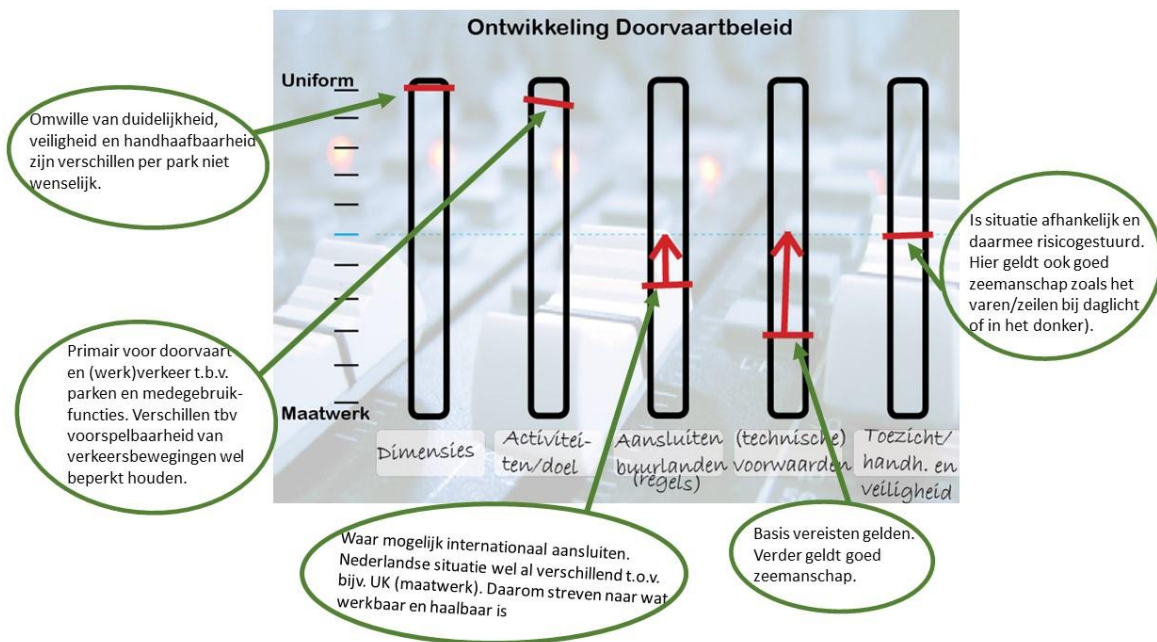
Voor de scheepvaart is het van belang om, zolang als dit veilig kan, de mogelijkheden voor doorvaart van windparken te maximaliseren. Dit om de scheepvaart zo weinig mogelijk te belemmeren in de keuze voor de route en voor een goede bereikbaarheid van de zeehavens. De scheepvaart is dan meer verspreid en het verkeersscheidingsstelsel minder belast. Op basis van de eerdere sessies is naar voren gekomen dat standaardisatie van doorvaart (idealiter ook internationaal) van belang is omwille van helderheid, eenduidig beleid en toezicht/handhaving. Anderzijds is aangegeven dat zowel de opzet van de windparken alsook de verkeersintensiteit, en het type scheepvaart verder weg op zee, substantieel anders zijn dan dichterbij de kust en in de huidige parken. Dit biedt ruimte voor een gedifferentieerd doorvaartbeleid omwille van efficiënt ruimtegebruik op zee.

Centrale vraag in dit vraagstuk is: Voor welke aspecten van doorvaart is een uniformiteit nodig en voor welke is meer maatwerk mogelijk/gewenst. Om deze vraag te kunnen beantwoorden is eerst gekeken naar welke onderwerpen en aspecten daarbij relevant zijn. Onderstaand schema geeft daar een overzicht van:

Onderwerp	Aspecten
Dimensie en maatvoering	<ul style="list-style-type: none"> • Scheeps lengte • Massa van het schip vs. windturbine (ontwerp) • Gewicht anker vs. ingraafdiepte kabels binnen het park • Manoeuvrbaarheid/wendbaarheid
Activiteiten en doel	<ul style="list-style-type: none"> • Doel voor doorvaart (transito, recreatie, t.b.v. werkzaamheden windpark of medegebruik, etc.) • Functie combinaties

	<ul style="list-style-type: none"> • Duur van verblijf in park • Type lading: gevaarlijk of niet • Reglement bij doorvaart: voorgangsregels ~ internationaal
Aansluiten bij regels buurlanden	<ul style="list-style-type: none"> • Uniformiteit regels op open zee • Voorbeeldrol van Nederland (regie en trekker) • Voorspelbaarheid en herkenbaarheid van verkeerssituaties • Reglement bij doorvaart en het in en uitvaren van een windpark: voorgangsregels ~ internationaal
(Technische) Voorwaarden voor/op schip	<ul style="list-style-type: none"> • AIS-transponder • Marifoon • Goede informatievoorziening • Opleiding
Veiligheid, handhaving en toezicht	<ul style="list-style-type: none"> • Afhankelijk van de omstandigheden <ul style="list-style-type: none"> ◦ Goed zichtbaar op radar ◦ AIS ontvangst ◦ Weersomstandigheden (windkracht, zeegang, mist) ◦ Van zonsopgang tot zonsondergang of juist 24/7 • Corridors met verlichting zichtbaar maken • Vaste kruisingsmogelijkheden bij clearways/routes tussen de in elkaar verlengde liggende corridors in de verschillende gebieden • SAR (on)mogelijkheden/ mate van zelfredzaamheid

Vervolgens is per onderwerp groepsgewijs besproken in hoeverre voor de 5 onderwerpen uniformiteit of maatwerk moet worden nagestreefd. Discussie leverde het volgende beeld op.



Op basis van deze analyse worden de volgende conclusies getrokken:

- Standaardisatie is bovenal nodig qua maatvoering en qua activiteiten/doelen van schepen die windparken doorvaren.
 - Er wordt vanuit gegaan dat schepen tot 24 meter en later mogelijk tot 45 meter doorvaart hebben.
 - Voor grotere schepen worden voor enkele logische oost-west verbindingen scheepvaartcorridors ingesteld.

- Voor een vlotte en vrije doorvaart is het zeer wenselijk dat er niet veel verschillende activiteiten in parken plaatsvinden die de doorvaartmogelijkheden belemmeren. Ook i.v.m. risico's en de voorspelbaarheid van het verkeer in de parken. Met tijdelijke afwijkende situaties (denk aan kabelbreukherstel, oogsten van een zeewierboerderij, etc.) kan goed rekening worden gehouden.
- Vergeleken met onze buurlanden is het Nederlandse deel van de Noordzee complex ingericht en wordt deze intensief bevaren. Daarom is het niet altijd mogelijk en/of wenselijk om in alle gevallen aan te sluiten bij regels van buurlanden omdat de uitgangspositie verschillend is.
- Er worden eisen gesteld aan de schepen die door een windpark varen voor de veiligheid en handhaafbaarheid en ook zijn er voorwaarden ten aanzien van de omstandigheden. Uit de monitoring en evaluatie van doorvaart in de bestaande windparken moet blijken of die afdoende zijn en evt. tot aanpassing van het basisniveau kunnen leiden. Daarbij hoeft mogelijk niet alle in regels vervat te worden, omdat hier ook het beginsel van goed zeemanschap geldt.
- De mate waarin voor handhaving, toezicht en veiligheid standaardisatie nodig is, is afhankelijk van de omstandigheden in het park: de grootte van de turbines, de onderlinge afstanden van de turbines, de locatie op de Noordzee, de intensiteit van het scheepvaartverkeer, het type activiteiten in het park en de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Daarom zal dit altijd risico gestuurd blijven.

3. Werkafspraken voor het vervolg

- Op basis van de resultaten van de gehouden sessies en het in sessie 2 afgesproken huiswerk, wordt er medio augustus (ivm de planning van de vervolgroutekaart) een sessie gehouden waarin wordt toegewerkt naar een advies voor een goede inpassing en uitvoering van doorvaart en de relatie met medegebruik in de nieuwe parken. Binnenkort zal hiervoor een datumprikker wordt uitgestuurd.
- Op basis van het advies uit de sessie van augustus wordt in september/begin oktober een themasessie met het SAN gehouden om de resultaten met een grotere groep te delen en nader af te stemmen.