

Vergaderjaar 2016–2017

33 450

Mariene Strategie voor het Nederlandse deel van de Noordzee

Nr. 53

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 januari 2017

In het VAO visserij d.d. 22 maart 2016 (Handelingen II 2015/16, nr. 67, item 31) zijn de moties motie-Geurts c.s. (Kamerstuk 29 664, nr. 143) en motie-Visser c.s. (Kamerstuk 29 664, nr. 148) aangenomen. Naar aanleiding van uw verzoek in de procedure vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu d.d. 18 mei 2016 stuur ik uw Kamer, mede namens de Staatssecretaris van Economische Zaken, de stand van zaken toe. Hiermee wordt invulling gegeven aan mijn toezegging in het wetgevingsoverleg Water van 14 november 2016 (Kamerstuk 34 550 J, nr. 24). Eveneens heeft u gevraagd in het wetgevingsoverleg Water van 14 november 2016 naar de Engelse situatie. Hieraan kom ik in deze brief tegemoet door de situatie in de ons omringende landen te schetsen.

Het betreft de volgende moties:

- De motie Visser (Kamerstuk 29 664, nr. 148) die het kabinet verzoekt de pilot doorvaart en medegebruik door de visserij, zoals opgenomen in het Nationaal Waterplan, nog in 2016 van start te laten gaan;
- De motie Geurts (Kamerstuk 29 664, nr. 143) die het kabinet verzoekt, voor de doorvaart van visserij-schepen in windmolenparken in de proefperiode die ingaat vanaf 1 januari 2017, ook scheepslengtes tussen de 24 meter en de 45 meter mee te nemen zodat potentiële kosten worden beperkt.

Eind 2015 is in het kader van de Beleidsnota Noordzee 2016–2021, onderdeel van het Nationaal Water Plan 2016–2021, een beslissing genomen tot het wijzigen van het beleid ten aanzien van doorvaart en medegebruik van windparken op zee. Dit vanuit de verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Milieu voor veiligheid op het water en de betrokkenheid vanuit het Ministerie van Economische Zaken voor de visserijsector, energie en recreatie.

In de eerste plaats wil ik opmerken dat de doorvaart tot 2019 betrekking heeft op de bestaande windparken OWEZ, Amalia en Luchterduinen. Testen in 2017 en 2018 geeft voldoende tijd voor nadere besluitvorming over voorwaarden van openstelling voor de eerste windparken in het windenergiegebied Borssele die, vanaf 2019 gerealiseerd worden. Versnellen levert daarmee geen bijdrage, aangezien de grote windparken uit het Energieakkoord waar doorvaart echt belangrijk wordt, pas in de periode 2019–2023 gebouwd worden. Een kortere testperiode en een eerdere start leiden tot onvoldoende kwaliteit van de monitoring en evaluatie.

Voorts merk ik op dat de moties spreken van een pilot. Het besluit dat de parken voor doorvaart opengesteld worden, betreft echter geen pilot die na een proefperiode weer zal stoppen: het beleid voor doorvaart is met deze beslissing gewijzigd. Na monitoring van 2 jaar en na een evaluatie kunnen, op initiatief van het Rijk, wel de voorwaarden waaronder openstelling plaatsvindt worden bijgesteld.

De parken zullen onder voorwaarden worden opengesteld voor doorvaart door schepen tot 24 meter en medegebruik. Bodemberoerende visserij blijft verboden. Voor overige vormen van visserij worden op dit moment de mogelijkheden voor het uitvoeren van pilots in de bestaande parken verkend. Hierover vinden vanuit het Ministerie van Economische Zaken gesprekken plaats met vissers en de exploitanten van de bestaande windparken.

Belangrijke uitgangspunten voor het toestaan van doorvaart en medegebruik binnen windparken zijn en blijven de uitvoerbaarheid, veiligheid en handhaafbaarheid van het beleid. Het beleid moet geconcretiseerd worden in beleidsregels en per windpark moet het besluit van algemene strekking met betrekking tot de instelling van een veiligheidszone worden herzien. Vervroegde openstelling betekent een versnelling van procedures, wat tot juridische risico's leidt.

Eén van de voorwaarden waaronder doorvaart en medegebruik gereguleerd kunnen plaatsvinden, is dat schepen uitgerust zijn met een AIS-installatie (zender/ontvanger), zodat ze binnen de windparken gedetecteerd kunnen worden. Naast een uitrustingsplicht voor een zender/ontvanger dient de dekking voor de ontvangst van deze signalen voldoende te zijn. Op dit moment is dit nog niet het geval. Er is een aantal uitvoeringstechnische belemmeringen (o.a. levertijden apparatuur), waardoor het niet mogelijk was om de verbeterde dekking nog in 2016 te realiseren.

Gelet op het bovenstaande is vanuit juridisch en uitvoeringstechnisch oogpunt de motie Visser naar het oordeel van het kabinet niet uitvoerbaar.

Met betrekking tot de motie Geurts: het beleid van het kabinet om schepen tot 24 meter toe te laten is bedoeld om langs de weg van geleidelijkheid («stap voor stap») ervaring op te doen met doorvaart en medegebruik. De grens van 24 meter is historisch gezien een lengtegrens die vanuit veiligheidsoverweging in internationale maritieme wetgeving maatgevend is. Ook nationaal wordt in de Regeling Veiligheid Zeeschepen 24 meter gehanteerd als grens waaronder minder strenge veiligheidseisen van toepassing zijn. De manoeuvreerbaarheid van schepen korter dan 24 meter is namelijk dermate goed dat een verlichting van de eisen gerechtvaardigd is in verhouding tot het beoogde veiligheidsniveau. De 24-metergrens is ook de maximum maat voor Eurokotters waarmee deze van de mogelijkheid van doorvaart gebruik kunnen maken.

Het feit dat uit studies van Marin en ECN blijkt dat bij aanvaringen de schade aan windturbines aanzienlijk toeneemt met de lengte van de schepen, is een belangrijke reden om te kiezen voor een stap-voor-stap-benadering.

Overigens dient te worden vermeld dat in het eerste nieuw te realiseren windenergiegebied Borssele een corridor is voorzien die doorvaart mogelijk maakt voor schepen tot 45 meter.

Gelet op het bovenstaande is de motie Geurts naar het oordeel van het kabinet niet uitvoerbaar en kiest het kabinet ervoor om eerst ervaring op te doen met schepen tot 24 meter.

In de buurlanden bestaat verschillende regelgeving, en zijn er opgelegde maatregelen, met betrekking tot doorvaart en medegebruik in de windmolenparken.

In het Verenigd Koninkrijk is doorvaart en medegebruik van windparken (met uitzondering van de bouwfase) niet eenduidig gereguleerd. In een deel van de windparken is doorvaart en medegebruik toegestaan. Dit komt voort uit de Britse werkwijze waarbij in het verleden per park in de ontwikkelfase overeenstemming moet zijn bereikt tussen exploitant en belangenorganisaties. Voor de nieuw te ontwikkelen omvangrijke Britse parken is in de voorwaarden opgenomen dat deze toegankelijk moeten zijn voor scheepvaart en visserij. Doordat dit vooraf als voorwaarde is meegegeven kan bij de inrichting daarmee rekening gehouden worden. Dat kan overigens wel leiden tot extra kosten voor de exploitant. (Denk aan ingraven en op diepte houden van de infield kabels). Overigens blijkt in de Britse parken waarin visserij toegestaan is de visserij met gesleept tuig maar zeer beperkt plaats te vinden. Vissers geven signalen dat zij beducht zijn voor de zeer hoge schadeclaims in geval zij schade veroorzaken.

In Nederland is bij de ontwikkeling van de reeds bestaande parken geen rekening gehouden met doorvaart en medegebruik door derden. Daarom is een zorgvuldige inpassing van doorvaart en medegebruik nodig. Voor de nieuw te ontwikkelen parken (Borssele, Hollandse Kust Zuid en Hollandse Kust Noord) wil ik geen regime dat afwijkt van dat voor bestaande parken, omwille van duidelijkheid voor de scheepvaart en handhaving van de voorwaarden, dit omdat de nieuwe parken bij de Hollandse kust de bestaande parken gaan omringen.

In Duitsland zien we een met Nederland vergelijkbare regimeverschuiving. Voor de Oostzee parken heeft Duitsland enige jaren terug het beleid aangepast van een gesloten regime naar openstelling onder vergelijkbare voorwaarden als beoogd in Nederland. Voor de Noordzee houdt Duitsland de parken vooralsnog gesloten vanwege de omvangrijke bouwactiviteiten in de Duitse EEZ.

De Belgische parken zijn en blijven gesloten voor doorvaart. Wel zijn specifieke vormen van medegebruik mogelijk gemaakt in het Belgisch ruimtelijk plan voor de Noordzee. Hierin zijn binnen de windenergie gebieden zones aangewezen waar aquacultuur en/of andere vormen van duurzame energie opwekking mogelijk zijn.

In Denemarken is doorvaart en medegebruik zonder beperkingen mogelijk. Men vertrouwt daar volledig op goed zeemanschap.

Mijn conclusie is dat Nederland met de beleidswijziging tot een weloverwogen inpassing is gekomen waarmee het zich niet buiten het level-playing field in omringende landen plaatst. De in 2019 voorziene evaluatie

van dit beleid biedt daarbij de mogelijkheid om op basis van het gedurende enkele jaren waargenomen gedrag van derden in windparken te komen tot bijstelling van de voorwaarden.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus