



IDON

Symposium Samen op de Noordzee

Inhoudsopgave:

Veiligheid

discussie

Natuur

discussie en wandelgangen

Afwegingskader

wandelgang

Ruimte op zee

wandelgangen

Beheer

discussie en wandelgangen

Beleid

wandelgangen [1]

wandelgangen [2]

Europees beleid

discussie

Nieuwsbrief Symposium Samen op de Noordzee, 15 december 2015

Samen op de rotonde Noordzee



Zeemeermin zingt het Noordzeelied

Deze zomer stelde de ministerraad het Integraal Beheerplan Noordzee 2015 (IBN 2015) vast. In oktober stemde de kamer ermee in. Het Interdepartementaal Directeurenoverleg Noordzee (IDON) heeft dit heugelijke feit aangegrepen om een symposium te organiseren voor de betrokken partijen: beleidsmakers, beheerders, vertegenwoordigers van sectoren en belangenorganisaties. Met als thema *Samen op de Noordzee*: hoe blijft het beleid op en beheer van de Noordzee op de toekomst gericht. Op 15 december 2015 vond dit symposium plaats, op een daartoe geëigende plaats: de Hotels van Oranje in Noordwijk, van waar men uitzicht had op de Noordzee. Behalve van gedachten gewisseld over het vervolg is er ook een toast uitgebracht op de totstandkoming van het IBN 2015.

De Noordzee gaat niet op slot. Die boodschap droegen de verschillende sprekers op het symposium *Samen op de Noordzee* uit, dat op 15 december in Noordwijk werd gehouden. Martijn Peijs van het ministerie van LNV zei het letterlijk. Anita Wouters, voorzitter van het IDON (het Interdepartementaal Directeurenoverleg Noordzee) zei het in andere woorden: 'Het Integraal Beheerplan Noordzee 2015 (IBN 2015) is erop gericht om marktpartijen de ruimte te laten. Er is gekozen voor een niet-rigide ruimtelijk-ordeningsbeleid.' Volgens Lieke Berkenbosch, projectleider IBN 2015, is er zelfs ruimte genoeg op de Noordzee, zowel voor de natuur als voor menselijk gebruik. Zij ziet dan ook geen problemen ontstaan tussen de verschillende gebruikers. Hoogstens is het nodig dat de overheid de Noordzee anders gaat beheren, gezien de toename van het aantal gebruikers. Dat stelde Max de Groot, hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat Noordzee. De tijd van stoplichten en kruispunten was volgens hem voorbij. Een rotonde was nodig, 'waarop de gebruikers zich veilig, maar met eigen verantwoordelijkheid, moeten kunnen begeven', aldus De Groot.

Dat het tot nu toe redelijk veilig is op de Noordzee, maakte Jacques van Kooten van het Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart duidelijk. Hij stelde zijn bewering op statistieken van de afgelopen twintig

→ jaar over het aantal ongelukken op de Noordzee. ‘Die vertonen een dalende tendens.’

Tot de schemering inviel, luisterden de tachtig aanwezigen naar nog meer presentaties – over Europees beleid, het afwegingskader en het beheerdersnetwerk – en naar de liederen van de zee-

meermin. Tussendoor gaven zij hun mening over stellingen die dagvoorzitter Job van den Berg gebruikte om discussies uit te lokken. Toen was het tijd om zich naar de bar van de Hotels van Oranje te begeven om samen het glas te heffen op de totstandkoming van het IBN 2015.

Slechts enkele zaken zijn strikt geregeld op de Noordzee

Op de Noordzee gelden geen strenge ruimtelijke-ordeningsregels. Alleen de scheepvaartroutes, de gebieden waar militaire oefeningen worden gehouden en de ecologisch waardevolle gebieden zijn vastgelegd. Voor het overige krijgen marktpartijen de ruimte om eigen initiatieven te ontwikkelen. Volgens Anita Wouters, voorzitter van het IDON, zal het ook van de markt moeten komen als het om bouwen op zee gaat; de overheid beperkt zich, gezien de kosten, tot het stellen van kaders.

“Het versterken van de economische betekenis van de Noordzee en behoud en ontwikkeling van internationale waarden van natuur en landschap door de ruimtelijk-economische activiteiten in de Noordzee op duurzame wijze te ontwikkelen en op elkaar af te stemmen, met inachtneming van de in de Noordzee aanwezige ecologische en landschappelijke waarden”. Anita Wouters haalde in haar presentatie deze volzin uit de Nota Ruimte nog maar eens aan om het beleid dat de overheid voorstaat met de Noordzee, in herinnering te roepen. ‘Het IBN 2015 is uitgegaan van deze hoofddoelstelling van de Nota Ruimte en probeert dan ook het gebruik van de zee in balans te brengen met de bescherming van de natuurwaarden en dat uiteraard op een duurzame wijze.’

Veel vrijheid

Bij beleid hoort sturing, vervolgde zij. ‘Daarbij hebben we in afwijking van wat de Raad voor Verkeer en Waterstaat adviseert, gekozen voor een niet-rigide ruimtelijk-ordeningsbeleid. Slechts een paar



Anita Wouters

zaken zijn strikt afgebakend: scheepvaartroutes, stukken zee waar het ministerie van Defensie oefeningen houdt en de ecologisch waardevolle gebieden. De overige activiteiten worden geregeld aan de hand van vergunningen. En daarin vormt het integraal afwegingskader een belangrijk instrument.’

Beleid en beheer vragen om coördinatie en afstemming. Die taken komen toe aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit ministerie zit dan ook het Interdepartementaal Directeurenoverleg Noordzee (IDON) voor, waarin verder de ministe-

ries van VROM, EZ, LNV, Buitenlandse Zaken en Defensie zitting hebben. Om het de gebruikers van de Noordzee makkelijk te maken is één loket in het leven geroepen voor alle vragen die met beleid en beheer te maken hebben. Wouters: ‘Uiteraard zijn tempo en zorgvuldigheid daarbij belangrijke thema’s.’

Samen

Maatschappelijke consultatie noemde zij van groot belang in het proces dat heeft geleid tot de totstandkoming van het IBN 2015. ‘In het Overlegorgaan Water →

... en Noordzee – het OWN – hebben we geprobeerd met alle maatschappelijke groeperingen tot overeenstemming te komen. Natuurlijk zijn er partijen die liever hadden gezien dat bepaalde passages anders waren verwoord, of die op sommige punten een heel ander beleid hadden willen zien. Maar het werkt nu eenmaal zo dat daar waar belangen botsen, het uiteindelijk de politiek is die een keuze maakt.’ Overigens is het laatste woord over deze geschilpunten niet gezegd, nu het IBN 2015 er ligt. ‘Bij de uitvoering zullen we ongetwijfeld weer met elkaar in discussie raken, maar dat vind ik alleen maar passen bij een beleidsterrein als dit.’

Motie-Geluk

Alvast een voorschot nemend op toekomstige ontwikkelingen zei Wouters dat er bewust is gekozen voor een tijds-horizon die niet verder reikt dan 2015. ‘Bij zo’n tijdspanne kun je je nog net iets voorstellen. Bovendien zijn zaken moeilijk voorspelbaar. Hoe kort geleden is het nog maar dat we bij ontwikkelingen op de Noordzee dachten aan afvaleilanden en vliegvelden. Inmiddels zijn ook de verwachtingen over windturbineparken al weer bijgesteld. Ging de Nota Ruimte nog uit van 6000 MW in 2020, nu denken we dat de ontwikkelingen toch minder snel zullen gaan.’ Een slag om de arm hield ze nog over de uitkomst van de motie-Geluk, die pleit voor kustuitbreiding in de strook tussen Hoek van Holland en Den Haag. ‘Je weet nooit wat uit dat plan nog meer voortrolt.’

Wel dacht ze met stelligheid te kunnen zeggen dat de overheid niet gaat bouwen op zee. ‘De kosten zijn immers enorm.’ Als het daar al van komt, zullen de initiatieven van particulieren moeten komen, al verwees ze opnieuw naar de Raad voor Verkeer en Waterstaat die wel een rol voor de overheid ziet weggelegd. ‘Dat kan nog een boeiende maatschappelijke discussie opleveren.’



‘Geef ruimte aan initiatieven’

Yvonne van den Berg, secretaris milieuzaken van Nogepa (de Nederlandse Olie en Gas Exploratie en Productie Associatie) vindt het IBN 2015 op sommige punten niet helder. ‘Op basis waarvan zijn bijvoorbeeld die beschermingsgebieden vastgesteld?’ Een andere vraag die bij haar leeft, is hoe je de instandhoudingsdoelen definieert. ‘En in het verlengde daarvan vraag ik me af of Nederland met het IBN 2015 niet vooruitloopt vergeleken bij de rest van Europa.’

Een welgemeend advies heeft ze ook voor de beleidsmakers als deze aan de slag gaan met de uitwerking van het IBN 2015: ‘Timmer alsjeblieft niet alles dicht. Geef ruimte aan initiatieven. Zorg dat activiteiten mogelijk blijven, ook in de beschermingsgebieden graag.’

'Gebruikers hoeven elkaar niet in de weg te zitten'

Er is ruimte genoeg op de Noordzee voor zowel natuur als menselijk gebruik. Lieke Berkenbosch, projectleider IBN 2015, ziet zelfs geen problemen ontstaan tussen de verschillende gebruikers. 'Zandwinning, opwekking van windenergie, visserij, recreatie, militaire oefeningen en scheepvaart hoeven het elkaar niet lastig te maken. Sommige functies kunnen zelfs samengaan.'

In haar presentatie over de ruimtelijke ontwikkelingen in de komende tien jaar zei zij dat een analyse van het ruimtegebruik haar had geleerd dat veel functies stabiel zijn of zelfs licht afnemen. 'Alleen zandwinning, de opwekking van windenergie en de bescherming van natuurgebieden vragen meer ruimte. En verder neemt de recreatievaart toe, wordt er land gewonnen en neemt het aandeel maricultuur misschien toe, maar ontwikkelingen van dat laatste is moeilijk in te schatten.' In de balans die de overheid probeert te vinden tussen sturing en vrijheid is bepaald dat enkele bestemmingen zijn vastgelegd en sommige zaken op bepaalde plaatsen zijn uitgesloten. 'Zo mag zandwinning niet binnen de NAP – 20 meter lijn, want aan het kustfundament mag niet worden getornd. Voor de rest is alles vrij, wat weer niet wil zeggen dat alles zo maar kan.'

Kansenkaarten

Aan de hand van kansenskaarten liet zij zien waar bepaalde functies zich mogen en volgens haar ook zullen ontwikkelen. 'Zandwinning mag in principe overall, maar gezien de transportkosten ligt het voor de hand dat de strook tussen de NAP – 20 meter lijn en de 12-mijlszone het meest voor de hand ligt.' De kaart voor windenergie toonde enkele grijze driehoekjes voor de kust



Lieke Berkenbosch

van Noord- en Zuid-Holland die alle buiten de 12-mijlszone liggen. 'Voor zulke zichtbare permanente werken geldt immers het uitsluitingsbeleid, wat in dit geval neerkomt op niet toegestaan binnen deze zone.'

Als laatste toonde zij een kaart die de afzonderlijke kaarten met gebruiksfuncties combineerde. 'En daarop is te zien dat de groeifuncties naast elkaar plaatsvinden, ofwel dat de spanningsvelden beperkt zullen blijven.'

'IBN 2015 houdt onvoldoende rekening met visserij'



Nathalie Steins

Nathalie Steins van het Productschap Vis vindt het beleid dat met het IBN 2015 is ingezet, niet goed voor de visserij. 'Het afwegen van effecten op visserij is geen expliciet onderdeel van het integraal afwegingskader. En ook met de effecten van alle maatregelen en plannen voor de visserij is onvoldoende rekening gehouden.' Volgens haar zijn deze tekortkomingen het gevolg van een verkeerd idee over de aard van de visserij. 'Blijkbaar leeft het idee dat visserij geen ruimte in beslag neemt, maar dat doet het dus wel. En daarmee gaat alles wat je aan andere dingen wilt op de Noordzee, dus ten koste van de ruimte voor visserij.' Alles kan nog ten goede keren als de beleidsmakers twee welgemeende adviezen van haar ter harte nemen: 'Ga eerst na of ergens visserij plaatsvindt, voordat je iets anders op die plek voorstelt' en: 'Als er dan zo'n plan is, kom dan eerst bij ons als sector om de tafel zitten om te kijken hoe we de hinder voor visserij zoveel mogelijk kunnen beperken.'

→ Visserij

De ruimte voor de visserij zag ze afnemen, maar daar zitten volgens haar ook positieve kanten voor de sector aan. 'In zo'n voor de visserij gesloten gebied zal de visstand zich wellicht herstellen. Dat neemt niet weg dat als een visser kan aantonen dat hij schade lijdt als gevolg van het instellen van een gesloten gebied, die schade ook vergoed zal moeten worden.'

Meervoudig ruimtegebruik

Omdat op de Noordzee niets in eigendom is uitgegeven, krijgt geen enkele gebruiker het alleenrecht, zo staat in het IBN 2015. 'Dus als een zandwinnener ergens vergunning krijgt om zand te winnen en een andere partij in datzelfde gebied een kabel of lei-

ding wil aanleggen, kan dat in principe, tenzij de zandwinnener aantoont dat hij daar schade van ondervindt.'

Over het algemeen denkt zij dat functies vaak goed samen kunnen gaan, al zullen er in sommige gevallen wel afspraken gemaakt moeten worden. Als voorbeeld noemde zij militaire oefeningen en zandwinning, recreatievaart en beroepsscheepvaart, en windturbineparken en natuur.

Haar conclusie was dat de druk om tot meervoudig ruimtegebruik te komen gering is. 'Er is ruimte volop. Gebruikers zullen het elkaar niet zo snel lastig maken. Eerder is het de eerste jaren gewoon nog te stil om te kunnen spreken van gezellige drukte op de Noordzee.'

Noordzee is veilig

Het is veilig en het blijft veilig op de Noordzee. Jacques van Kooten van DGTL gaat nog een stap verder. Zelfs als alle scheepvaart zou worden geconcentreerd in de scheepvaartroutes, dan nog blijft het veilig. De ongevalstatistiek geven hem gelijk. Meer dan 25 aanvaringen, branduitbraken aan boord of strandingen doen zich per jaar niet voor.

Tijdens de voorbereidingen van het symposium *Samen op de Noordzee* drongen verschillende gebruikers erop aan dat veiligheid een van de thema's moest zijn die aan bod moesten komen. 'Blijkbaar leeft bij veel mensen de vraag of het met het toenemen van alle activiteiten op zee wel veilig blijft', leidde Van Kooten zijn presentatie in. 'Ik durf daar volmondig ja op te zeggen.'

Als bewijs toonde hij een overzicht van alle significante ongelukken die zich sinds 1986 op het Nederlandse deel van de Noordzee hebben voorgedaan. 'Geen enkel jaar zijn er meer dan 25 aanvaringen, strandingen of branduitbraken geweest en de tendens is bovendien dat dit aantal afneemt.' Nog sprekender vond hij het gegeven dat er bij geen van deze ongevalen doden te betreuren zijn geweest.

Overigens worden er in het kader van het IBN 2015 volgens hem allerlei maatreg-

len genomen die de veiligheid nog zullen vergroten. 'Zo zal er nergens worden gebouwd als de veiligheid voor de scheepvaart in het geding is. Het IBN 2015 bouwt daarmee voort op wat al in de Mijnbouwwet is vastgelegd: in de *clearways* mogen geen dingen die strijdig zijn met de scheepvaart.'



Van Kooten schetste vervolgens het hypothetische geval dat er op zee zoveel gebouwd zou worden dat alle scheepvaart zich wel zou moeten concentreren in de clearways. 'Dan nog wordt het niet onveilig, zo heeft onderzoek aangetoond.'

Windturbineparken

Vervolgens stelde hij de vraag aan de orde welk effect windturbineparken hebben op

de veiligheid van de scheepvaart. 'In het IBN 2015 is bepaald dat er rond obstakels veiligheidszones moeten komen. In een straal van 500 meter rond zo'n obstakel mogen geen vissersvaartuigen of plezierjachten komen. Sommigen vragen zich af of dit nu zo nodig moet, temeer daar andere landen zo'n verbod niet kennen.' Dat laatste ligt volgens Van Kooten iets genuanceerder. 'In het buitenland is het niet overal *uitgesloten*. Soms mag het, soms niet, of onder bepaalde voorwaarden.' Van groter belang vond hij de achterliggende redenen om zo'n veiligheidszone in te stellen. 'Stel dat er iets mis gaat en de opvarenden van een zeiljacht of vissersboot moeten worden gered. Dat gaat dan niet zo makkelijk met een helikopter en ook de reddingboten van de KNRM blijven liever uit de buurt van zo'n paal.' De tegenwerping van de pleziervaarders dat er met al die boorplatforms en windturbineparken zo weinig ruimte overblijft om bijvoorbeeld de oversteek naar Engeland te maken, wuifde hij weg. 'Laten we eens aannemen dat in 2010 die 700 MW aan windenergie er inderdaad staat, dan nemen al die turbines zegge en schrijve 0,1 procent van het zeeoppervlak in. En zelfs al de geplande 6000 MW er zou komen, loopt het oppervlak aan veiligheidszones op tot 1 procent. Waar praten we dus over?'

Stelling: Door de aanwezigheid van kleine schepen op drukke vaarroutes neemt de onveiligheid toe



Rien van der Woude

Meerderheid: eens

‘Wij hebben tegenwoordig zoveel apparatuur aan boord – de opstapschepen zelfs dubbel – dat we ons rustig op zee

kunnen wagen.’ J. Bondina van de Federatie van Hengelsportverenigingen Zuidwest-Nederland was het oneens met de stelling. Maar hij kreeg meteen repliek. ‘Bij mooi weer zal het allemaal geen probleem zijn, maar wat bij slecht zicht? De grote jongens zien die kleintjes niet eens, maar ze komen wel met een snelheid van 25 mijl of meer dichterbij.’ G. Huisink van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders zag geen problemen, dat wil zeggen: ‘Zolang iedereen zich aan de regels houdt, is er niets aan de hand.’ Maar daar zat hem volgens F. Groenendijk van Stichting De Noordzee nu juist de kneep: ‘Analyse van de ongevallencijfers toont aan dat ongelukken meestal het gevolg zijn van menselijk falen.’

R. van de Woude, directeur van het Kust-

wachtcentrum, viel Groenendijk bij. ‘Er gaan dingen fout door menselijk handelen, of eigenlijk het achterwege blijven daarvan. Er wordt geen goede uitkijk gehouden of dat nu visueel of met techniek gebeurt. Het motto zou moeten zijn: zien en gezien worden, maar de kans dat jij als klein bootje niet gezien wordt, is bij slecht weer of harde wind, dus als de omstandigheden marginaal worden, klein. Het hebben van een radar doet er niet toe. Bedenk dat ieder golftopje ook een radarreflector geeft. Conclusie: kleine schepjes zijn gevaarlijk in een scheepvaartroute. Ze horen er gewoon niet thuis.’

Stelling: Kleine schepen kunnen veilig binnen windturbineparken varen

Overgrote meerderheid: oneens

C. Oudendijk, rijkshavenmeester Noordzeekanaal, deelde de stelling niet: ‘Je krijgt te maken met onverwachte stromingen en voor je het weet, zit je bij het ronden van zo’n molen tegen die paal aan. Net zoals dat vroeger met het lichtschip Texel gebeurde.’

H. den Boon van E-Connection, de ontwikkelaar van offshore park Q 7, was minder bevreesd: ‘Het kan wat ons betreft, als men maar voorzichtig is. Als ze maar niet voor anker gaan, want dat hebben we natuurlijk liever niet, dat gaat ten koste van onze kabels.’

J. Dekkers van de Windenergie Ontwikkelingsmaatschappij (WEOM), de ontwikkelaar van het park voor de kust van Egmond aan Zee, is het met Den Boon eens dat het veilig kan, maar: ‘Toch hebben we het liever niet, gezien de risico’s.

Waar ligt de aansprakelijkheid als er iets gebeurt? In dat soort procedures raken we liever niet verzeild.’

H. den Boon haakte daarop in: ‘De eerste twee jaar na de bouw van de palen loopt een duur monitoringsprogramma om de natuureffecten van een windturbinepark te kunnen vaststellen. Gedurende die tijd willen we sowieso geen verstoring.’

A. de Lange van Bootvisvereniging Zuidwest-Nederland voorzag dat de windturbineparken een geliefd plekje voor vissen worden en daarmee voor sportvissers. ‘De palen staan immers in hard substraat. Ik vergelijk het maar met de stormvloedkering in de Oosterschelde, daar valt ’s zomers aardig wat te vangen. Ik kan me niet voorstellen dat een anker van onze boten schade kan aanrichten; die kabels liggen toch zeker niet óp de bodem?’

Jammer dan voor de vissers, kreeg hij tegengeworpen. ‘Binnenkort komt er



Stelling nemen

een wet tot stand die vissers simpelweg verbiedt om nog in een veiligheidszone mogen komen. Punt uit.’

A. van Mannekes van Nogepe (de Nederlandse Olie en Gas Exploratie en Productie Associatie) voegde eraan toe geen voorstander te zijn van het vrijgeven van de veiligheidszones. ‘Blijf alsjeblieft uit de buurt van onze platforms en boortorens. Ik geef toe, er zit vis en dat trekt vissers aan, maar straks hebben we een onbeheersbare situatie.’

‘Er komt geen hek om heen te staan’

De gebieden met bijzondere ecologische waarden gaan niet op slot. Als iemand kan aantonen dat zijn activiteiten geen bedreiging vormen voor de natuurwaarde waarvoor dat specifieke gebied is aangewezen, dan krijgt hij vergunning. Martijn Peijs van het ministerie van LNV verwacht dat de Natuurbeschermingswet in 2007 van kracht wordt in de vier beschermingsgebieden die het IBN 2015 heeft aangewezen.



Martijn Peijs

Het IBN 2015 noemt het Friese Front, de Klaverbank, de Doggersbank en een deel van de Kustzee als te beschermen gebieden, gezien hun hoge ecologische waarde. De eerste drie gebieden liggen in het Nederlandse deel van de exclusieve economische zone (EEZ). Martijn Peijs, senior beleidsmedewerker bij de directie Natuur van het ministerie van LNV, legde in zijn presentatie het verschil uit tussen het beleid dat straks gevoerd gaat worden in de EEZ en dat in de bijzondere gebieden. ‘Voor de hele Noordzee gaat het integraal afwegingskader van het IBN 2015 gelden. Dat wil zeggen dat iemand die een vergunningplichtige activiteit wil gaan ontplooiën, eerst een aantal stappen moet doorlopen.’

Ja, mits

De belangrijkste daarvan zijn dat hij moet aantonen welke voorzorgsmaatregelen hij neemt om mogelijke effecten te voorkomen, wat het nut en de noodzaak van de activiteit zijn en welke verzachtende en compenserende maatregelen hij treft om het verlies aan natuurwaarden goed te maken. Peijs: ‘Je kunt dit beleid samenvatten tot: “ja, je krijgt vergunning, mits...”. In de vier bijzondere gebieden

wordt dit beleid aangescherpt tot “nee, tenzij”. Nieuwe activiteiten zijn er niet toegestaan, tenzij er geen reële alternatieven voorhanden zijn. Bovendien moet er een groot *openbaar* belang mee gemoeid zijn.’ De aanscherping houdt verder in dat in deze gebieden ook voor de niet-vergunningplichtige activiteiten het integraal afwegingskader moet worden doorlopen. Tot slot zal het principe van de compensatie stringenter worden toegepast.

Geen hek

Toch betekenen deze strengere regels niet dat er in de beschermde gebieden niets meer mogelijk is, benadrukte Peijs. ‘Als over een poosje dat formele aanwijzingsbesluit er ligt, dan staat daar in waarom het beschermd moet worden. Neem het Friese Front. Dat wordt beschermd, omdat het gebied belangrijk is voor zeezoeten. Als iemand daar iets wil wat die zeezoeten geen last bezorgt, dan kan dat. Maar hij moet wel eerst aantonen dat die vogels er geen nadeel van ondervinden.’

Activiteiten

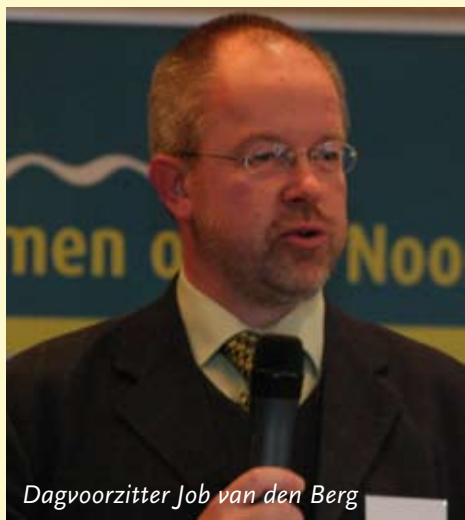
Peijs liet de activiteiten de revue passeren die al dan niet in beschermingsgebieden kunnen worden uitgeoefend. ‘Bag-

gerstort is uitgesloten. Lozingen – dat valt te bezien. Maar er kunnen wel kabels en leidingen worden gelegd, althans dat zal per geval worden bekeken. Over het algemeen verloopt dat de laatste tijd netjes, zonder al te grote gevolgen voor de zeebodem. Maricultuur zou misschien ook wel kunnen, want bij de enige aanvraag die we daar tot nu toe voor hebben gehad – het ging om een perceel in de Voordelta – bleek bij onderzoek dat de effecten erg meevielen. Zandwinning en de opwekking van windenergie zijn voorlopig niet aan de orde, beide activiteiten vinden buiten de bijzondere gebieden plaats.’

Visserij

Uit de zaal kwam de vraag waarom Peijs visserij niet noemde in zijn opsomming van activiteiten die in de beschermde gebieden mogelijk zijn. Zijn antwoord was dat visserij nog onderwerp van gesprek is en daarom niet op het lijstje staat. ‘Visserij – en zeker bepaalde vormen van visserij – laat zich moeilijk combineren met sommige andere functies. Daarover zullen de komende tijd gesprekken worden gevoerd en dat zullen niet de makkelijkste zijn.’

Stelling: Beschermd gebied moeten geheel gevrijwaard worden van menselijke activiteiten



Unaniem tegen

Waarschijnlijk tot verbazing van sommige gebruikers schaarde ook Stichting De Noordzee zich bij de tegenstanders. E. Luiten werd dan ook gevraagd om een toelichting: 'Wij vinden dat gebruik mag. Het hangt alleen af van de manier waarop mensen de zee gebruiken.'

M. de Pender van de Nederlandse Vereniging van Zandwinners wilde de discussie wel voeden door op te merken: 'Misschien wordt de zee er wel beter van. Denk eens aan de aanleg van de Oostvaardersplassen. Puur aangelegd, alom geroemd!' Hij kreeg meteen bijval. 'Inderdaad: alles is erop gericht dat dingen slechter worden. Waarom krijg je geen credits als activitei-

ten zaken gunstig beïnvloeden? Platforms hebben toch een positieve uitwerking op de visstand en de bodemfauna. Dat mis ik in alle stukken.'

Deze hartenkreet speelde dagvoorzitter en discussieleider Job van den Berg door aan een van de makers van het IBN 2015, Lieke Berkenbosch (projectleider IBN 2015 bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat): 'Inderdaad. De Natuurbeschermingswet komt voort uit de Vogel- en Habitatrichtlijn en de VHR houdt alleen maar rekening met negatieve effecten.'

Van den Berg vond dit een mooi moment om over te stappen naar de volgende stelling:

Stelling: Ik kan als bedrijf een bijdrage leveren aan de natuurwaarden in de beschermde gebieden



H. den Boon (E-connection) kreeg de lachers op zijn hand met zijn voorstel: 'Gebruik windturbines als hek om beschermde gebieden. Strafrechtelijk geeft dat de mogelijkheid om de doorgang te verbieden, als je dat als overheid zou willen. Bovendien zijn eigenaren van

windturbineparken zo gebeten op de veiligheid van hun turbines dat ze een waarschuwingssysteem aanleggen dat waarschuwt voor binnendringende schepen en daarvan kan de overheid dan gratis gebruik maken.'

P. Boon van Noordhoek Offshore had een min of meer soortgelijke suggestie. 'Uit onderzoek blijkt dat de poten van platforms een prima substraat bieden voor allerlei organismen. Waarom moeten wij die platforms weghalen als we ze niet meer gebruiken?' Daarop kon de visserijsector niet achterblijven. 'Wij zijn bezig nieuw vistuig te ontwikkelen ter vervanging van de boomkor. Met deze elektrische pulskor hoeven we de bodem niet meer te beroeren.' Ook de sportvissers deden een duit in het zakje. 'Wij sportvissers, we zijn met zo'n 670.000 man, kunnen bijdragen aan de monitoring en signalering.'

Deze opmerking bracht Van den Berg ertoe aan de visserijsector te vragen of beschermde gebieden ook in het belang van vissers zijn. N. Steins van het Productschap Vis gaf als commentaar dat men niet moet denken dat er dankzij die gebieden meer vis komt. 'Dat helpt alleen als je gigantische gebieden afsluit – zo'n beetje ter grootte van de hele Noordzee – plus dat je dan ook nog maatregelen moet nemen die ervoor zorgen dat de visserij zich niet verplaatst.'

Op dat moment greep Martin Peijs van het ministerie van LNV de microfoon. 'Blijkbaar ben ik niet duidelijk geweest in mijn presentatie. Dus herhaal ik het nog maar eens: er gaan geen gebieden op slot. De bedoeling is dat je voor bepaalde zeldzame waarden zo goed mogelijk afsprekt hoe je die in stand houdt. Dingen die daar geen invloed op hebben, mogen gewoon doorgaan.'

Eerst afwegen of een activiteit wel op zee thuishoort

Het integraal afwegingskader uit het IBN 2015 is van toepassing op alle vergunningplichtige activiteiten, waarbij het niet uitmaakt of het om nieuwe activiteiten gaat, of om uitbreiding dan wel verlenging van bestaande activiteiten. Om na te gaan of een bepaalde activiteit op de Noordzee toelaatbaar is, moeten zeker vier stappen worden doorlopen, zette Christoph Reuther van Rijkswaterstaat Noordzee uiteen.

‘Iemand die iets wil op de Noordzee, moet vooraf in kaart brengen wat de mogelijke effecten van de activiteit zijn. Maar dat is niets nieuws. Dat gebeurt nu ook al in de praktijk. Denk aan de plicht om een MER te laten uitvoeren of om schone technieken toe te passen.’ Wat wel nieuw is aan de toets “Voorzorg” uit het integraal afwegingskader van het IBN 2015 is volgens Reuther dat er op basis van de best beschikbare kennis onderzocht moet worden of de nieuwe activiteit toelaatbaar is. ‘Maar stel dat die kennis ontbreekt, dan kan onder bepaalde voorwaarden een vergunning toch gerechtvaardigd zijn.’ Als voorbeelden van zulke voorwaarden noemde hij nader onderzoek of het compenseren van de effecten.

Nut en noodzaak

Deze toets is bedoeld om vast te stellen of de activiteit per se op zee moet plaatsvinden. Reuther: ‘Waarom kan hij niet op land worden uitgevoerd? Vervolgens kijken we naar het openbaar belang, waarbij voor de gebieden met bijzondere ecologische waarden de lat op dat punt extra hoog wordt gelegd.’

Locatiekeuze en ruimtegebruik

Onder deze toets worden maar liefst zeven aspecten in beschouwing genomen, waarvan er volgens Reuther vier nieuw zijn. ‘Zo wordt er geen exclusief recht op een vergunning meer verleend voor een bepaald gebied. Meervoudig ruimtegebruik wordt mogelijk gemaakt. Ook nieuw is dat de effecten op ander gebruik getoetst gaan worden. Activiteiten mogen elkaar niet hinderen.’ Als voorbeeld noemde hij windmolens die het dataverkeer met olieplatforms kunnen verstoren.

Een derde vernieuwing is dat objecten verwijderd moeten worden na afloop van een vergunning. ‘Alleen voor kabels en leidingen kan het bevoegd gezag besluiten dat ze mogen blijven liggen, bijvoorbeeld omdat de maatschappelijke baten van het laten liggen hoger zijn dan van het verwijderen.’

Een laatste nieuwigheid is dat er binnen de 12-mijlszone geen zichtbare permanente werken mogen verrijzen.

Compensatie

Schade moet worden gecompenseerd. De manier waarop, hangt af van de plek waar de schade optreedt. Voor de hele Noordzee geldt dat er in natura of financieel vergoed kan worden en dat een inspannings-



Christoph Reuther

verplichting volstaat. Maar in de gebieden met bijzondere ecologische waarden of in VHR-gebieden telt alleen de resultaatverplichting, kan alleen in natuurwaarden worden gecompenseerd en moet de compensatie ook nog eens voorafgaand aan de activiteit worden uitgevoerd.

Samenvattend stelde Reuther dat het integraal afwegingskader is bedoeld om – naast de bescherming van het natuurlijk systeem – de economische functies in te passen in dit natuurlijke systeem en dat zo te doen dat ze onderling worden afgestemd in ruimte en tijd.

‘Laat publiek zien dat Noordzee het beschermen waard is’

Esther Luiten, woordvoerder van de Stichting De Noordzee is blij dat de beschermingsgebieden een plek hebben gekregen in het IBN 2015. ‘Maar daarmee zijn we er niet. De bescherming treedt pas echt in als ze zijn aangewezen en zo ver is het nog niet.’

Kritiek heeft ze ook: ‘De titel IBN 2015 veronderstelt wel dat het een integraal plan is, maar in de praktijk zien we dat onvoldoende terug. Kijk maar eens hoe het gaat met de havenontvanginstallaties.’ Verder ontbreekt het nog aan uitvoeringsprogramma en aan budget.

Volgens haar doet de overheid er goed aan een campagne te voeren voor de Noordzee. ‘Maak een mooie film die duidelijk maakt dat de Noordzee het beschermen waard is. Veel mensen kennen de Noordzee niet of nauwelijks en onbekend maakt onbemind.’



Esther Luiten



Arie de Lange



Jan Willem Wijnstroom

‘Minder wind graag’

Arie de Lange van de Bootvisvereniging Zuid-West Nederland:

‘Het huidige Noordzeebeleid dat uitgaat van meervoudig ruimtegebruik moet. Het kan niet anders – door het intensief gebruik van de zee. Onze vereniging pleit er voor dat de bootvisserij geen beperkingen wordt opgelegd. We verstoren het milieu niet, daarnaast kunnen onze leden niet iedere dag vissen, omdat we bijvoorbeeld al niet meer kunnen varen bij meer dan windkracht 4.’

Wat is uw nieuwjaarswens voor de Noordzee?

De Lange: ‘Een veilig 2006 met goed weer. Dus minder wind graag.’

“Viscollega” en beleidsmedewerker van Sportvisserij Nederland Jan Willem Wijnstroom heeft nog een andere wens voor de Noordzee. ‘Jarenlang is er nationaal en internationaal veel geld en energie in gestoken om de zalm terug te krijgen in de Rijn. Dat begint te lukken. De zoet-zoutovergang in de Maasmond is hierbij van groot belang. Sportvisserij Nederland betreurt het dat de aanwijzing van het kustzonegebied met een bijzondere ecologische waarde stopt bij de Hondsbossche zeevingering en dat deze niet is doorgetrokken naar de Maasmond. Dat is een gemiste kans.’

De rotonde van De Groot



Max de Groot



De rotonde

De tijd dat de overheid de Noordzee kan beheren als was het een kruispunt, is voorbij. Omdat het aantal ‘verkeersdeelnemers’ groeit, is het beter het kruispunt om te bouwen tot een rotonde. De overheid moet dan zorgen voor afspraken die passen in de nationale en internationale voorschriften. Het integraal afwegingskader als het verkeersreglement voor de Noordzee.

Nu de Noordzee meer gebruikers aantrekt – Max de Groot, hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Noordzee, noemde de toenemende zandwinning en nieuwkomer windenergie –

lukt het niet meer om het gebruik met stoplichten te regelen. ‘De gebruikers moeten zich veilig, maar met eigen verantwoordelijkheid, op een rotonde kunnen begeven.’

Volgens hem is het wel zaak dat de overheid als beheerder nieuwe stijl publieksgerichter te werk gaat, en verder efficiënt en transparant is. ‘Daartoe is in het IBN 2015 afgesproken om een beheerdersnetwerk op te richten, waaraan alle beheerders deelnemen en waarin zij gelegenhedencoalities vormen.’ Voor de volledigheid somde hij alle beheerders nog maar eens op: de ministeries van LNV, Verkeer en Waterstaat, VROM en Economische Zaken (inclusief de diensten die daar onder

... vallen), de Kustwacht en het Openbaar Ministerie met het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD). Rijkswaterstaat Noordzee zal als coördinerend beheerder van het netwerk gaan optreden.

Taken

Het beheerdersnetwerk krijgt als taak de klant beter te bedienen, de beheertaken goed op elkaar af te stemmen en verder te zorgen voor een goede afstemming tussen enerzijds handhaving en beheer, en anderzijds beheer en beleid. De Groot: 'Om de gebruikers beter te kunnen bedienen, zal het Noordzeeloket worden uitgebreid, bijvoorbeeld met alle informatie over vergunningen. Hoe dat eruit gaat zien, is al te ontdekken, want voor windenergie is daartoe al een flinke aanzet gegeven.'

In de praktijk zal de gebruiker aankloppen bij het loket van de beheerder die het meest relevant is gezien de aard van de aanvraag. 'Vervolgens is het aan ons als overheid om ons achter

dat loket zo te organiseren dat alle facetten die met het proces van vergunningverlening te maken hebben, soepel worden afgewerkt, zonder de gebruiker nog eens lastig te vallen. Het doel is dus administratieve lastenverlichting, zowel voor de gebruiker als voor de overheid.'

Nieuw beleid

Ook bij het punt 'afstemming van beheer en beleid' stond De Groot in zijn presentatie wat langer stil. 'Stel dat er nieuwe regels komen – ik denk met name aan Brussel, waar gewerkt wordt aan het Europese Maritieme Beleid en de Europese Maritieme Strategie – dan is het onze taak om te kijken of die nieuwe regels gevolgen hebben voor de praktijk.'

Maar hij wil niet dat er éénrichtingverkeer gaat ontstaan. 'Ik nodig alle gebruikers uit om ook gelegenheidscoalities te vormen en om met voorstellen en initiatieven te komen met als uiteindelijk doel een optimaal gebruik van de Noordzee.'

Vragen en discussie naar aanleiding van de presentaties van Reuther en De Groot:



De heer Huisink

M. de Pender van de Nederlandse Vereniging van Zandwinners vroeg zich af of het wel zo handig is dat de sector voor elke aanvraag afzonderlijk een MER gaat opstellen. 'Is het niet effectiever dat de overheid bepaalde taken zelf uitvoert? Dus in dit geval een MER opstart voor de hele zandwinning?'

De Groot: 'De reden dat de overheid dat niet doet, is simpel. Als wij eerst een MER uitvoeren en vervolgens als bevoegd gezag de MER en de werkzaamheden gaan beoordelen, dan manoeuvreren we

ons in een dubbele en dus onacceptabele positie.'

G. Huisink van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders vond dit een 'zorgelijk antwoord'. 'Aan de ene kant

wil de overheid keuzes maken, maar aan de kant niet vooraf de verantwoordelijkheid nemen. In feite gaat u dus aan de zijlijn staan kijken waar het bedrijfsleven mee komt.' Anita Wouters, voorzitter van het IDON, ging daarop in. 'We moeten de vergelijking maken met het land. Ook daar heeft de overheid een stapje terug gedaan. Daar laten we het nu aan de zand- en grindwinners over om met plannen te komen. Die benadering heeft geleid tot recreatieplassen waar de bevolking tevreden mee is. Daarnaast speelt mee – terugkerend naar de situatie op zee – dat er meerdere commerciële belangen spelen waar we als overheid een keuze uit moeten maken. Daar moeten we niet in treden. Die vermenging willen we niet.'

Meervoudig ruimtegebruik

Een tweede vraag had betrekking op de passage in De Groot's presentatie om gelegenheidscoalities te vormen. 'Moeten bijvoorbeeld de baggersector en de visserij eerst samen een MER opstellen en zich vervolgens bij het loket melden met de vraag of ze samen een vergunning krijgen of hoe gaat het straks precies in zijn werk?'

Innovatieve oplossingen voor de Noordzee

Ir Peter J.J. Boon, operations manager van Noordhoek Offshore B.V. over het huidige Noordzeebeleid: 'Noordhoek staat wat verder af van het beleid, omdat het dieper in de keten zit. Onze klanten, bijvoorbeeld de oliemaatschappijen en baggerbedrijven, hebben hier meer mee te maken. In het algemeen is het wel zo dat hoe meer er vanuit de overheid wordt geregeld, hoe meer werk dit het bedrijfsleven oplevert. Er is nog veel ruimte op zee, hou rekening met elkaar, zodat nieuwe initiatieven mogelijk worden. Noordhoek draagt hier graag aan bij.'

De nieuwjaarswens van Peter Boon voor de Noordzee:

'Ik hoop dat het beleid voor de Noordzee ons allen blijft stimuleren om creatieve en innovatieve oplossingen te vinden en uit te voeren.'

→ C. Reuther herhaalde dat een initiatiefnemer niet langer het alleenrecht verwerft, met name als het gaat om niet-locatiegebonden activiteiten. 'Allemaal leuk en aardig', riposteerde de vertegenwoordiger van de visserijsector, 'maar meervoudig ruimtegebruik komt erop neer dat er minder ruimte overblijft voor de visserij.' Dat beaamde De Groot. 'Laat het maar eens gezegd worden: er blijft inderdaad minder ruimte over voor visserij. De sector staat nu eenmaal al jaren onder druk, ook door regelgeving vanuit Brussel.' 'Maar', vulde Wouters aan, 'is dat nu eigenlijk wel zo nadelig voor de sector? Onze economie leeft tenslotte bij schaarste.' Ze dacht zelf het antwoord op haar retorische vraag te kunnen geven. 'Ik heb niet de indruk dat de positie van de sector de laatste jaren enorm verslechterd is. En ook de vooruitzichten wijzen daar niet op. Er wordt omgevlagd, geïnternationaliseerd, en er worden nieuwe visgebieden ontsloten.'

Tijd

De laatste vraag uit de zaal die dagvoorzitter Job van den Berg aan de presentatoren doorspeelde, was: 'Hoe garanderen we dat we niet in oneindige afwegingsprocedures verstrikt raken, zeker als je meerdere partijen bij een aanvraag gaat betrekken? Of als er ineens een ander beest voorbijkomt zwemmen dan in de instandhoudingsdoelen is genoemd. Hoeveel tijd

is er met andere woorden gemoeid met het doorlopen van het afwegingskader?'

M. Peijs gaf toe dat er tijd mee gemoeid zal zijn. 'Dat kan niet anders, er moeten immers belangen worden afgewogen.' Maar hij waarschuwde voor het opdemen van een nieuw spookbeeld. 'Het is niet zo dat door het opduiken van een nieuw beest de boel ineens komt stil te liggen.' De Groot kon aanvullend de olie- en gaswinningssector gerust stellen: 'Voor bestaande gebruikers geldt een snellere doorlooppcedure, omdat we de nut-en-noodzaaktoets kunnen overslaan. Daarmee boeken we al een enorme tijdswinst. Maar ik verahul niet dat het voor een nieuwe gebruiker als de windenergiesector een tamelijk dramatisch proces is, in tijd gemeten dan. Blijkbaar moeten we het nog leren.'

Havenontvangstinstallaties

Van Stichting De Noordzee kwam tot slot de vraag waarom het beheerdersnetwerk geen punt maakt van de aanleg van havenontvangstinstallaties. De Groot gaf ruitelijk toe op dit punt een steek te hebben laten vallen. 'Maar daarom is het goed dat uw stichting als waakhond optreedt en ons aan ons jasje trekt. Het toont maar weer eens het belang van samenwerking aan. In ons eentje lukt het niet. Vandaar ook de titel van de bijeenkomst vandaag.'

'Zorg dat de uitvoering niet tot vertraging leidt'

Als Peter Stol van de Velin (de Vereniging van Eigenaren van Leidingen in Nederland) en daarnaast werkzaam bij de NAM (Nederlandse Aardolie Maatschappij B.V.) de beleidsmakers een advies mag geven dan is het dit: zorg ervoor dat de uitvoering van het IBN 2015 niet tot vertraging leidt bij de afhandeling van vergunningaanvragen. 'Ik ben bang dat er zoveel getoetst gaat worden in het integrale afwegingskader dat een aanvraag een tijdrovende kwestie wordt.' Stol is sowieso bezorgd of vergunningen nog wel verleend zullen worden. 'Als ik het vergelijk met dertig jaar geleden, kan er nu niet alleen minder, maar vraagt het vergunningentraject ook meer

tijd. Toen kreeg je zonder veel problemen een vergunning, nu is het risico aanmerkelijk groter dat een aanvraag sneuvelt.'

Stol is verder benieuwd naar de regelgeving voor de beschermingsgebieden. 'Mag daar straks nog wel iets?' Of worden deze gebieden met zoveel "mitsen en maren" omkleed, dat vergunningen slechts zeer beperkt verleend zullen worden?'



Peter Stol

Behalve het IBN 2015 is er ook nog het EMB en de EMS



Els de Wit



Floor van Houdt



Kees Polderman

De Europese Maritieme Strategie (EMS) lijkt meer het karakter van een kaderrichtlijn dan een strategie te krijgen. Els de Wit, senior beleidsmedewerker van DG Water van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en projectleider EMS, is daar niet gelukkig mee, maar toch ziet ze ook de voordelen van een EMS. Alle zeeën krijgen dezelfde bescherming bijvoorbeeld.

Vergelijkbaar met het IBN 2015 streeft ook de EMS een duurzame balans na tussen bescherming en gebruik. Ook niet nieuw is dat de EMS de lidstaten aanspoort om zich rond een zee te groeperen, zoals dat nu in het geval van de Noordzee ook al in OSPAR-verband gebeurt. Dat vindt De Wit verheugend, maar tegelijkertijd vraagt zij zich af of straks de implementatie van de EMS spanning gaat geven met diezelfde OSPAR-conventie.

Voorlopig is het nog niet zover. Met de uitvoering van de EMS worden de lidstaten – zoals het er nu voorstaat – pas geacht te beginnen in 2018. ‘Voor die tijd moeten monitorings- en maatregelenprogramma’s worden opgesteld – die in 2016 klaar moeten zijn – en die in 2021 tot het uiteindelijke doel van de EMS moeten leiden: een goede milieustatus van de Zwarte Zee, de Middellandse Zee, het noord-oostelijk deel van de Atlantische Oceaan, de Noordzee en de Oostzee.’

Voordelen

In haar korte presentatie somde De Wit de belangrijkste voordelen van de EMS op. ‘Alle zeeën worden ermee op eenduidige wijze beschermd; de handhaving en de naleving worden er door versterkt – want ja, als er boetes betaald moeten worden aan Brussel, hechten landen ineens meer gewicht aan regels dan als er geen sancties op overtredingen staan – en ten slotte komt er stroomlijning in de manier waarop landen aan monitoring en *assessment* doen.’

In meer detail komt het voorstel van een kaderrichtlijn er op neer dat elk land zijn eigen maritieme strategie moet opstellen, zij het in overleg met de buurlanden. Vier jaar later moet die strategie gevolgd worden door een *assessment*, waarin de problemen én de sterke punten van de zee moeten komen te staan. Ook hier is weer een parallel te trekken met wat er in OSPAR-verband gebeurt: deze *assessments* lijken sprekend op de *Quality Status Reports* die OSPAR verlangt.

Europees Maritiem Beleid

Over ander Europees beleid dat nog in de kinderschoenen staat – het Europees Maritiem Beleid (EMB) en de voorloper, het Groenboek – hielden Floor van Houdt, werkzaam bij het DG voor visserij en maritieme zaken van de Europese Commissie in Brussel, en Kees Polderman, die door het IDON is aangewezen

als deelnemer aan de *expert group* van de 25 landen die het EMB voorbereiden, een presentatie.

Van Houdt schetste de werkwijze van de Europese Commissie om te komen tot een verantwoord gebruik van de zeeën. ‘Er zijn verschillende werkgroepen, er vindt veel interdepartementaal overleg plaats waarbij ook experts uit de verschillende lidstaten worden betrokken. Voor Nederland is dat Kees Polderman. In die werkgroepen geven de lidstaten aan wat zij al gedaan hebben en over welke gegevens zij al beschikken. Zo is het IBN 2015 onlangs nog besproken in de werkgroep die zich richt op *spatial planning*.’ Daarnaast is de EC volgens Van Houdt geïnteresseerd in de inbreng van gebruikers van de zee, dus zij riep iedereen op bijdragen, al dan niet in de vorm van *position papers*, aan haar op te sturen.

Volgend jaar moet deze consultatieronde leiden tot het Groenboek. ‘Dat is nog geen beleidstuk, maar een discussiestuk, waar iedereen nog het zijne van kan zeggen’, aldus Van Houdt.

Kees Polderman, die de Nederlandse ervaring in Brussel inbrengt, vulde aan dat zijn eerste taak bestond uit het beantwoorden van een ‘eenvoudige vragenlijst’ over hoe het bestuurlijk geregeld is en in welke mate er met buurlanden wordt samengewerkt. ‘Daaruit kwam naar voren dat Nederland een van de weinige landen is waar de samenwerking goed is ...’

georganiseerd.' Als voorbeelden noemde hij het IDON, maar ook het Overlegorgaan Water en Noordzee (OWN).'

De boodschap die Polderman in Brussel uitdraagt, is dat Europa er goed aan doet te kiezen voor een 'integrale horizontale benadering, omdat die iets toevoegt aan wat er al loopt en wat kaderstellend is. En ik krijg de indruk dat die boodschap is opgepakt.'

Polderman heeft duurzame economische ontwikkeling genoemd als een punt

dat Nederland belangrijk vindt, evenals ecologisch duurzaam gebruik, ruimtelijk management en *research and development* om te komen tot innovatieve ontwikkelingen.

Tot slot kon Polderman nog meedelen dat de Europese Commissie eind januari naar Nederland komt om te praten over beleid en beheer van de Noordzee en om een bezoek te brengen aan Rotterdam, met de bedoeling zich te laten voorlichten over de plannen om de Maasvlakte uit

breiden, de Maeslantkering te bezichtigen en kennis te nemen van de havenontwikkelingen als onderdeel van het maritiem beleid.

Discussie over Europees beleid



Heer van Mannekes



Stemmen

Tot een echte discussie kwam het niet meer na een hele dag luisteren en uiteenzettingen aanhoren. Maar een enkeling wilde toch nog een opmerking plaatsen over de Europese betogen. A. Mannekes van de Nogepea zei zeker in te gaan op de uitnodiging om via de nationale inbreng bij te dragen aan het Europees Maritiem Beleid. En J. Wiersma (baggerbedrijf Van Oord) vroeg zich af of als gevolg van de Europese bemoeienis landrotten straks mee gaan bepalen wat er op zee gaat gebeuren. Die vrees kon Kees Polderman meteen wegnemen. 'De invloed van Oostenrijk en andere *land-locked states* is niet zo pregnant. Daar komt bij dat de term Europees Maritiem Beleid de lading eigenlijk niet dekt. Men had het beter een integrale visie op zeeën kunnen noemen. Nu meer en meer landen die niet zo op de zee zijn gericht, daar achter komen en zich op het verkeerde been gezet voelen, beraden zij zich op hun inbreng.'

De laatste opmerking kwam van G. Huisink van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders. 'Ik krijg de indruk dat wij als gebruikers van de zee als een bedreiging worden gezien en dat verontrust me. Zo ook ben ik bezorgd over de kwaliteit van de Europese wetgeving die eraan komt.'

Blauw

Voordat Job van den Berg iedereen de weg naar de bar uitlegde, wilde hij nóg een keer de mening van de deelnemers weten over de eerder besproken stelling of iedereen vond of er voor zijn of haar belangen voldoende mogelijkheden liggen op de Noordzee. 'En dan gaat het mij vooral om het aantal mensen dat van gedachten is veranderd door wat zij vandaag te horen hebben gekregen. Willen die mensen hun blauwe kaart opsteken.' Niet één ging er de lucht in.