

in dit nummer:

EERST ZEERESERVAAT, PAS DAN
TWEDE MAASVLAKTE

AIS-WALINFRASTRUCTUUR
WAAKT OVER DE ZEE

WALVISSEN GESTRAND

INTEGRAAL BEHEERPLAN
NOORDZEE IN VOORJAAR
GEREED

WERK AAN NIEUWE NOORDZEE-
ATLAS GAAT DOOR

INCIDENTENKALENDER

OLIEBESTRIJDING
OP DE WADDENZEE

NIEUWE REGELS VOOR DE
VESTIGING VAN WINDTURBINE-
PARKEN OP ZEE

NIEUWE KAART TOONT
SCHEEPVAARTBEWEGING

ARCA LICHT VERLOREN ANKERS

VUILVISSEN OP ZEE GAAT DOOR

AQUACULTUUR VERNIEUWT ZICH

DE EUROPESE MARIENE STRATE-
GIE, BEST BELANGRIJK

NEDERLAND EN POLEN LEREN
VAN ELKAARS RUIMTELIJKE
PLANNEN OP ZEE

“INTERNATIONALE BELEIDS-
CONFERENTIE IN EGMOND OVER
WIND OP ZEE”

NOORDZEELOKET

Het Interdepartementale Directeurenoverleg Noordzee (IDON) is een samenwerkingsverband tussen de Ministeries van Buitenlandse Zaken, van Defensie, van Economische Zaken, van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, van Financiën, van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

augustus 2005, nummer 1

Voor het eerst is al het beleid voor de Noordzee samengevat in één rapport. Met de vaststelling, in juli, door het kabinet van het Integraal Beheerplan Noordzee 2015 is duidelijk geworden hoe het beheer van de Noordzee de komende tien jaar gestalte gaat krijgen.

Het Integraal Beheerplan Noordzee 2015 (IBN 2015) kent drie thema's: een gezonde, een veilige en een rendabele zee, die aansluiten bij de integrale hoofddoelstelling van het nationale en internationale Noordzeebeleid. Per thema is geanalyseerd welke aanpassingen in het beheer nodig zijn om de ontwikkelingen van de komende tien jaar in goede banen te kunnen leiden. Het kabinet heeft in de Nota Ruimte gekozen voor een sturingsfilosofie, die bestemmingen waar nodig ruimtelijk vastlegt, maar marktpartijen ook ruimte biedt om initiatieven te ontwikkelen en eigen ruimtelijke keuzes te



Kabinet stelt Integraal Beheerplan Noordzee 2015 vast

maken. De uitwerking van het beleid van de Nota Ruimte is een belangrijk element van het IBN 2015. De ruimtelijke sturing is kort samengevat gericht op de duurzame beschikbaarheid van “ruimte voor gebruik” en “ruimte voor natuur”. De ruimte moet efficiënt worden gebruikt, rekening houdend met bestaand gebruik en natuurwaarden. Ongewenst gebruik kan worden geweerd, omdat van nieuwe activiteiten nut en noodzaak moet worden aangetoond. Voor de sterkste groeifuncties – zandwinning, windenergie en natuurbescherming – zijn kanskaarten gemaakt, waarop de meest waarschijnlijke ontwikkeling is aangegeven (zie kaart). Hieruit blijkt, dat functies in het algemeen goed naast elkaar kunnen bestaan. Wel neemt de ruimte voor visserij geleidelijk af. Dit kan echter positieve gevolgen voor de visstand.

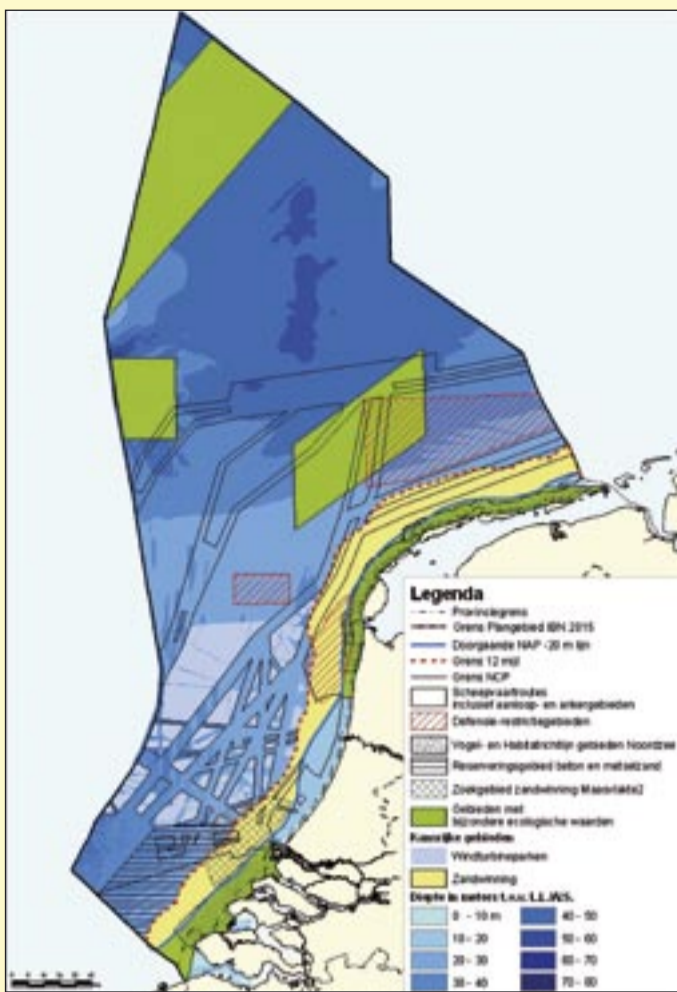
Om alle activiteiten in de Noordzee te kunnen reguleren krijgt de beheerder de beschikking over een nieuw instrument, het integraal afwegingskader (zie daarvoor het artikel over het integraal afwegingskader).

MARINE PROTECTED AREA

Het IBN 2015 trekt scherpere grenzen om gebieden met bijzondere ecologische waarden dan de Nota Ruimte. In een gezamenlijk onderzoek van RIKZ en Alterra, met mede-

werking van NIOZ en RIVO, zijn alle beschikbare data over de ecologische waarden en nu aanwezige soorten geanalyseerd en gebundeld in het rapport *Gebieden met bijzondere ecologische waarden op het Nederlands Continentaal Plat*. Daarmee is een goed overzicht beschikbaar gekomen van de huidige natuurwaarden van de Noordzee. Dat heeft drie gebieden met bijzondere ecologische waarden opgeleverd die voldoen aan de internationale criteria van zowel OSPAR als de Vogel- en Habitatrichtlijnen (VHR): de Doggersbank, de Klaverbank en het Friese Front. Verder wordt de bescherming van de Kustzee ter hoogte van de Waddeneilanden uitgebreid tot de doorgaande NAP –20m lijn en krijgt ook de Westerscheldemonding een status als natuurgebied. Het voornemen is om deze gebieden binnenkort aan te melden als speciale beschermingszone in het kader van de VHR en Marine Protected Area in het kader van OSPAR. Het kabinet neemt daarvoor begin 2006 een besluit. Het integraal afwegingskader voor vergunningverlening bevat specifieke bepalingen voor activiteiten in deze gebieden met bijzondere ecologische waarden. De gebieden gaan niet op slot voor ander gebruik, maar als activiteiten significante effecten hebben op de te beschermen waarden, kunnen ze alleen onder bepaalde voorwaarden doorgaan. De negatieve effecten moeten worden gecompenseerd.

lees verder op pagina 2 >>



vervolg van pagina 1 >>

BEHEERDERSNETWERK NOORDZEE

Het IBN 2015 is een gezamenlijk product van de ministeries van VenW, LNV, EZ en VROM. De afgelopen twee jaar hebben deze ministeries intensief samengewerkt, waarbij het Interdepartementaal Directeurenoverleg Noordzee (IDON) als stuurgroep fungeerde. Een belangrijk resultaat van het IBN 2015 is ook, dat de samenwerking op beheergebied wordt versterkt. Onder leiding van coördinerend beheerder Rijkswaterstaat Noordzee wordt een Beheerdersnetwerk Noordzee in het leven geroepen, waarin alle rijksorganisaties met beheertaken nauwer gaan samenwerken. Het accent ligt daarbij op informatievoorziening en vergunningverlening gericht op een betere bediening van de maatschappij.

Het plan is in te zien of te downloaden op de website www.noordzeeloket.nl. U kunt het rapport ook bestellen bij Rijkswaterstaat Noordzee, Ria Alleman, telefoon 070 336 68 01, e-mail h.m.alleman@dnz.rws.minvenw.nl

MEER INFORMATIE:

Leo de Vrees
(VenW, Rijkswaterstaat Noordzee)
Telefoon 070 336 66 09
l.p.m.dvrees@dnz.rws.minvenw.nl

Lieke Berkenbosch
(VenW, Rijkswaterstaat RIKZ)
Telefoon 070 311 43 67
a.berkenbosch@rikz.rws.minvenw.nl

Integraal afwegingskader reguleert activiteiten

Het Integraal Beheerplan Noordzee 2015 introduceert een nieuw instrument waarmee de beheerder activiteiten in de Noordzee kan reguleren, het integraal afwegingskader. Dit kader is van toepassing op alle vergunningplichtige activiteiten, zowel voor nieuwe als voor verlenging of uitbreiding van bestaande activiteiten. Denk aan zandwinning, windturbineparken, kabels en leidingen, olie- en gasinstallaties en maricultuur (het kweken van vis en schaaldieren). Gebruik dat niet vergunningplichtig is of internationaal is gereguleerd, zoals visserij en scheepvaart, valt buiten de werksfeer van het afwegingskader.

Met behulp van het integraal afwegingskader is het mogelijk om per vergunning af te wegen of een activiteit toelaatbaar is. Daarbij wordt gekeken naar ruimtelijke aspecten, ecologische en milieugevolgen en de voorschriften en beperkingen die gelden bij verlening van een vergunning. Het afwegingskader is geheel van toepassing als een activiteit m.e.r.-plichtig is en als uit het milieueffectrapport blijkt dat de gevolgen ingrijpend zijn. Als dit niet het geval is, moet in ieder geval getoetst worden of het ruimtegebruik efficiënt is.

In het integraal afwegingskader gaat het in feite om de vier toetsen die in de *Nota Ruimte* zijn genoemd. In de tabel is

Toets	Doel	Gevolgen voor activiteiten van al bekende functies	Gevolgen voor activiteiten van nieuwe functies (waarvoor nog geen beleid beschikbaar is)
Voorzorg	Voorkomen en beperken van milieu-effecten	Is bestaand beleid of bestaande praktijk	Voorzorgtoets uitvoeren
Nut en noodzaak	Weren van ongewenst gebruik	Verwijzing naar bestaand beleid of bestaande praktijk	Aantonen nut en noodzaak; bij twijfel maatschappelijke kosten-batenanalyse
Locatiekeuze en beoordeling ruimtegebruik	Zorgvuldig met ruimte omgaan	Van toepassing voor locatiegebonden functies	Van toepassing voor locatiegebonden functies
Natuurmitigatie en compensatie	Bescherming van natuurwaarden	Van toepassing bij significante effecten	Van toepassing bij significante effecten

Tabel 1. Doel van de toetsen en consequenties voor bestaande en nieuwe functies

uitgewerkt wat het doel is van die toetsen en wat dit betekent voor (nieuwe) functies.

Het afwegingskader geldt voor de gehele Noordzee, inclusief de EEZ. Voor de gebieden met bijzondere ecologische waarden bevat het afwegingskader enkele specifieke bepalingen. Activiteiten met grote gevolgen zijn daar alleen toelaatbaar als er geen alternatieven zijn en er sprake is van een groot openbaar belang. Voor VHR-gebieden is naast het algemene afwegingskader het afwegingskader van de herziene Natuurbeschermingswet 1998 van toepassing.

MEER INFORMATIE:

Christoph Reuther
(VenW, Rijkswaterstaat Noordzee)
Telefoon 070 336 67 64
c.reuther@dnz.rws.minvenw.nl

Leo de Vrees
(VenW, Rijkswaterstaat Noordzee)
Telefoon 070 33 66 609
l.p.m.dvrees@dnz.rws.minvenw.nl

Procedures windenergie op zee opgeschort

De belangstelling om windenergie op te wekken op de Noordzee is zo groot dat de procedures die moeten leiden tot de aanleg van windturbineparken zijn opgeschort. Ook de subsidiekraan is dichtgedraaid. In de tussentijd lopen studies naar de opbrengst van windenergie op zee, de schade voor het milieu, en een realistisch perspectief voor het aantal windturbineparken in 2010.

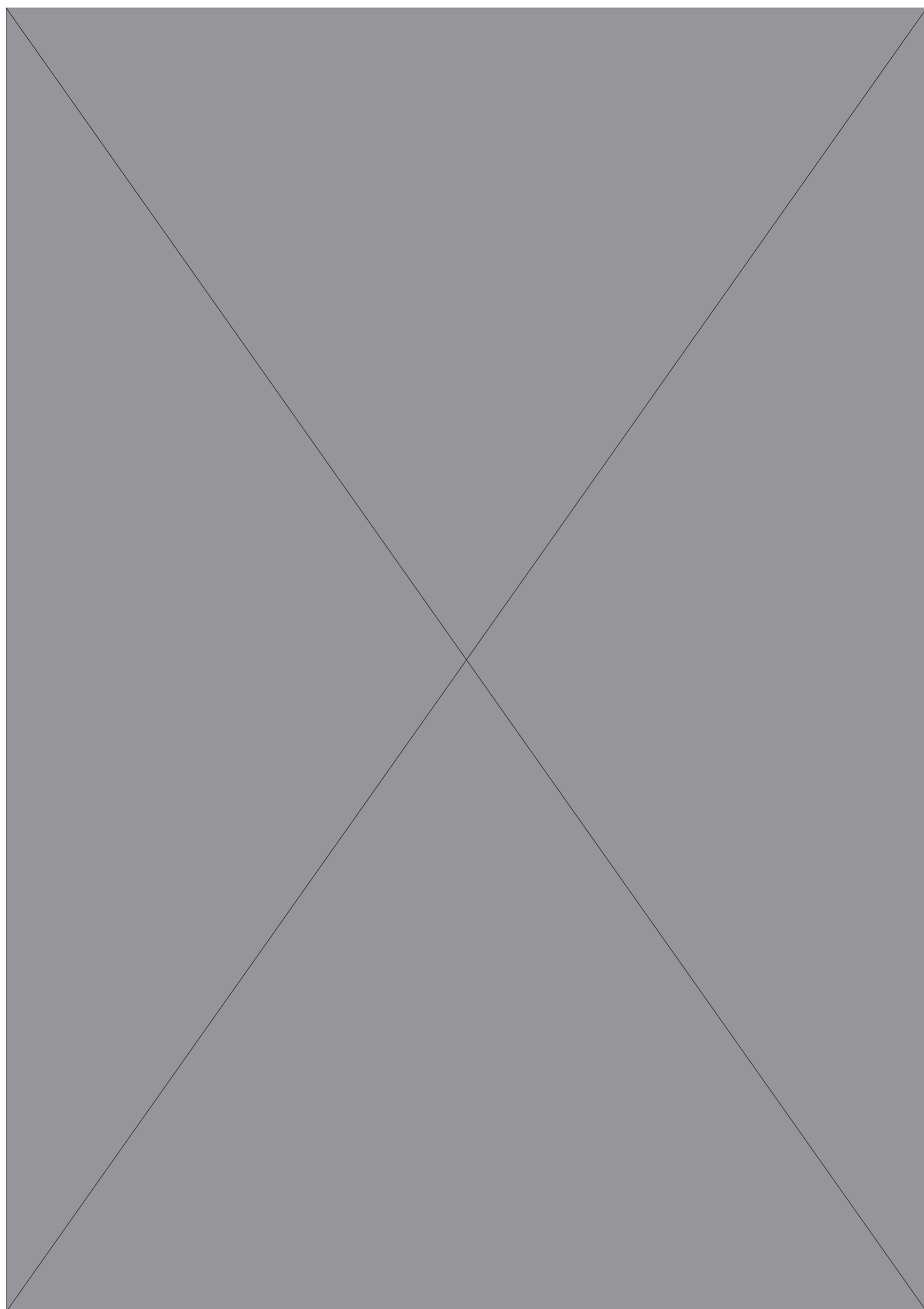
Sinds op oudejaarsdag van 2004 het verbod op windturbines op zee is opgeheven, staan de gegadigden te trappelen: zes initiatiefnemers hebben hun oog laten vallen op ongeveer 25 verschillende locaties. Inmiddels lopen er 57 m.e.r.-/vergunning-procedures om windturbineparken op de Noordzee op te richten. Bovendien zitten er nog aanvragen in de pijplijn, waarmee het totaal op 78 procedures kan komen voor al met al 48 locaties. Wel overlappen op veel locaties de initiatieven elkaar. Op www.noordzeeloket.nl staat een overzichtskaart, waarop is aangegeven om welke locaties het gaat.

SCHORSING PROCEDURES

Staatssecretaris Melanie Schultz van Haegen van Verkeer en Waterstaat heeft begin juni de (m.e.r.-)procedures voor de aanleg van windturbineparken op zee drie maanden opgeschort. Deze beslissing heeft onder meer te maken met het grote aantal initiatieven. Daarnaast spelen andere ontwikkelingen. Zo is het de vraag of het vermogen dat deze nieuwe parken genereren (maximaal 21.000 MW), goed kan worden ingepast in het landelijke elektriciteitsnet. Ook lopen er studies die interessante informatie kunnen opleveren. Het CPB en ECN bestuderen bijvoorbeeld de opbrengst van windenergie op zee. Daarnaast heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage geadviseerd om te kijken hoe windenergie kan worden opgewekt zonder te veel schade voor het milieu.

ACTIES

Tijdens de 'afkoelingsperiode' doet het ministerie van Verkeer en Waterstaat onderzoek naar de stapeling (cumulatie) van effecten voor het milieu en welk standpunt het daarover moet innemen. Tegelijkertijd werkt het ministerie van Economische Zaken aan een realistisch perspectief voor het aantal windturbineparken in 2010. Beide ministeries overleggen ook met de initiatiefnemers om de hoeveelheid initiatieven te reduceren tot



Kaart: Windturbinepark aanvragen op zee

een realistisch aantal. De overheid streeft ernaar om het aantal vergunningprocedures in lijn te laten zijn met de hoeveelheid windturbineparken die uiteindelijk gesubsidieerd kunnen worden.

AANPASSING SUBSIDIEREGELING

De overheid vindt duurzame energie belangrijk en stimuleert de ontwikkeling ervan met

de zogenaamde MEP-subsidie (Milieukwaliteit Elektriciteitsproductie). Gezien de overweldigende belangstelling zal het ministerie van EZ de regeling aanpassen. De overheid streeft namelijk naar een geleidelijke groei en ontwikkeling van deze technologie. In afwachting van de aanpassing is ook de subsidiëring stilgezet. (Zie ook artikel 'MEP krijgt plafond').

MEER INFORMATIE:

Ronald van der Heuvel
(VenW, Rijkswaterstaat Noordzee)
Telefoon 070 336 66 19
r.vdheuvel@dnz.rws.minvenw.nl

Bouw Near Shore Windturbinepark begonnen

De bouw van het Near Shore Windturbinepark (NSW) voor de kust van Egmond is begonnen. Minister Brinkhorst (EZ) gaf op 15 juni samen met president-directeur R. Willems van Shell Nederland en L. van Halderen, voorzitter van de Raad Bestuur van NUON, het startsein. Het NSW is een demonstratieproject waarvoor EZ in 1997 het initiatief nam. Het demonstratie-karakter van het project komt tot uiting in het uitgebreide onderzoekprogramma dat aan de bouw vooraf ging.

Brinkhorst zei bij deze gelegenheid nog eens dat hij het NSW altijd heeft gezien als een eerste stap in de ontwikkeling van offshore windenergie. Ook is het volgens hem een mooi voorbeeld van een open planproces: "Belanghebbende maatschappelijke partijen zijn praktisch bij iedere fase van het project betrokken geweest. Ook is al vanaf de haalbaarheidsstudie gezocht naar draagvlak in de samenleving." Het NSW kan vanaf eind 2006 stroom gaan leveren aan

het Nederlandse elektriciteitsnet voor een equivalent van meer dan 100.000 huishoudens.

MEER INFORMATIE:

Imar Doornbos
(Ministerie van EZ)
Telefoon 070 37 96 476
i.o.doornbos@minez.nl

MEP KRIJGT PLAFOND

De regeling Milieukwaliteit Elektriciteitsproductie (MEP) is een succes. Zozeer dat hij zijn doel voorbij lijkt te schieten. De minister van Economische Zaken heeft daarom een maximum aan de subsidiepot gesteld.

De laatste twee jaar is de binnenlandse productie van duurzame elektriciteit bijna verdubbeld: van 3,3 procent eind 2003 naar ongeveer 6 procent eind 2005. Het beoogde aandeel van 9 procent duurzame elektriciteit in 2010, zoals in Europees verband is afgesproken, lijkt daardoor haalbaar. Maar als gevolg van het succes van de MEP dekken de inkomsten van de regeling – die voortvloeien uit een opslag op de elektriciteitsrekening van elke gebruiker – de uitgaven aan subsidies niet meer.

In mei informeerde minister Brinkhorst van Economische Zaken het parlement over maatregelen om de kosten van de groei van duurzame elektriciteit beter te beheersen. Hij verwacht over de jaren 2003-2005 een tegenvaller van zo'n 174 miljoen euro. Brinkhorst wil de MEP-regeling daarom op zo'n manier wijzigen dat hij jaarlijks een subsidieplafond kan vaststellen. Met dit plafond is de doelstelling van 9 procent duurzame elektriciteitsproductie in 2010 alsnog te halen, maar dan geleidelijker. Om te voorkomen dat enkele nieuwe projecten in de categorieën 'zuivere biomassa' en 'wind op zee' de komende tijd zeer veel budget zullen claimen, heeft hij bovendien besloten de subsidiebedragen voor nieuwe aanvragen in deze categorieën tijdelijk op nul te zetten. Deze maatregel zal gelden tot de (wets)wijziging van de MEP is ingegaan. Dat zal naar verwachting over anderhalf jaar het geval zijn. De komende maanden zullen de ministeries van EZ en Verkeer en Waterstaat, waar mogelijk met de initiatiefnemers, een realistisch perspectief ontwikkelen voor het aantal windturbineparken op de Noordzee in 2010. Vanzelfsprekend wordt dit ambitieniveau voor offshore windenergie afgestemd met de Wbr-vergunningprocedure en de daarbij passende financiële stimulering. (Zie ook artikel 'Procedures voor opwekking windenergie op zee opgeschort').

MEER INFORMATIE:

Imar Doornbos
(,Ministerie van EZ)
Telefoon 070 37 96 476
i.o.doornbos@minez.nl

Internationaal beleid voor Noordzee

In Europees verband krijgt de Noordzee volop aandacht. Zo werkt de Europese Commissie aan een mariene strategie en aan een groenboek voor maritiem beleid. Intussen zijn de voorbereidingen begonnen voor de zesde conferentie van ministers uit landen die aan de Noordzee grenzen. Tot slot wordt voor het IMO-verdrag over ballastwater een groot aantal richtlijnen ontwikkeld.

Internationale ontwikkelingen hebben grote invloed op het beheer van de Noordzee. Na de Kaderrichtlijn Water is het nu de beurt aan de Europese Mariene Strategie (EMS) die wordt opgesteld door de Europese Commissie. Ze beoogt een kader te bieden waarbinnen het Europese mariene milieu duurzaam wordt benaderd. Dit gebeurt door enerzijds de belangrijkste punten uit allerlei Europese regelgeving en internationale verdragen bijeen te brengen en anderzijds een ecosysteembenadering te introduceren en afstemming op regionaal niveau te organiseren. Uitwerking en implementatie van EMS zullen plaatsvinden via regionale beheerplannen. Veel is nog onduidelijk: zo is de regio-indeling vooralsnog niet bekend, evenals de juridische status. Ook de afstemming met het OSPAR-verdrag, waarbinnen Nederland met een groot aantal Noordwest-Europese landen bescherming van het mariene milieu nastreeft, is nog niet duidelijk. Maar dat EMS invloed zal hebben op monitoring, beheer en vergunningverlening lijkt wel zeker.

Daarnaast is de Europese Commissie bezig met het opstellen van een Groenboek voor het maritiem beleid. Dit maritiem beleid zal een overkoepelend karakter hebben voor gebruiksfuncties als scheepvaart, visserij, mijnbouw en dergelijke. EMS zou de milieucolofon moeten worden. Begin 2006 moet het Groenboek op tafel liggen, inclusief de reacties van betrokken partijen.

BALLASTWATER

Ook andere internationale instituten roeren zich. Zo worden voor het in 2004 bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) gesloten Ballastwater Verdrag nieuwe richtlijnen ontwikkeld. Het doel daarvan is de introductie en verspreiding van schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen via het lozen van ballastwater te voorkomen. Ballastwater wisselen en behandelen zijn de twee toegestane methoden. Vanwege de specifieke natuurlijke



omstandigheden op de Noordzee kan in deze regio niet aan alle eisen van het verdrag worden voldaan. Daarom laten alle Noordzeelanden in OSPAR-verband een onderzoek uitvoeren voor een Regionale Ballastwater Management Strategie voor NW-Europa. In deze strategie worden pragmatische beheersmaatregelen opgenomen die de scheepvaart zo min mogelijk hinderen en het milieu optimaal beschermen. Een gedegen risicobeoordeling moet leiden tot het afgeven van ontheffingen voor schepen op specifieke (vaste) routes.

CLEAN SHIP CONCEPT

Ten slotte vindt in mei 2006 in Göteborg, Zweden, de zesde Noordzee-ministersconferentie (NZMC) plaats. In afwijking van de vorige NZMC's wordt er deze keer slechts over twee thema's gesproken: duurzame scheepvaart en visserij. Als onderdeel van duurzame scheepvaart promoot Nederland het *Clean Ship Concept*: op lange termijn moeten schepen zo worden ontworpen, gebouwd en gebruikt dat schadelijke lozingen en uitstoot tot nul worden gereduceerd ('nul-emissie'). De voorbereidende werkgroepen zijn goed op weg en het discussiëren over de uiteindelijke tekst voor de ministeriële verklaring is begonnen. Naast een korte, bondige verklaring zal er deze keer meer aandacht voor een actieplan zijn.

Een goede vertegenwoordiging bij internationale overleg (en een goed landelijk vooroverleg) is van groot belang om Nederlandse internationale beleidswensen gerealiseerd te krijgen en om achteraf niet met ongewenste plannen en regelgeving te worden geconfronteerd.

MEER INFORMATIE:

Lex Oosterbaan
(VenW Rijkswaterstaat Noordzee)
Telefoon 070 33 66 846
a.w.a.oosterbaan@dnz.rws.minvenw.nl

Nieuwe Capaciteitsnota staat detergenten toe

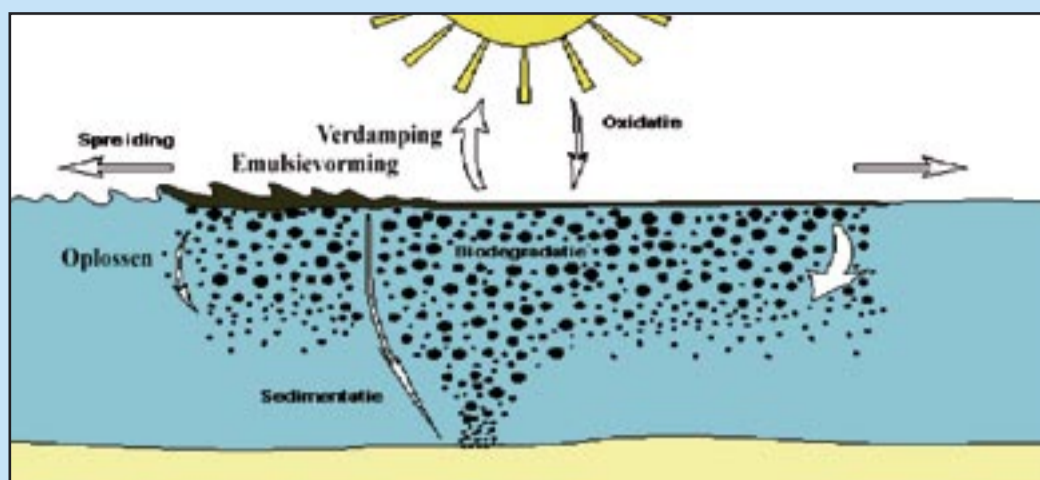
Olie bestrijden met detergenten mag binnenkort weer. Als olie niet of niet tijdig mechanisch kan worden opgeruimd, moeten deze oppervlaktespanning verlagende stoffen worden ingezet. Dat stelt althans de nieuwe Capaciteitsnota die na de zomer in concept verschijnt.

Vijftien jaar geleden, in 1990, bracht Rijkswaterstaat voor het laatst een Capaciteitsnota uit. Daarin staat hoeveel bestrijdingsmaterieel nodig is om de risico's van het uitstromen van milieubedreigende stoffen tijdens het vervoer te pareren. Uitgangspunt is dat Rijkswaterstaat voorbereid moet zijn op een maatgevend incident: een aanvaring met een tanker op zo'n 70 kilometer ten westen van Hoek van Holland waarbij olie in zee stroomt.

In 2000 publiceerde RWS Noordzee de nota *Bestrijding milieubedreigende stoffen Noordzee 2000-2010*. De nota stelt dat de aandacht meer naar bescherming van kwetsbare gebieden moet worden verlegd en dat het bestrijdingsmaterieel niet langer op één

punt moet worden geconcentreerd. Om deze en andere doelstellingen uit te werken, startte RWS Noordzee in 2002 het uitvoeringsprogramma Octopus.

Daarnaast viel eind 2003 het besluit dat er een nieuwe uitgave van de Capaciteitsnota zou komen, waarin de nieuwe uitgangspunten gestalte zouden krijgen. Hieraan lag de wens ten grondslag dat RWS zich meer als een *corporate* dienst zou opstellen. Om diezelfde reden werd vorig jaar bovendien besloten in de nieuwe Capaciteitsnota niet alleen de aanpak van de risico's voor de Noordzee te behandelen, maar ook voor de Waddenzee en Zeeuwse delta. Dit najaar komt een definitief concept uit waarin de problematiek voor de drie gebieden is uitgewerkt. Beleidsmatig is een belangrijke bestrijdingsmaatregel toegevoegd om kwetsbare gebieden op zee extra te beschermen: het opnieuw toepassen van detergenten, waarmee in de jaren tachtig was gestopt. Deze heroverweging was op zijn plaats op basis van onderzoek uit het Octopus-programma, de wetenschap dat



Figuur: gedrag van milieubedreigende stoffen in water

vooral Groot-Brittannië alleen maar gebruik maakt van detergenten, én het gegeven dat de kwaliteit van de detergenten zodanig is verbeterd dat het milieu er nauwelijks onder lijdt. Detergenten worden ingezet als de olie niet of niet tijdig mechanisch kan worden geruimd. Het doel is om snel de klef-eigenschappen van olie af te breken door de olie naar de waterkolom te brengen. Wel moet een afwegingskader voor operatione-

le toepassing ervoor zorgen dat de afbraak alleen in de bovenste waterlaag zal plaatsvinden. Over deze bestrijdingsmaatregel is met diverse IDON-leden overlegd.

MEER INFORMATIE:

Dick Knoester

(VenW, Rijkswaterstaat Noordzee)

Telefoon 070 33 666 33

d.knoester@dnz.rws.minvenw.nl

Opgeviste explosieven op de Noordzee



Opgeviste explosief

bodem van de Noordzee liggen volgens een schatting van de Koninklijke Marine ongeveer 300.000 explosieven. Als vissers een bom in hun net krijgen, moeten ze daar melding van maken, waarna de marine ze onschadelijk maakt.

DRIE DODEN NA EXPLOSIE AAN BOORD

Op 6 april 2005 kwamen drie van de zes bemanningsleden van de kotter OD-1 Maarten Jacob om het leven, toen op het dek een bom ontplofte die kort daarvoor was opgevist. Ten tijde van het ongeval voer het schip op circa 57 mijl ten westen van IJmuiden. Een ander vissersvaartuig was snel ter plekke. Er werd groot alarm geslagen. Een reddingboot van de KNRM, een Lynx-helikopter van de Koninklijke Marine, de offshore Search and Rescue-helikopter, een marineschip en het visserij-inspectievaartuig Barend Biesheuvel kwamen te hulp. Het schip bleef zeewaardig en kon op eigen kracht naar de haven van IJmuiden varen. Onderzoek van de Koninklijke Marine wees uit dat de bom afkomstig was van een Amerikaans vliegtuig uit de Tweede Wereldoorlog.

Acht dagen later deed zich opnieuw een explosie voor bij een visserschip. Een Belgische kotter met Nederlandse bemanning kreeg vermoedelijk een bom in het net. De explosie vond op de zeebodem plaats tijdens het vissen. Het incident gebeurde op de Middelkerkebank voor de Belgische kust. Na de incidenten was er een toename te zien in het aantal meldingen van vondsten van explosieven. In reactie hierop zette de Koninklijke Marine meer mijnenvegers in om de explosieven onschadelijk te maken. In vorige jaren meldde men ongeveer veertig explosieven

per jaar aan, maar alleen al in mei van dit jaar kwamen 65 meldingen bij de Kustwacht binnen.

BIJDRAGE VOOR OPGEVISTE EXPLOSIEVEN

Om te voorkomen dat ongewild opgeviste explosieven worden teruggeworpen in zee geeft het Rijk onder bepaalde voorwaarden een financiële vergoeding. Deze bedraagt 181,51 euro (voorheen 400 gulden) voor het eerste explosief dat een visser opvist. Vist hij diezelfde week meer explosieven op dan krijgt hij voor elk exemplaar 45,38 euro (100 gulden). Per vissersvaartuig wordt per kalenderjaar maximaal 2.268,90 euro (voorheen 5000 gulden) als vergoeding voor ongewild opgeviste explosieven uitgekeerd. Of een melding in aanmerking komt voor een vergoeding staat ter beoordeling van het Kustwachtcentrum. Rijkswaterstaat Noordzee keert de bijdragen uit.

MEER INFORMATIE:

Jacob Bart Hak

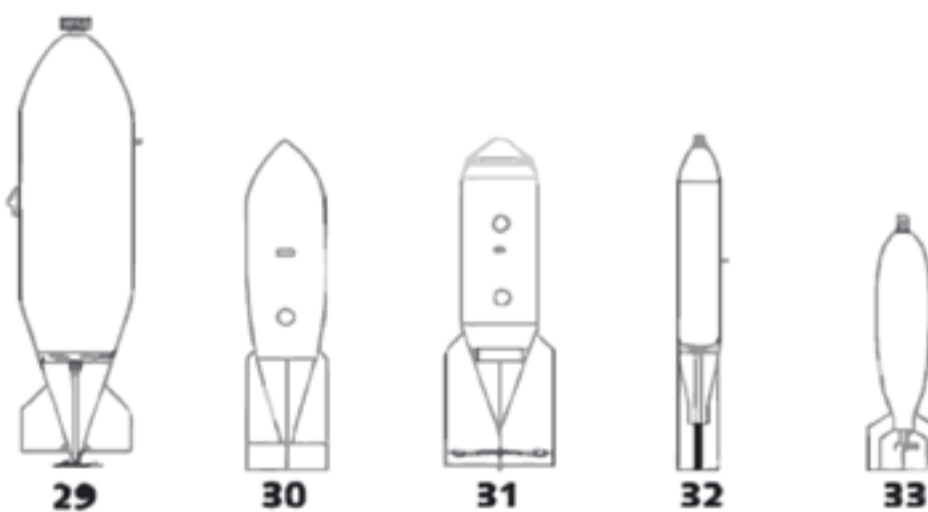
(VenW, Rijkswaterstaat Noordzee)

Telefoon 070 336 68 54

j.b.hak@dnz.rws.minvenw.nl

Nog altijd worden er op de Noordzee bommen uit de Tweede Wereldoorlog opgevist. Zelden gebeurt het dat deze projectielen ontploffen, maar in april was het twee keer kort achter elkaar raak. De eerste keer vielen er drie doden bij.

Explosieven zijn er in soorten en maten; die uit de Noordzee worden opgevist alleen al hebben vele honderden verschijningsvormen. De kustwacht heeft een speciaal overzicht uitgegeven waarop schippers kunnen zien welk soort explosief zij hebben opgehaald. Deze bommenkaart onderscheidt negen klassen: zeemijnen, mijnvernietigingslading, vliegtuigbommen, granaten en hulzen, mortieren, torpedo's, dieptebommen, landmijnen en handgranaten. Op de



Incidentenkalender

16 mei 2005

AANVARING OP WESTERSCHELDE

Twee tankers kwamen frontaal met elkaar in aanvaring op de Westerschelde. De met 67.000 ton ruwe stookolie geladen Chinese tanker op weg naar Antwerpen. Met de Liberiaanse tanker die net de Zandvliet-sluis was uitgekomen en richting Vlissingen wilde varen. Het Liberiaanse schip was leeg van etheen, maar niet ontgast. De Liberiaanse tanker heeft korte tijd aan de grond gezeten. Van lekkage of persoonlijk letsel was geen sprake. Beide schepen voeren naar Antwerpen voor reparatie.

29 april 2005

STORMVLOEDKERING AANGEVAREN

Een Belgische viskotter voer tegen de Stormvloedkering in de Oosterschelde. Kort daarop kapseisde en zonk het schip. De drie bemanningsleden wisten zichzelf te redden door op een pijler te klimmen, vlak voordat de kotter omsloeg. De sterke stroming nam het gekapseisde schip mee onder de kering door, naar de Oosterschelde. De schade aan de stormvloedkering bleek mee te vallen. Een schuif liep een deuk op. Er was sprake van een lichte uitstroom van olie. Met drijvende kranen is het schip gelicht naar Kats op Noord-Beveland gesleept en op de kade getakeld.

24 maart 2005

POOLS SCHIP AAN DE GROND

Bij de pier van Hoek van Holland liep

een Pools vrachtschip aan de grond. Het schip werd dezelfde dag door drie sleepboten vlotgetrokken. Na inspectie door duikers zette het schip de reis naar Venezuela voort.

17 maart 2005

GRONDING WESTERSCHELDE

Een Belgische binnenvaarttanker met 735 ton gasolie liep aan de grond in de Westerschelde in de nabijheid van de Overloop van Valkenisse. Er was geen sprake van uitstroom van milieubedreigende stoffen.

14 februari 2005

SCHIP IN PROBLEMEN

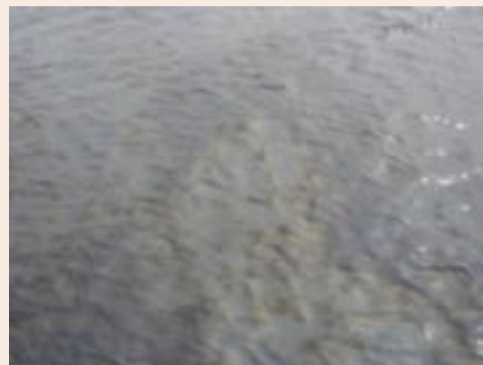
Een 1.100 ton metende kustvaarder kwam op ongeveer zeven mijl ten noordwesten van Hoek van Holland in de problemen. Het 66 meter lange schip had twee gaten in de romp, maakte water en dreigde te zinken. Reddingsboten uit Hoek van Holland en Scheveningen haalden drie van de zes bemanningsleden van boord. Reddingswerkers waren vervolgens aan boord gegaan om het zeewater uit het schip te pompen. Toen de situatie niet verslechterde, kon het schip veilig naar de haven van Rotterdam worden gesleept. Gedurende dit incident was sprake van uitstroom van gasolie. De oorzaak van de problemen was gelegen in het feit dat de kustvaarder de Maeslantkering had geschept waarbij zowel schade aan het schip als aan het kunstwerk ontstond. Eerder dit jaar was het schip ook al in de problemen geraakt. Op 25 januari was het schip voor de kust van Noorwegen aan de grond gelopen.

25 januari 2005

OLIE OP DUIJS EN NEDERLANDS PLAT

Een Duits surveillancevliegtuig nam een olievlek waar van twintig kilometer lang en twee kilometer breed op ongeveer negentig kilometer uit de kust van Ameland. RWS Noordzee stuurde het oliebestrij-

dingsvaartuig ms. Arca naar het gebied. Duitsland stuurde het ms. Neuwerk en het ms. Mellum. Het Kustwachtvliegtuig voerde inspecties uit. Daaruit bleek dat de vlekken dunne olie bevatten die niet op te ruimen was. De olievlekken zijn opgelost in het zeewater.



Olie op het water

9 januari 2005

AANVARING NABIJ DEN HELDER

Tussen een visserschip en een Nederlandse kustvaarder vond ter hoogte van Den Helder een aanvaring plaats. De schade bleef gering en er vielen geen gewonden, het vrachtschip liep schade op aan de boeg en ging naar Harlingen voor inspectie, het visserschip voer op eigen kracht terug naar Den Helder.

8 januari 2005

LADING IN BRAND

Aan boord van een ro-ro-schip Schieborg brak brand uit als gevolg van schuivende lading. Het incident deed zich voor tijdens een reis van Gothenborg naar Zeebrugge voor de kust van Denemarken. Het schip had ongeveer 10.000 ton papier en containers aan boord. Het blussen verliep zeer moeilijk vanwege de harde wind met windstoten tot 130 kilometer per uur. De vijftien opvarenden gingen in de reddingssloep en zijn na enkele uren aan boord genomen van het bergingsschip Esvagt Omega en naar Esbjerg gebracht. Door het zus-

terschip Esvagt Gamma is het ro-ro-schip naar Eemshaven gesleept, waar het op 14 januari arriveerde. De schade aan het vrachtschip beliep tussen de tien en twintig miljoen Euro.



Schieborg

15 december 2004

LICHTE SCHADE BIJ AANVARING

Een Panamees koelschip en een Belgisch vissersvaartuig kwamen op ongeveer vijf mijl ten westen van Hoek van Holland met elkaar in aanvaring. Het vissersvaartuig had schade aan de boeg. Het koelschip had een gat van vier bij twee meter boven de waterlijn, doch maakte geen water.



Global Harvest

MEER INFORMATIE:

Jacob Bart Hak

(VenW, Rijkswaterstaat DNZ)

Telefoon 070 3366854

j.b.hak@dnz.rws.minvenw.nl



Paraffine op het strand

Tot de stoffen die op zee mogen worden geloosd, hoort paraffine, maar er gelden wel beperkingen voor de omstandigheden waaronder dit gebeurt. De bemanning moet zorgvuldig te werk gaan. Bij het overboord pompen moet ze rekening houden met de hoeveelheid materiaal, de heersende wind en de stroming om te voorkomen dat de paraffine aanspoelt.

Toch is er de afgelopen periode een paar keer paraffine op stranden terechtgekomen.

Zo spoelde op 10 maart 2005 ongeveer twintig kubieke meter paraffine aan op het strand

van Ouddorp. Aangezien het om meer dan vijf kubieke meter ging, werd de Coördinatierегeling Bestrijding Kustverontreiniging (CBK) van kracht verklaard. Deze regeling legt de samenwerking tussen de betrokken directies van Rijkswaterstaat en de procedurele en operationele afspraken vast om verontreiniging van de kust gecoördineerd te kunnen opruimen. In de middag van 11 maart werd de schoonmaakactie afgerond.

Ook eind vorig jaar spoelde een paar keer paraffine aan. Op 29 december 2004 was dat het geval bij de Hondsbosse Zeewering en op 5 december spoelde ten zuiden van de Slufter op Texel

een kleine hoeveelheid aan. In beide gevallen hebben de lokale autoriteiten de verontreiniging opgeruimd. De hoeveelheid paraffine die op 14 november op Schiermonnikoog aanspoelde was groter dan vijf kubieke meter. De kust raakte over een lengte van ongeveer zes kilometer verontreinigd. Ook in dit geval verklaarde RWS Noordzee de CBK van kracht.

MEER INFORMATIE:

Jacob Bart Hak

(Rijkswaterstaat DNZ)

Telefoon 070 33 66 854

j.b.hak@dnz.rws.minvenw.nl

Begrenzingsvoorstellen ecologisch waardevolle gebieden NCP

Gebieden met bijzondere ecologische waarden op het Nederlands Continentaal Plat is de naam van een rapport dat het Rijksinstituut voor Kust en Zee en Alterra onlangs samen hebben uitgebracht. Opdrachtgevers waren het Directoraat-Generaal Water van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Directie Natuur van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.

Het rapport bevat een uitwerking en begrenzingvoorstellen van de ecologisch waardevolle gebieden op het Nederlands Continentaal Plat, zoals deze in de Nota Ruimte met een indicatieve begrenzing zijn aangegeven. Aan de hand van de criteria die afkomstig zijn van de EU Vogel- en Habitatrichtlijnen en OSPAR wordt inzicht gegeven in de ecologische waarden en de bepalende kenmerken van deze gebieden. Verder is het huidige en in de nabije toekomst te

verwachte menselijk gebruik van deze gebieden nagegaan en is aangegeven hoe die zich verhouden tot de typische kenmerken en natuurwaarden.

Het rapport is een belangrijke bouwsteen voor het Integraal Beheerplan Noordzee 2015, en voor de aanwijzingsprocedures die voor de EU Vogel- en Habitatrichtlijnen, OSPAR en eventuele andere kaders moeten worden doorlopen. Het rapport is ook te zien op de website www.noordzeeloket.nl en www.rikz.nl

MEER INFORMATIE:

J. Geurts van Kessel

(VenW, RIKZ)

Telefoon 070 311 44 13

06 53 23 69 40

J.GeurtsvanKessel@rikz.rws.minvenw.nl



Brandvertragers nu ook in zee een dreigend probleem?

Stoffen die in het Emissiebeheersplan Noordzee 2002-2006¹ nog waren aangemerkt als 'mogelijk nieuwe' probleemstoffen, zoals gebromeerde vlamvertragers en weekmakers, lijken zich langzamerhand te manifesteren als een echt probleem. De concentraties van gebromeerde vlamvertragers zijn duidelijk hoger dan enkele jaren terug.

Al in 2000 heeft Rijkswaterstaat Noordzee onderzoek laten verrichten naar nieuwe potentiële probleemstoffen in de Noordzee. Hierbij ging de aandacht uit naar stoffen die, gezien hun toxische, persistente en bio-accumulatieve eigenschappen waren geplaatst op internationale prioriteitslijsten, zoals die van OSPAR en de Kaderrichtlijn Water (KRW). In slibmonsters werden gebromeerde vlamvertragers aangetroffen, stoffen die worden verwerkt in tapijten, kleding en elektrische apparaten om de brandwerendheid te verhogen. Ook zijn er ftalaten gevonden, weekmakers die worden toegevoegd aan plastics.

Herhaald onderzoek in 2003 heeft deze resultaten beves-

tigd. Sterker nog, de concentraties van enkele vlamvertragers waren tot een factor 10 verhoogd ten opzichte van 2000. De hoogste concentraties werden gevonden nabij de kust, met een afnemende gradiënt zeewaarts. Hoewel de concentraties allemaal nog op of onder het niveau van de – voorlopige – normen liggen, geeft dit reden tot bezorgdheid. De ontwikkeling moet goed in de gaten worden gehouden, temeer daar het streven is lozingen en emissies terug te dringen om zo in 2020 een concentratieniveau van (vrijwel) nul in het marine milieu tot stand te hebben gebracht. Zolang de concentraties toenemen, kan hiervan geen sprake zijn. Zowel in OSPAR- als in KRW-verband is er daarom nog veel werk aan de winkel.

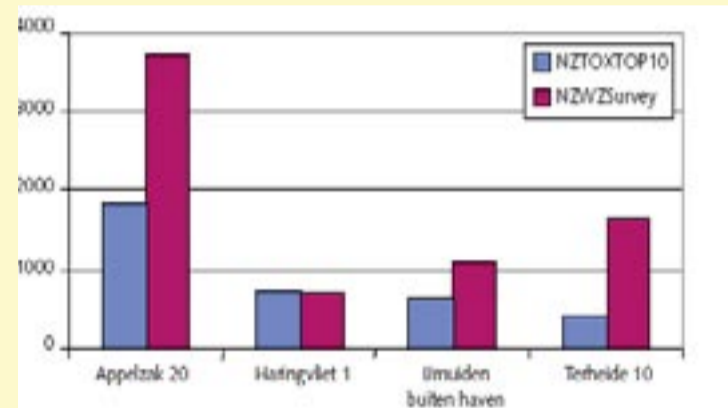
MEER INFORMATIE:

Christoph Reuther

(VenW, Rijkswaterstaat Noordzee)

Telefoon 070 33 66 764

C.Reuther@dnz.rws.minvenw.nl



Concentratie polybroomdifenylether 209 in sediment in 2000 (NZTOZTOP10) en 2003 (NZWZSurvey) (µg/kg oc).

1) Voor meer informatie over dit Emissiebeheersplan Noordzee zie ook de nieuwsbrief Beheersvisie Noordzee 2010, nummer 5 van juni 2002

Scheveningengroep: meer samenwerking bij visserijcontrole

Tijdens het derde overleg van de groep landen die de Verklaring van Scheveningen over visserijcontrole hebben ondertekend, is gesproken over het terugdringen van het motorvermogen, de samenhang in de werkzaamheden van de groep en het controleagentschap in Vigo. België organiseert het volgende overleg.

De EU-lidstaten die grenzen aan de Noordzee werken sinds 2001 in losse verbanden samen op het gebied van de visserijcontrole door uitwisseling van inspecteurs, gezamenlijke operaties en onderlinge informatievoorziening. Op initiatief van Nederland hebben België, Denemarken, Duitsland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Zweden en Nederland op 19 juli 2004 de Verklaring van Scheveningen ondertekend. Hieraan was voorbereidend overleg in Scheveningen begin 2004 voorafgegaan. De landen streven naar grotere samenwerking bij de controle op de visserijactiviteiten en naar een uniform inspectiesysteem voor de Noordzee. Bij de verklaring hoort een actieplan met de volgende hoofdpunten:

- verbeterde toegang van de verschillende nationale controlestelsels tot informatie over controleactiviteiten en -operaties;
- vereenvoudiging van de gezamenlijke activiteiten op het gebied van toezicht en controle;
- verbeterde toegang tot de respectieve territoriale wateren (EEZ) met het oog op controles;

- opstellen van procedures die regelen dat de groepsleden elkaars uitrusting (bijvoorbeeld schepen) mogen gebruiken;
- uitwerking van geharmoniseerde inspectienormen;
- opzetten van gemeenschappelijke programma's voor de opleiding van inspecteurs.

Inmiddels hebben al verschillende activiteiten plaatsgevonden. Halverwege 2004 is in Zweden het tweede overleg geweest van de Scheveningengroep. In maart 2005 vond in het Verenigd Koninkrijk (Scarborough) de volgende bijeenkomst plaats. Nederland heeft tijdens deze bijeenkomst een presentatie gegeven van de voorgenomen aanpak van het terugdringen van het motorvermogen. De aanwezige landen vonden het een interessante benaderingswijze die echter niet direct in andere lidstaten navolging kan krijgen. Ook heeft de groep gesproken over de samenhang van de werkzaamheden en over het controleagentschap in Vigo. Het Verenigd Koninkrijk heeft begin 2005 een gemeenschappelijke inspecteursopleiding georganiseerd.

Het voorzitterschap van de Scheveningengroep rouleert. België organiseert de volgende bijeenkomst eind 2005 of begin 2006. De agenda's en de bijeenkomsten zijn vrij informeel, wat bijdraagt aan de vlotte discussies in de groep. Het initiatief tot verdere samenwerking op het gebied van



de visserijcontrole geeft EU-lidstaten de mogelijkheid praktische afspraken te maken en een *level playing field* te creëren. In de toekomst zal ook de samenwerking bij het kabeljauwcontroleprogramma aandacht van de groep krijgen.

MEER INFORMATIE:

Geert Kits Nieuwenkamp

(LNV)

Telefoon 070 378 56 91

g.h.j.kitsnieuwenkamp@minlnv.nl



OSPAR gaat verder met het concept EcoQOs

De OSPAR-Commissie heeft het rapport en het werkplan 2005-2010 voor het verder ontwikkelen van Ecological Quality Objectives en de implementatie daarvan in het Noordzeegebied goedgekeurd. Een pluim op de hoed voor Nederland, dat samen met Noorwegen de leiding had over een pilotproject voor de Noordzee.

OSPAR streeft naar een ecosysteembepaling op zee. Daarvoor worden ecologische kwaliteitsdoelen (Ecological Quality Objectives, EcoQOs) ontwikkeld, waarmee de invloed van bepaalde menselijke handelingen op het mariene ecosysteem zichtbaar kan worden gemaakt. Als een doelstelling niet wordt gehaald, wordt onderzocht wat de oorzaak is en welke maatregelen nodig zijn om het gebruik op zee te reguleren. Een voorbeeld van zo'n EcoQO: "de jaarlijkse bijvangst van bruinvissen mag niet meer zijn dan 1,7 procent van de geschatte populatie".

Nederland en Noorwegen hebben de leiding gehad over een pilotproject waarbij EcoQOs werden ontwikkeld voor de Noordzee. In het eindrapport wordt het EcoQO-concept beschreven en onderbouwd. Ook

wordt een uiteenzetting gegeven van de individuele EcoQOs, de relatie met andere internationale initiatieven (zoals de Europese Mariene Strategie), de visie van stakeholders en de communicatiemogelijkheden. Het eindrapport bevat bovendien een werkplan voor de periode 2005-2010.

Het eindrapport van het pilotproject is in juni 2005 besproken op de jaarlijkse vergadering van de OSPAR-Commissie in Ierland. De Commissie keurde het rapport goed en concludeerde dat het voorgestelde werkprogramma kan worden uitgevoerd, mits dit gefaseerd gebeurt. Eerst worden op vrijwillige basis de meest ontwikkelde EcoQOs in praktijk gebracht, vooral om te kijken naar uitvoerbaarheid en kosten. Daarna wordt bekeken of er behoefte is aan het uitwerken en implementeren van meer EcoQOs.

Zo wordt op pragmatische wijze geprobeerd een dekkende set EcoQOs te krijgen. De Europese Commissie, die ook *Contracting Party* van OSPAR is, gaf op de jaarvergadering aan dat de EcoQOs het fundament vormen van de ecosysteembepaling en daardoor belangrijk zijn voor de Europese Mariene Strategie.

Het eindrapport wordt nu afgerond, waarbij de opmerkingen van de OSPAR-Commissie worden verwerkt. Daarna wordt het gepubliceerd en in 2006 ook als voortgangsrapportage gepresenteerd op de Noordzeeministersvergadering in Zweden.

Er moet nog veel werk worden verzet voordat een complete set van EcoQOs operationeel is. Desondanks is het besluit van OSPAR een bevredigend resultaat voor Nederland, dat zich hiervoor jarenlang heeft ingezet. Zodra het werkprogramma is geconcretiseerd, wordt begonnen met de uitvoering. Dan kan worden bezien of de EcoQOs in de praktijk ook werken.

MEER INFORMATIE:

Peter Heslenfeld
(Rijkswaterstaat Noordzee)
Telefoon 070 336 66 05
p.heslenfeld@dnz.rws.minvenw.nl

NOORDZEE
LOKET



Meerdere ministeries hebben iets te zeggen over de Noordzee. Voor bedrijven en organisaties die iets ondernemen op de Noordzee is het dan ook niet altijd even gemakkelijk om een antwoord te vinden op vragen aan de overheid. De overheid wil hen daarbij beter van dienst zijn met het Noordzeeloket. Het loket beantwoordt vragen over onderwerpen als scheepvaart, beroepsvisserij, olie- en gaswinning, baggeren, zandwinning, milieu of recreatie. Ook voor geheel nieuwe initiatieven is het loket de aangewezen vraagbaak. Vraagstellers krijgen direct antwoord of worden rechtstreeks doorverwezen naar de juiste contactpersoon binnen de overheid.

Veel antwoorden zijn ook te vinden op www.noordzeeloket.nl. Op deze website staat onder meer informatie over beleid, wet- en regelgeving, activiteiten en ondernemen op zee, natuur en milieu, ruimtegebruik en relevante maatschappelijke en overheidsorganisaties. Ook kunt u via de homepage van deze site de website van het Integraal Beheerplan Noordzee (IBN2015) bereiken. U hoeft alleen maar op het logo IBN2015 te klikken. Bovendien navigeert u eenvoudig naar www.noordzeeatlas.nl, waar u kaarten vindt die bovenstaande thema's illustreren.

Noordzeeloket
Telefoon 0900 - 666 73 93
www.noordzeeloket.nl
noordzeeloket@dnz.rws.minvenw.nl



De IDON nieuwsbrief Integraal Beheer Noordzee heeft als doel u op de hoogte te houden van de ontwikkelingen op het gebied van beleid en beheer op de Noordzee. De Nieuwsbrief verschijnt twee keer per jaar. Het blad wordt verspreid binnen de betrokken ministeries en sectoren. Aan geïnteresseerden wordt de nieuwsbrief op aanvraag gratis toegezonden. Overname van artikelen is toegestaan onder bronvermelding. Voor illustraties en foto's is wel toestemming nodig. Gratis exemplaren zijn bij het redactieadres verkrijgbaar.

Uitgave
Interdepartementale Directeurenoverleg Noordzee (IDON)
Per adres Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat Noordzee
Postbus 5807, 2280 HV Rijswijk

Eindredactie
Ria Alleman

Redactieadres
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat Noordzee

Postbus 5807
2280 HV Rijswijk
Telefoon 070 336 68 01
Fax 070 390 06 91
h.m.alleman@dnz.rws.minvenw.nl

Fotografie
Ministerie van LNV
Ministerie van Verkeer en Waterstaat:
RWS, Noordzee
RWS RIKZ

Vormgeving
Maarten Balyon grafische vormgeving, Zoeterwoude

Druk
Deltahage

Oplage
1500

Betrokken Ministeries
Ministerie van Buitenlandse zaken
Postbus 20061
2500 ED Den Haag
Telefoon 070 348 64 86
Fax 070 348 48 48

Ministerie van Defensie
Kustwachtcentrum
Postbus 10000

1780 CA Den Helder
Telefoon 0223 658 333/34
Fax 0223 658 335

Ministerie van Economische Zaken
Postbus 20101
2500 EC Den Haag
Telefoon 070 379 89 11
Fax 070 379 63 58

Ministerie van LNV
Postbus 20401
2500 EK Den Haag
Telefoon 070 378 68 68
Fax 070 378 65 91

Ministerie van Financiën
Postbus 20201
2500 EE Den Haag
Telefoon 070 342 80 00
Fax 070 342 79 27

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat Noordzee
Postbus 5807
2280 HV Rijswijk
Telefoon 070 336 66 00
Fax 070 390 06 91

Directoraat -Generaal Transport en Luchtvaart (DGTL)

Postbus 20904
2500 EX Den Haag
Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 13 21

Ministerie VROM
Postbus 30945
2500 GD Den Haag
Telefoon 070 339 39 39
Fax 070 339 13 17

Rijkswaterstaat Noordzee
Postbus 30940
2500 GX Den Haag
Telefoon 070 339 39 39
Fax 070 339 30 52

Telefoon