

in dit nummer:

AANWIJZING BESCHERMDE
NATUURGEBIEDEN OP ZEE
DICHTERBIJ

PULSKOR KAN BOOMKOR GAAN
VERVANGEN

LOF SPANJE VOOR NEDERLAND

NETINSPANNING VAN DE
WINDENERGIE - CONNECT II
AFGEROND

EUMAREX

CO₂-OPSLAG ONDER ZEEBODEM
ÉÉN VAN DE MAATREGELEN
TEGEN KLIMAATVERANDERING

NIEUW RAMPENPLAN VOOR DE
NOORDZEE 2006

EMISSIONSLOOS SCHIP DICHTERBIJ

INCIDENTENKALENDER

OP WEG NAAR EEN STROOM-
GEBIEDBEHEERPLAN

BEHEERPLAN ZEERESERVAAT IN
DE MAAK

OP ZEE HOREN GEEN
VLIEGENDE HOLLANDERS

GROENBOEK EUROPEES
MARITIEM BELEID: COMMISSIE
KIEST VOOR HOLISTISCHE
BENADERING VAN OCEANEN EN
ZEEËN

NOORDZEELOKET

Het Interdepartementaal Directeurenoverleg Noordzee (IDON) is een samenwerkingsverband tussen de ministeries van Buitenlandse Zaken, Defensie, Economische Zaken, Financiën, Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV), Verkeer en Waterstaat (VenW) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM).

december 2005, nummer 2

Aanwijzing beschermde natuurgebieden op zee dichterbij



Heremietkreeft

Met de wijziging van de
Natuurbeschermingswet

1998 op 1 oktober 2005 zijn

de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen (VHR)

eindelijk in de nationale wetgeving verankerd. De

beschermde VHR-gebieden moeten nog wel officiële

worden aangewezen. Het aanwijzingsbesluit

voor de Doggersbank, de Klaverbank en het Friese

Front en delen van de Kustzee wordt in 2008

verwacht. Daarna moeten voor deze gebieden be-

heerplannen worden opgesteld.

De Natuurbeschermingswet 1998 beschermt bijzondere natuurgebieden, zoals de VHR-gebieden, en draagt daarvoor bij aan het Europees netwerk Natura 2000. Formeel moeten deze beschermde natuurgebieden op basis van de wet worden aangewezen door middel van een officieel aanwijzingsbesluit. Het is de bedoeling om met de aanwijzingsprocedure voor natuurgebieden op het land te starten in 2006, waarna de gebieden op zee in 2008 zullen volgen. Als dat is gebeurd, bepaalt de Natuurbeschermingswet 1998 via een vergunningstelsel wat er wel en niet mag in of rond deze gebieden. Verder moet binnen drie jaar na aanwijzing van een beschermd natuurgebied een beheerplan worden opgesteld. Het beheerplan werkt de instandhoudingsdoelen voor het gebied uit en geeft aan welk gebruik wel of niet is toegestaan.

EÉN BESCHERMINGSREGIME

Voordat de natuurgebieden op zee kunnen worden aangewezen, moet eerst de werkingssfeer van de Natuurbeschermingswet 1998 worden uitgebreid naar de Exclusieve Economische Zone (EEZ). Het grootste gedeelte van de Noordzee ligt namelijk buiten de 12-mijls zone, en buiten de territoriale wateren heeft Nederland niet automatisch rechtsmacht. Deze noodzakelijke uitbreiding van het toepassingsbereik van de wet wordt in 2006 voorzien.

Naar verwachting worden omstreeks 2008 drie gebieden op volle zee definitief aangewezen als beschermd natuurgebied: de Doggersbank, de Klaverbank en het Friese Front zijn ecologisch bijzonder waardevol en de habitattypen en plant -en diersoorten die hier voorkomen dienen nadrukkelijk te worden beschermd. Bovendien kwalificeren deze

gebieden zich volgens de OSPAR-criteria als *Marine Protected Area*. Het OSPAR-verdrag beschermt de Noordoost-Atlantische Oceaan, inclusief de Noordzee.

Nederland heeft besloten om alleen natuurgebieden bij OSPAR aan te melden, als die zich ook kwalificeren onder de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen, om te voorkomen dat gebruikers met twee verschillende beschermingsregimes in de Noordzee te maken krijgen. Het streven is namelijk om te komen tot één beschermingsregime dat hetzelfde is voor alle aangewezen gebieden. Dat is ook de reden waarom bijvoorbeeld de Centrale Oestergronden niet worden aangewezen, hoewel ze daarvoor volgens de OSPAR-criteria wel in aanmerking zouden komen.



De dodemansduim

GEBRUIK

Totdat de mariene gebieden officieel zijn aangewezen, moet een tijdelijk beschermingsregime voorkomen dat er nieuwe ingrepen plaatsvinden die de natuurwaarden aantasten en later de aanwijzing als beschermd gebied zouden kunnen belemmeren. Het Integraal Beheerplan Noordzee 2015 regelt dat nieuwe activiteiten in deze gebieden alleen worden toegestaan als er geen reële alternatieven zijn en er sprake is van een groot openbaar belang. Dit regime heeft nog geen gevolgen voor de visserij en ander gebruik dat niet vergunningplichtig is, zoals de scheepvaart. Eventuele maatregelen voor deze gebruiksfuncties komen pas in beeld na aanwijzing van de gebieden op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 en bij het vaststellen van de beheerplannen. Dan moet ook bestaand gebruik worden getoetst aan (significant) effecten op de natuurwaarden.

VOOR MEER INFORMATIE:

Martijn Peijs

(LNV, Directie Natuur)

Telefoon 070 378 57 50

w.f.peijs@minlnv.nl

Zie ook www.minlnv.nl/natuurwetgeving



Pulskor kan boomkor gaan vervangen

Proeven met de pulskorvisserij laten zulke bemoedigende resultaten zien, dat de pulskor binnenkort rijp is voor toepassing op grote schaal. De pulskor is een goede vervanger van de boomkor die steeds meer onder druk staat vanwege de effecten op het bodemleven in de zee en vanwege ongewenste bijvangsten.

Vissen met elektriciteit is sinds 1988 in de Europese Unie verboden vanwege de destructieve werking in het mariene milieu. Sterke elektrische schokken hebben namelijk verdovende of dodelijke effecten. Dat is echter bij de pulskor niet het geval. De gebruikte techniek zorgt voor een korte stimulering – niet meer dan een fractie van een seconde – van alle spieren, waardoor de vis uit het sediment omhoog komt. Daarna kan hij zich direct weer ingraven, tenzij hij in het visnet is terechtgekomen. De pulskor zou dus een goed alternatief kunnen zijn voor de boomkor.

Sinds de jaren negentig loopt op initiatief van de firma Verburg Holland BV uit Colijnsplaat een project om te achter-

halen of de pulskormethode commercieel toepasbaar is voor de garnalenvisserij en de platvisvisserij. De belangrijkste doelstellingen zijn: vermindering van ecologische effecten van bodembroerende (platvis)visserij, verbetering van de kwaliteit van de vangsten en verlaging van de brandstofkosten. Het project wordt gesteund door het ministerie van LNV en het productschap Vis. Sinds 2000 vindt financiering plaats vanuit het 'Dieselpotje', geld dat is vrijgemaakt voor verduurzaming van de visserijsector.

PROEFNEMINGEN

In 1998 is begonnen met proeven met het toenmalige prototype van een 7 meter brede kor aan boord van onderzoeksvaartuigen. Met de pulskor bleken goede tongvangsten mogelijk. De vangst van schol viel echter tegen. Aan gezien de meeste kotters varen met een boombreedte van 12 meter werd ook het prototype tot deze breedte opgeschaald. In de periode 2001-2003 zijn technische proeven gedaan met de 12 meter-variant, waarbij uiteindelijk net zoveel tong en schol werd gevangen als met een conventioneel tuig.

In juni 2000 is onderzoek gedaan naar de effecten van verschillende stimuleringsmethoden op het bodemleven. Met de verschillende vistuigen werden trawlsoren op de zeebodem gemaakt, waarbij bodemorganismen werden bemonsterd met een benthosschaaf. Voor vijftien soorten invertebraten (ongewervelde dieren) leidde de pulskor tot minder

directe sterfte dan een vergelijkbaar conventioneel net. Eind vorig jaar zijn de gevolgen van dit tuig voor de fysiologie en de overlevingskansen van vissen onderzocht.

UK 153

Inmiddels is het 12 meter-visttuig technisch zover ontwikkeld dat een uitgebreidere vergelijking met het conventionele tuig mogelijk is. Vorig jaar is een bedrijfsvaartuig, de UK 153, uitgerust met twee pulskorren. De eerste resultaten zijn bemoedigend. Het tuig heeft aanzienlijk minder ongewenste bijvangsten. De kwaliteit van de vis is dusdanig, dat in 2005 de Productschapskwaliteitsprijs aan de UK 153 is uitgereikt. En ook de derde doelstelling is gehaald: het brandstofverbruik is 20 tot 40 procent lager dan gebruikelijk.

De proeven lopen tot mei 2006. Naar verwachting is de pulskor dan rijp voor (serie)productie, en is verdere ondersteuning door LNV niet meer nodig. Het ontwikkelen van varianten op deze visserijmethode voor bijvoorbeeld Eurokotters, maar vooral voor de garnalenvisserij, is dan een zaak van de sector zelf. Belangrijk is wél dat de EU onthefing verleent voor deze vorm van elektrische visserij.

VOOR MEER INFORMATIE:

Barbara Schoute

(LNV, Directie Visserij)

Telefoon 070 378 42 40

b.m.schoute@minlnv.nl

Lof Spanje voor Nederland

Tijdens het bezoek van Rijkswaterstaat (RWS) Noordzee aan het hoofdkantoor van hun Spaanse collega's van Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar) sprak de directeur van Sasemar mevrouw P. Tejo Mora-Granados haar waardering uit voor de goede samenwerking met RWS Noordzee na de ramp met de Prestige in 2002 en 2003.



Het in 1992 opgerichte agentschap Sasemar heeft twintig centra langs de kust en in belangrijke havens van waaruit reddingsacties en andere operaties worden gecoördineerd. Het nationale centrum is gevestigd in Madrid en heeft ongeveer vierhonderd medewerkers. Een van haar belangrijkste taken is de oliebestrijding op zee. In totaal heeft Spanje 8.000 kilometer kustlijn. Langs de hele kust is een vloot van reddingsboten, zeeslepers en reddingshelikopters gestationeerd.

PRESTIGE

Nadat de tanker Prestige op 13 november 2002 voor de kust van Spanje was vergaan en in totaal 66.000 ton olie in het mariene milieu kwam, was al snel duidelijk dat Spanje een dergelijke catastrofe niet alleen aan kon. Op

korte termijn kwam de internationale hulp op gang, ook vanuit Nederland. Rijkswaterstaat Noordzee stuurde het onder contract staande baggervaar tuig 'Rijndelta' en het eigen oliebestrijdingsvaartuig 'Arca' naar Spanje.

De Spaanse overheid zette na de ramp met de Prestige op juridisch, organisatorisch als technisch vlak in op een robuust programma. Zo is de wetgeving ten aanzien van verontreinigingen en de bestrijding van verontreinigingen in havens aangescherpt. Ook is de ligging van zeeroutes verder zeewaarts verschoven. Sasemar krijgt de beschikking over vier nieuwe schepen, meer booms en skimmers en drie surveillancevliegtuigen. De schepen zullen worden uitgerust met materieel van Nederlands fabrikaat; het radarsysteem SeaDarq en veegarmen. Op het gebied



van computermodellen werkt Sasemar aan een systeem dat gebruikt kan worden voor de kustgebieden, zowel lokaal, regionaal en nationaal. Op basis van de specifieke lokale kennis wordt op lokaal en regionaal niveau het systeem verder ontwikkeld. Medio 2007 zal dit werk afgerond zijn. Voorts is een uitgebreid trainingsprogramma opgezet. Na de ramp met de Prestige is het nationaal contingency plan herzien, zowel qua maritieme zaken als de landzijde, waarbij ook de autonome regio's betrokken zijn.

BEZOEK IN HET KADER VAN EUMAREX

Na afloop van de actie Prestige heeft RWS Noordzee een uitgebreide interne evaluatie van de eigen inzet van mensen en middelen uitgevoerd. Om deze voor zover mogelijk te toetsen aan de ervaringen van Sasemar en

om kennis en ervaringen in brede zin uit te wisselen, is overleg gevoerd tussen Sasemar en RWS Noordzee. Over de volgende onderwerpen is van gedachten gewisseld; crisismanagement ten tijde van het incident met de Prestige, de internationale samenwerking, contractzaken, de operationele respons en onderdelen van de operationele zaken als opruiming en schoonmaak, informatieverwerking en de omgang met pers en politiek.

Sasemar : <http://www.sasemar.es>

VOOR MEER INFORMATIE:

Jacob Bart Hak

(VenW, Rijkswaterstaat Noordzee)

Telefoon 070 336 68 54

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

Netinpassing van windenergie - Connect II afgerond

Het onderzoek naar grootschalige aansluiting op het landelijke elektriciteitsnet van door windmolens op zee opgewekte stroom, is weer een stapje verder. Begin december is het eindrapport van het project Connect II gepubliceerd. Windenergie van zee blijkt tot 2015 zonder aanvullende investeringen in te passen in het landelijke net.

De deelnemers aan het project, de ministeries van EZ en VenW en TenneT, hebben eerdere verkennende studies naar de beste aansluitpunten, de consequenties voor het elektriciteitsnet op het land, en juridische en planologische aspecten verder uitgewerkt. In het project zijn dezelfde ontwikkelingsscenario's gehanteerd als die uit de Maatschappelijke kosten-baten-analyse voor windenergie op de Noordzee van het Centraal Planbureau. Een belangrijke bevinding is dat het bij het meest grootschalige ontwikkelingsscenario zeker tot 2015 mogelijk is windenergie op het net kwijt te kunnen zonder aanvullende investeringen. Daarna zijn wel aanvullende investeringen nodig.

Verder heeft het vanuit een oogpunt van kostenefficiëntie de voorkeur om vanaf elk windpark een kabel naar de kust te leggen. Het alternatief om het vermogen van maximaal drie windparken op een onderstation op zee te bundelen alvorens het via een kabel naar het vasteland te transporteren, is een fractie duurder. De voorkeursalternatieven passen binnen het wettelijk kader, zolang landelijk netbeheerder TenneT niet het beheer heeft van kabels en leidingen buiten de 12-mijlszone, want in dat geval



Offshore windpark Nysted, Denemarken

moet de Elektriciteitswet 1998 tot de EEZ worden uitgebreid.

Een andere constatering in het rapport is dat het op veel plaatsen op het land vanwege de beperkte ruimte moeilijk is om kabels te leggen. Het probleem van het doorkruisen van de duinen met kabels blijkt minder groot dan gedacht, want technisch is het mogelijk om meerdere kabels door één buis te leiden.

BELEIDSSEMINAR

Netinpassing was ook een van de onderwerpen op een EU-beleidsseminar over windenergie op zee op 27 oktober in Kopenhagen. Aan het seminar namen tachtig vertegenwoordigers van energiministeries uit tien EU-lidstaten deel. Het seminar heeft veel beleidsaanbevelingen opgeleverd die zijn samengevat in de *Copenhagen Strategy on Offshore Wind Power*.

Volgens de deelnemers liggen de belemmeringen voor grootschalige ontwikkeling van windenergie vooral op het terrein van marktontwikkeling, netinpassing en milieu. Wil windenergie van zee een behoorlijk marktaandeel krijgen, dan moet er het een en ander gebeuren aan verlaging van de kostprijs, verkorting van besluitvormingsprocedures en ondersteuning van research en ontwikkelingsprogramma's. De deelnemers benadrukten het belang van een *Wind Energy Technology Platform* voor betere afstemming van de onderzoeksprogramma's over windenergie. Om grootschalige offshore windenergie in het elektriciteitsnet in te passen, is een langetermijnplanning vanuit Europees perspectief nodig en betere

samenwerking tussen netbeheerders, industrie en overheden.

Tijdens het seminar zijn de resultaten van verschillende onderzoeksprojecten gepresenteerd. Zo blijkt dat de ontwikkeling van offshore windenergie géén grote negatieve gevolgen voor het milieu hoeft te hebben. Op dit punt zijn aanbevelingen gedaan over verbeterde procedures voor de beoordeling van de milieugevolgen van windenergie op zee, en over het delen van kennis tussen overheden en industrie.

VOOR MEER INFORMATIE

Imar Doornbos

(EZ)

Telefoon 070 379 64 76

I.O.Doornbos@minez.nl

Het eindrapport van Connect II is te vinden op <http://www.senternovem.nl/offshore%5Fwindenergie/>

De slotverklaring van het seminar is te downloaden van [http://offshore.windpower.org/media\(929,1033\)/copenhagen_strategy.pdf](http://offshore.windpower.org/media(929,1033)/copenhagen_strategy.pdf)

Eumarex

Het uitwisselingsprogramma EUMAREX is door de Europese Commissie opgezet om experts op het gebied van mariene verontreiniging in staat te stellen informatie uit te wisselen met collega's in andere lidstaten. De Europese Gemeenschap neemt 75% van de kosten van dit programma voor haar rekening. Het financiële en administratieve management van EUMAREX is in handen van de Management Unit of North Sea Mathematical Models, een onderdeel van het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen.

INTERNETSITE

<http://www.mumm.ac.be/EUMAREX>



CO₂-opslag onder zeebodem één van de maatregelen tegen klimaatverandering

Het opslaan van CO₂ in de diepe ondergrond onder de zeebodem kan, naast energiebesparing en de toepassing van alternatieve energiebronnen, een belangrijke bijdrage leveren in de strijd tegen klimaatverandering. In dat licht is de opslag van CO₂ onder de zeebodem wenselijk. Door de opslag wordt immers de uitstoot van CO₂ naar de atmosfeer beperkt. Tot deze uitspraak kwam het IDON tijdens een bijeenkomst op 13 september, waar werd gesproken over de mogelijkheden van CO₂-opslag in bijvoorbeeld niet meer productieve gasvelden of in watervoerende geologische formaties. Ook internationaal komt er steeds meer draagvlak voor deze optie.

Het voor de zomer door het ministerie van Economische Zaken uitgebrachte Energie-rapport 2005 geeft nóg een argument voor het verder ontwikkelen van CO₂-opslag: de nog sterke afhankelijkheid van fossiele brandstoffen. Door middel van CO₂-opslag, ook wel bekend onder de term 'schoon fossiel', is het mogelijk op verantwoorde wijze langer gebruik te maken van alle beschikbare fossiele energiebronnen. Schoon fossiel is inmiddels aangewezen als 'transitiepad'. Getracht wordt demonstratieprojecten (ook op het land) op poten te zetten en zo meer praktijkkennis op te doen. In Nederland loopt al één demonstratieproject, het Gaz de France-project. In dit project wordt CO₂ dat vrijkomt bij de gaswinning vanaf het K12-B-platform in het bijna uitgeputte offshoregasveld teruggepompt.

EENDUIDIG REGIME

Bij grootschalige opslag van CO₂ onder de zeebodem moet rekening worden gehouden met verplichtingen die voortkomen

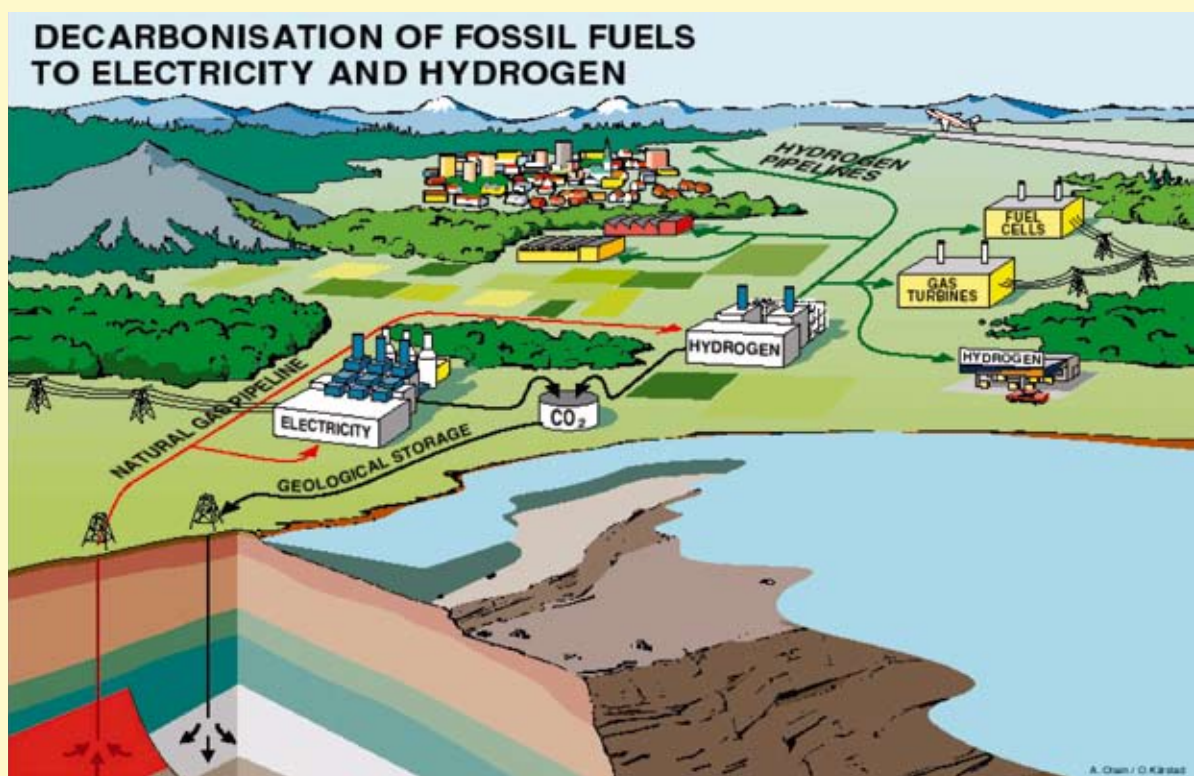
uit internationale verdragen, onder andere ter bescherming van het mariene milieu (London Conventie, OSPAR-verdrag). IDON heeft aangegeven dat bij voldoende internationaal draagvlak het streven is naar een eenduidig regime voor het regelen van de veilige opslag van CO₂ in de diepe ondergrond onder de zeebodem. Daarvoor moeten wel voorwaarden worden geformuleerd. Zo is de garantie nodig dat eenmaal opgeslagen CO₂ zeer lange tijd veilig in de opslagplaats gevangen blijft. De ministeries van EZ, VROM en V&W werken samen een raamwerk uit voor een risicomanagementsysteem (inclusief assessment en monitoring) voor de CO₂-opslag onder de zeebodem.

LONDON CONVENTIE

Op de 27^{ste} bijeenkomst van de Contracting Parties van de London Conventie, eind oktober, gaven de verdragsstaten aan dat CO₂-opslag onder de zeebodem een belangrijk onderdeel zal zijn van een pakket van maatregelen ter bestrijding van klimaatverandering en verzuring van de oceanen. Daarmee is een eerste stap gezet om CO₂-opslag onder de zeebodem wereldwijd te reguleren. Zowel de technische als de juridische aspecten van CO₂-opslag zullen in werkgroepen onder het LC-verdrag worden uitgewerkt.

OSPAR-VERDRAG

Ook in OSPAR-verband wordt CO₂-opslag besproken. In februari 2006 zal het *Offshore Industry Committee* vooral de technische aspecten bekijken. In maart 2006 kijkt de Bio-



diversiteitscommissie (BDC) naar de voor- en nadelen van CO₂-opslag voor het mariene milieu: aan de ene kant draagt CO₂-opslag bij aan het voorkomen van klimaatverandering en verzuring van oceanen, aan de andere kant kan het vrijkomen van CO₂ uit de ondergrond lokaal leiden tot ongewenste effecten.

VOOR MEER INFORMATIE:

Aart Tacoma

(VenW, Rijkswaterstaat Noordzee)

Telefoon 070 336 67 93

a.tacoma@dnz.rws.minvenw.nl

Caroline van Dalen

(EZ, Energieproductie)

Telefoon 070 379 70 65

j.c.vandalen@minez.nl

Hans Spiegeler

(VROM, Directie Klimaatverandering en Industrie)

Telefoon 070 339 48 49

hans.spiegeler@minvrom.nl

Nieuw Rampenplan voor de Noordzee 2006



Actie op zee

De rijksoverheid moet zorgen voor een doeltreffende uitvoering van maatregelen die voortvloeien uit internationale verdragen over de redding van mensenlevens op zee en de beperking van schade voor het mariene milieu en de

kust. Overheidsoptreden op deze punten wordt aangeduid met de termen Search and Rescue (SAR) en Rampen- en incidentenbestrijding (RIB). Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen het beleidsniveau en het operationele

niveau. De beleidsmatige aspecten worden behandeld in het Interdepartementaal Beleidsteam Noordzeerampen (IBTN); op operationeel niveau is het Operationeel Team op het Kustwachtcentrum actief.

Het Rampenplan voor de Noordzee, dat dateert uit 2003, wordt met ingang van 1 januari 2006 herzien. Het plan regelt een gecoördineerde aanpak van de rampen- en incidentenbestrijding op de Noordzee. Er staan procedures in voor de samenwerking tussen het Kustwachtcentrum en andere instanties en diensten. De wijzigingen zijn voorgekomen uit de evaluatie van de jaarlijkse oefening van het Interdepartementale Beleidsteam Noordzeerampen (Norex-oefening) en van enkele incidenten met schepen zoals de Andinet eind 2003 en de Michelle in 2005.

Emissieloos schip dichterbij

Hoewel vanuit energieoogpunt transport van goederen per schip de meest milieuvriendelijke vervoerswijze is, maakt dit feit alléén de scheepvaart nog niet duurzaam. Er zijn nog te veel schadelijke emissies naar de lucht en het water via lozingen van olie, (chemische) ladingrestanten, afval en schoonmaakdetergenten en door anti-fouling. Via ballastwater geraken schadelijke, non-indigeneous species in streken waar ze niet thuishoren. De scheepvaart is gebonden aan emissie-eisen van het MARPOL-verdrag. Maar de technologie schrijdt voort en niet altijd worden de best beschikbare technieken toegepast. Het Clean Ship-concept kan aan deze problemen een einde maken.

De effecten van lozingen kunnen voor een kwetsbaar gebied als de Noordzee, met veel bijzondere ecosystemen, desastreus zijn. Neem het lozen van plastics. Dat is al ongeveer vijftien jaar verboden, niet alleen op de Noordzee, maar ook elders. Uit onderzoek van de maaginhoud van Noorse Stormvogels is echter gebleken dat er nog nauwelijks iets is verbeterd. Integendeel, de laatste paar jaar valt zelfs een lichte opwaartse trend waar te nemen. Een ander aspect is de handhaving. De Kustwacht neemt vrijwel dagelijks boven de Noordzee verontreinigingen waar waarvan de veroorzakers moeilijk zijn te achterhalen. Het is verontrustend dat een lange tijd van controleren en handhaven niet tot duidelijke verbeteringen heeft geleid.

NIETS MEER LOZEN

Begin jaren negentig ontstond het idee dat het mooi zou zijn als schepen helemaal niets meer zouden lozen. Dan hoeft er niet meer te worden gecontroleerd en vervolgd, en het milieu wordt er beter van. Het nul-emissieconcept was geboren. Het heeft nog even geduurd voordat het concept was terug te vinden in beleidsvoornemens, maar in 2002, tijdens de Noordzeeministersconferentie in Bergen, Noorwegen, was het zover. Daar spraken de ministers van de acht Noordzeelanden af “...to explore and develop the concept of vessels designed, constructed and operated in an integrated manner to eliminate harmful discharges and emissions throughout their working life.” Het Clean Ship-concept omvat alle fasen: van het ontwerp en de constructie via de operationale fase tot de sloop of recycling van het schip.

Hierop wordt de zogenaamde levenscyclusanalyse toegepast.

Nu, drie jaar later, begint het concept verder vorm te krijgen. Het zal een overkoepelend principe zijn bij de onderhandelingen over het scheepvaartgedeelte van de zesde Noordzeeministersconferentie in mei 2006 in Göteborg, Zweden. De ministers zullen zich dan uitspreken over beleidsvoornemens om het Clean Ship-concept in nationale regelgeving te verwerken, innovatieve ontwikkelingen te stimuleren, de diverse *incentives* en accreditatieschema's op

elkaar af te stemmen en te komen tot een regionaal monitoringprogramma. De Noordzeelanden hebben een achtergrondnotitie opgesteld waarin een actieplan is opgenomen voor de verdere uitwerking van het concept. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal actief aan deze ontwikkelingen bijdragen en zich inzetten voor de realisering van het emissieloze schip.

In de aanloop naar de conferentie brengt het Kenniscentrum Duurzame *Short Sea Shipping*, in samenwerking met Stichting De Noordzee, een Engelstalige Clean Ship-website (www.cleanship.info) in de lucht, die initiatieven, ontwikkelingen en *best practices* met betrekking tot Clean Shipping zal laten zien.

VOOR MEER INFORMATIE:

Lex Oosterbaan

(VenW, RWS Noordzee)

Telefoon 070 336 68 46

a.w.a.oosterbaan@dnz.rws.minvenw.nl

Klaas Jan Bolt

(VenW, DGTL)

Telefoon 070 351 15 60

klaas-jan.bolt@minvenw.nl



In situaties waarin ernstige gevolgen dreigen voor het land, kan na verloop van tijd het accent van de rampenbestrijding verschuiven naar de landzijde. In dat geval komt de coördinatie in handen van het Nationaal Coördinatiecentrum van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

WIJZIGINGEN

De wijzigingsvoorstellen zijn het product van een werkgroep van verschillende departementen die in kustwachtverband samenwerken op het gebied van SAR en RIB.

De belangrijkste wijzigingen betreffen:

- een toelichting op de reikwijdte van het rampenplan (bestrijding van een gijzeling en terroristische dreigingen vallen niet onder het plan);
- een beschrijving van de rol en taak van het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing van V&W als liaison tussen het Kustwachtcentrum en het Nationaal Coördinatiecentrum van Binnenlandse Zaken en tussen het Kustwachtcentrum en V&W;

- een verduidelijking van de definitie van een ‘ramp’;
- het aangeven van de relatie tussen de opschalingsmethode op het land (de GRIP-procedure) en de in het Rampenplan voor de Noordzee gebruikte categorie-indeling.
- de mogelijkheid tot ambtelijk vooroverleg alvorens het IBTN bijeenkomt;
- het verduidelijken van de informatievoorziening over de mogelijke gevaren als het een incident betreft waarbij gevaarlijke stoffen vrij kunnen komen;
- de toevoeging van *Places of Refuge*, veilige vluchthavens waar incidentschepen naartoe worden gedirigeerd ter voorkoming van ernstige schade aan de Nederlandse kust of andere belangen en ter bescherming van het (mariene) milieu;
- een uiteenzetting van de internationale samenwerking op het gebied van bijstand en informatievoorziening.

In de loop van 2006 wordt waarschijnlijk een volgende wijziging doorgevoerd om beter aan te sluiten op de aan landzijde gebruikte structuur. Het IBTN zal dan worden opge-

heven. In plaats daarvan komt een Regionaal Beheerteam Noordzeerampen (RBN) onder voorzitterschap van de HID van RWS Noordzee. Vooruitlopend hierop wisselen met ingang van 1 januari 2006 DGTL en RWS Noordzee alvast van plaats als voorzitter en plaatsvervangend voorzitter van het IBTN.

VOOR MEER INFORMATIE:

H. Konings

(liaison van V&W op het Kustwachtcentrum)

Telefoon 0223 658 314

h.konings@kustwacht.nl

Incidentenkalender

20 september 2005

FOWAIRET LOOPT AAN DE GROND

In de vroege ochtend liep het Koeweitse containerschip Fowairet op de Westerschelde aan de grond op de Plaat van Ossensisse bij Perkpolder. Het schip lag muurvast en liep zware schade op. De Fowairet had 1952 containers aan boord. De hele dag is de vaarroute over de Westerschelde naar Antwerpen geblokkeerd geweest. 's Middags is het schip vlot getrokken en naar Vlissingen gebracht. Rijkswaterstaat zette drie schepen in. De Vlietstroom, de Frans Naerebout en de Hammen voeren naar de locatie van het incident voor assistentie. Aan boord van het Kustwachtvliegtuig nam men de situatie in ogenschouw. Om het schip lichter te maken is het grootste gedeelte van de lading containers uit het schip gelost alsmede de stookolie uit de lekkende tanks in tankschepen overgepompt. Tevens voerde men noodreparaties uit. Op 6 oktober is de gehavende Fowairet door twee sleepboten naar Rotterdam gesleept. Een kleine vloot begeleidde dit konvooi; twee sleepboten, het oliebestrijdingsvaartuig Arca en twee reddingboten. Een bergingsteam was aan boord van de Fowairet.



Fowairet

9 september 2005

F-16 STORT NEER BIJ VLIELAND

Op drie mijl ten noordwesten van Vlieland stortte een F16 van de Belgische luchtmacht tijdens een oefening neer. De piloot is omgekomen.

7 september 2005

OBE IN DE WADDENZEE

Met een saluut aan Obe Dijkstra die afscheid nam van Rijkswaterstaat is de Olie Bestrijdings Exercitie (OBE) 2005 gehouden. Het rampscenario was als volgt: De Harlinger viskotter HA 007 keerde terug van de Noordzee en kwam op de terugweg ter hoogte van de Vlietstroom in aanvaring met het tankschip 'Waderias'. Daarbij was één van de tankcompartimenten lekgeslagen en stroomde duizend kubieke meter olie de zee in. Er was geen brand uitgebroken en er waren geen slachtoffers. Wel kwam een substantiële hoeveelheid olie in het milieu terecht. In plaats van olie is gebruik gemaakt van popcorn en sinaasappelen. Bij de oefening zijn onder meer de schepen Blauwe Slenk, Schuitengat, Zinderzee en de zandzuiger Zeezand Express ingezet. Ook deden het Kustwachtvliegtuig en een helikopter mee aan OBE 2005.



oliescherm

26 augustus 2005

AANVARING KIEFERNWALD EN MICHELLE

Op ongeveer honderd kilometer ten noordwesten van Vlieland vond een aanvaring plaats tussen het vrachtschip Michelle en het vrachtschip Kiefernwald.

De Kiefernwald hield aan het ongeval een scheur in de boeg over. De met kolen geladen Michelle liep zware schade op en zonk gedeeltelijk. De zeven opvarenden van de Michelle zijn door de Kiefernwald aan boord genomen. De Michelle lag met het achterschip op de zeebodem en stak met het voorschip nog boven water uit. Van verschillende instanties is actie ondernomen om de assisteren. De Koninklijke Marine was met een helikopter snel ter plekke. De K.N.R.M. zette een reddingsboot in. Het Kustwachtvaartuig Waker verzorgde de verkeersbegeleiding voor de passerende scheepvaart. Het Kustwachtvliegtuig deed onderzoek naar mogelijke olieverontreiniging en drijvende wrakstukken van de Michelle. Uit voorzorg bleef het oliebestrijdingsvaartuig Arca stand-by. Het betonningsvaartuig Terschelling markeerde het wrak met boeien. Een bergingspoging op 5 september was niet succesvol. Een maand later zonk de Michelle. Het schip zal geborgen worden.



Kiefernwald



Michelle

22 juni 2005

BRAND OP VISSERSCHIP

Op ongeveer 20 mijl ten westen van Texel brak brand uit aan boord van het visserschip SL 27 Johannes. De bemanning stapte over op een sportvissersschip dat zich in de directe nabijheid bevond. Later zijn de vijf mannen met hulp van de Lynx helikopter overgebracht naar Hr.Ms. Van Nes. Het betonningsvaartuig Terschelling was vlak in de buurt en stoomde naar de locatie van de SL27 en begon direct met blussen. Op dat moment waren verder geen schepen met bluscapaciteit nabij. De Arca was ter plekke om zonodig te assisteren en eventuele olieverontreiniging te bestrijden. De sleepboot Noordgat maakte verbinding met het schip. Men besloot om de SL 27 naar Stellendam te varen. De Terschelling ging als begeleiding en voor het eventueel blussen mee.



De SL 27



Kustwachtschip Terschelling

VOOR MEER INFORMATIE:

Jacob Bart Hak

(VenW, Rijkswaterstaat Noordzee)

Telefoon 070 336 68 54

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

Op weg naar een Stroomgebiedbeheerplan

De Kaderrichtlijn Water biedt RWS Noordzee de kans om aandacht te vragen voor de aanpak van bovenstroomse bronnen van verontreiniging. De voorbelasting is een belangrijke oorzaak van problemen met de waterkwaliteit van de Noordzee.

Eind 2004 heeft elke waterbeheerder zijn huiswerk voor de KRW ingeleverd in de vorm van een globale knelpuntenanalyse van de waterlichamen onder zijn beheer. Deze knelpuntenanalyses zijn per stroomgebied opgenomen in de 'Artikel 5-rapportages' die begin 2005 naar Brussel zijn gestuurd. In de periode tot en met 2009 moet nu worden toegewerkt naar Stroomgebiedbeheerplannen, waarin de knelpuntenanalyses verder zijn verfijnd en maatregelenpakketten zijn vastgesteld om de knelpunten in 2015 te hebben

weggewerkt. In de komende tijd tot 2009 staan drie onderwerpen centraal: het vaststellen van ecologische doelen, het opstellen van maatregelenpakketten en het opstellen van een KRW-proof monitoringprogramma. De aanpak wordt landelijk gecoördineerd. Afgesproken is de onderwerpen van grof naar fijn uit te werken. De Tweede Kamer blijft van de voortgang en uitkomsten op de hoogte middels Decemhernota's in 2005, 2006 en 2007. Begin 2008 moeten de concept-Stroomgebiedbeheersplannen gereed zijn. Dat jaar is verder geheel gewijd aan de inspraak.

KNELPUNTEN

Ook RWS Noordzee heeft over zijn vijf waterlichamen (één in elk deelstroomgebied) bijdragen geleverd aan de 'Artikel 5-rapportages'. De algehele conclusie was dat een tien-

tal stoffen én fytoplankton knelpunten vormen die zonder extra maatregelen niet vóór 2015 zullen zijn opgelost. Een belangrijke oorzaak is voorbelasting (aanvoer vanuit Nederlandse rivieren en via de 'kustrivier'). De komende periode wordt gebruikt om deze conclusie verder te onderbouwen en mogelijke maatregelen verder uit te werken.

VOOR MEER INFORMATIE:

Marcel Bommelé

(VenW, Rijkswaterstaat Noordzee)

Telefoon 070 336 66 04

m.bommele@dnz.rws.minvenw.nl

De Projectorganisatie Mainport Rotterdam (PMR) heeft RWS Noordzee opdracht gegeven om een beheerplan te maken voor een zeereservaat van ongeveer 25.000 hectare in de Voordelta. Het zeereservaat is de compensatie voor de aanleg van de Tweede Maasvlakte. In het reservaat wordt de zeebodem ongemoeid gelaten, zodat vogels en vissen voldoende voedsel kunnen vinden. Vervolgens krijgen ze op enkele plekken in het zeereservaat de rust en de ruimte om in het gebied te kunnen leven. Het beheerplan moet volgend jaar juni klaar zijn.

Het zeereservaat komt in een strook zee van ongeveer vier kilometer breed vanaf de Maasvlakte in het noorden tot de kust van Schouwen-Duiveland in het zuiden. De Voordelta is al een beschermd natuurgebied, maar in het zeereservaat krijgt de natuur extra bescherming. Zo zullen er beperkingen gelden voor activiteiten die de bodemnatuur verstoren, zoals zandwinning, boren naar gas of olie en sommige visserij.

h.lammers@dnz.rws.minvenw.nl

Zowel IMO als EU heeft naar aanleiding van recente rampen richtlijnen opgesteld.

jacques.van.kooten@minvenw.nl

Commissie kiest voor holistische benadering van oceanen en zeeën

Volgend jaar zal een Groenboek Europees Maritiem Beleid verschijnen met een integrale visie op beheer en beleid van de Europese zeeën en kustwateren. De voorbereiding is in volle gang. Begin november heeft Nederland aan de Europese Commissie een in IDON-kader voorbereid standpunt toege-
sturd over zaken waarbij een Europese aanpak meerwaarde kan hebben.

De Nederlandse notitie gaat vooral in op aspecten als ecosysteembenadering, duurzame economische groei, ruimtelijke ordening, kennis en innovatie, regionale samenwerking en *good governance*. Nederland doet de Commissie het aanbod om bij de voorbereiding en uitwerking van het Groenboek gebruik te maken van de Nederlandse kennis en ervaring met integraal beleid en beheer van kust en zee.

HOLISTISCHE BENADERING

De Europese Commissie duidt het Groenboek Europees Maritiem Beleid aan als een ‘holistische benadering van oceanen en zeeën’. Het Groenboek moet een integrale visie bevatten en een strategie voor de verschillende gebruiksfuncties (energiewinning, visserij, scheepvaart, toerisme en recreatie), waarden (waterkwaliteit, natuur en biodiversiteit) en aspecten die daarmee verband houden (werkgelegenheid, beheer en kennis). De Commissie wil een balans zoeken tussen de groei van de Europese economie (Lissabon-agenda) en het duurzame gebruik van de zee. Daarnaast wil zij onderzoeken of en hoe op Europese schaal kennis en innovatie rond kust en zee beter zijn te bundelen en te benutten. Het Groenboek zal het karakter hebben van een ‘verkennend’ document. Het zal suggesties bevatten voor verbetering van beleid en beheer door een Europese of regiona-

le grensoverschrijdende aanpak. Het uitbrengen van het Groenboek vormt de start van een formeel consultatieproces, waarbij naast de lidstaten ook belanghebbende organisaties en groeperingen zullen worden betrokken. Op basis van dat consultatieproces brengt de Commissie na afloop mogelijk een Witboek uit met voorstellen voor maatregelen en acties.

TASK FORCE

Ten minste zeven Europese Commissarissen zijn bij het Groenboek betrokken. Het voortouw heeft Commissaris Borg van Visserij en Maritieme Zaken. Een ambtelijke *Maritime Policy Task Force* bereidt het Groenboek voor; enkele ambtelijke werkgroepen houden zich met specifieke deelonderwerpen bezig. De *Task Force* heeft in 2005 bezoeken gebracht aan onder meer Australië, Canada, Singapore en de VS, om te leren van vergelijkbare visies die in deze landen zijn ontwikkeld. Bovendien heeft de *Task Force* Europese lidstaten en organisaties uitgenodigd om in de voorbereidingsfase een inbreng te leveren. In augustus is een questionnaire aan de lidstaten gestuurd, met vragen over nationaal en grensoverschrijdend beleid en beheer van kust en zee, en over de organisatie daarvan. Ten slotte is een speciale website geopend die informatie geeft over het

voorbereidingsproces: http://europa.eu.int/comm/fisheries/maritime/index_en.htm

INTERDEPARTEMENTAAL PLAN VAN AANPAK

Het IDON heeft besloten om het Groenboek EU Maritiem Beleid mee te helpen voorbereiden. Nederland heeft immers grote belangen bij de zee en ook langjarige ervaring met integraal beleid en beheer van Noordzee en Waddenzee. In IDON-kader is afgesproken dat er een interdepartementaal plan van aanpak voor de Nederlandse inbreng zal komen. Verkeer en Waterstaat is procesmatig de trekker. De inbreng vindt vooral plaats via een door de Commissie ingestelde groep van deskundigen van de lidstaten, onder leiding van de DG Visserij en Maritieme Zaken. Kees Polderman (VenW, DGTL) is namens het IDON aangewezen als Nederlandse vertegenwoordiger in deze *Member State Representative Group*.

VOOR MEER INFORMATIE:

Klaas Jan Bolt
(VenW, DGTL)
Telefoon 070 351 15 60
klaas-jan.bolt@minvenw.nl

Hermien Busschbach
(VenW, DGW)
Telefoon 070 351 82 61
hermien.busschbach@minvenw.nl

Kees Polderman
(VenW, DGTL)
Telefoon 070 351 15 68
kees.polderman@minvenw.nl

Els de Wit
(VenW, DGW)
Telefoon 070 351 85 05
els.de.wit@minvenw.nl



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
Interdepartementaal
Directeurenoverleg
Noordzee (IDON)

Eindredactie
Ria Alleman

Redactieadres
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat Noordzee
Postbus 5807
2280 HV Rijswijk

h.m.alleman@dnz.rws.minvenw.nl
Telefoon 070 336 68 01

Fotografie
Kustwachtcentrum, fotoarchief
Ministerie van EZ
Ministerie van LNV
Ministerie van Verkeer en Waterstaat:
- DGTL
- RWS, Noordzee
- RWS RIKZ
Statoil

Vormgeving
Maarten Balyon grafische vormgeving, Zoeterwoude

Druk
Deltahage

Oplage
1500

Algemene informatie over Noordzee beleid en beheer is te vinden op www.noordzeeloket.nl

Betrokken ministeries en diensten
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- Directoraat-generaal Water
- Directoraat-generaal Transport en Luchtvaart
- Rijkswaterstaat Noordzee
Ministerie van Economische Zaken
- Directoraat-generaal Energie en Telecommunicatie

Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
- Directie Natuur
- Directie Visserij

Ministerie Van Volks-huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
- Directoraat-generaal Ruimte

Kustwachtcentrum
Ministerie van Buitenlandse zaken
Ministerie van Defensie
Ministeries van Financiën