

in dit nummer:

GROENBOEK EUROPEES
MARITIEM BELEID IS UIT

OPNIEUW MINDER ONGEVALLEN
OP DE NOORDZEE

NIEUWE START VOOR KUST-
WACHT ONDER DEFENSIE

NOORDZEEMINISTERS VOOR
HET LAATST BIJEEN

RAMPENBESTRIJDING OP ZEE
KRIJGT ANDERE OPZET

BEHEERPLANNEN VOORDELTA
EN ZEERESERVAAT MOGELIJK
INEENGESCHOVEN

HERSTART WINDENERGIE OP ZEE

MEERDERE LANDEN IJVEREN
VOOR OPSLAG CO₂ IN ZEEBO-
DEM

VERONTREINIGING NOORDZEE
NEEMT AF

INCIDENTENKALENDER

KAMER BENADRUKT BELANG
SAMENHANGEND NOORDZEE-
BELEID

KADERRICHTLIJN MARIENE
WATEREN IN AANTOCHT

VISSERS KRIJGEN ADVIES OP
ANDERE VISSOORTEN TE GAAN
VISSEN

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).

juni 2006, nummer 3

Groenboek Europees Maritiem Beleid is uit

‘Naar een toekomstig maritiem beleid

voor de Unie: een Europese

visie op de Oceanen en

Zeeën’ is de titel van het

Groenboek Europees

Maritiem Beleid dat de

Europese Commissie op 7

juni heeft uitgebracht. Er staan

beschouwingen in en ideeën voor

het verbeteren van het maritieme beleid en beheer

in Europees of regionaal verband. De publicatie

markeert tevens de start van een intensief consultatieproces.

De Europese Commissie heeft ruim een jaar gewerkt aan het Groenboek. Daarbij is gebruikgemaakt van suggesties, ideeën en kennis van lidstaten, organisaties en belangengroepen die bij het maritiem beleid en beheer betrokken zijn. Ook Nederland heeft nadrukkelijk aan de voorbereiding meegedaan.

OPBOUW

In de inleiding van het Groenboek vraagt de Commissie zich af of het geen tijd is voor een meer integrale benadering van de zee. Er moet een balans komen tussen economische groei, sociale aspecten en het milieu. De werkgelegenheid moet worden gestimuleerd en tegelijkertijd moet het maritiem bestuur worden verbeterd. Hoe kan Europa dat aanpakken?

Hoofdstuk 2 beschrijft het economisch belang van de maritieme sector, terwijl hoofdstuk 3 ingaat op het verbeteren van de bestaansmogelijkheden in kustzones. Voor zowel wonen, werken als recreëren is een goed beheer van de aangrenzende zeeën belangrijk. Daarbij is het nodig ruimtelijke ordening als instrument in te zetten en structuurfondsen voor de regio's effectief te benutten. Een volgend hoofdstuk gaat over het herclaimen van het maritieme erfgoed van Europa en de herbevestiging van Europa's maritieme identiteit. Hierin staat ook hoe de verschillende gebruiksfuncties beter op elkaar zijn af te stemmen.

VRAGEN

Bij de presentatie maakte de Europese Commissie duidelijk dat zij het Groenboek beschouwt als een consultatiedocument. Om een integrale visie te kunnen ontwikkelen, is tijd nodig. Ook zal het veel energie vragen om expertise op te bouwen. Daarom vindt de Commissie de rol van de stakeholders belangrijk; die krijgen ook nu weer de kans om hun bijdrage te leveren.

Elk hoofdstuk van het Groenboek eindigt met open vragen die richting moeten geven aan het consultatieproces. Dit proces loopt door tot de zomer van volgend jaar. De Commissie richt zich vooral op de consultatie van belanghebbenden op Europees en internationaal niveau, terwijl aan de lidstaten is gevraagd om nationale (en waar mogelijk ook grensoverschrijdende, regionale) consultatieprocessen te organiseren.

HET NEDERLANDSE CONSULTATIEPROCES

De Nederlandse consultatie zal integraal van opzet zijn en verlopen via de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat, in het bijzonder het Overlegorgaan Water en Noordzee en het Overlegorgaan Goederenvervoer. Maatschappelijke organisaties worden daar ook bij betrokken, rechtstreeks dan wel 'getrapt'.

Het eindproduct van het consultatieproces zal zich kenmerken door een ongekleurde weergave van de ingebrachte meningen en antwoorden op de vragen in het Groenboek. Op zijn beurt zal het eindproduct een bouwsteen vormen voor het – in IDON-kader voor te bereiden – regeringsstandpunt over het Groenboek.

VOOR MEER INFORMATIE:

Marijke Rem

(VenW, DGTL)

Telefoon 070 351 15 02

marijke.rem@minvenw.nl

Kees Polderman

(VenW, DGTL)

Telefoon 070 351 15 68

kees.polderman@minvenw.nl

Klaas Jan Bolt

(VenW, DGTL)

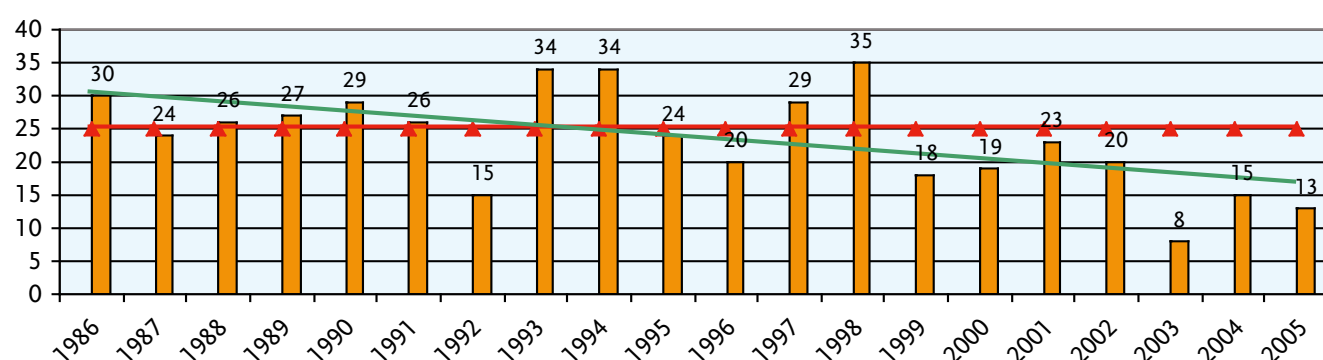
Telefoon 070 351 15 60

klaas-jan.bolt@minvenw.nl

Opnieuw minder ongevallen op de Noordzee

Dertien keer heeft zich vorig jaar een 'significant ongeval' voorgedaan op de Noordzee. Daarmee is het aantal ongelukken voor het zevende achtereenvolgende jaar onder de politiek geaccepteerde referentiewaarde van 25 gebleven.

Het succes van het rijksbeleid voor de Noordzee wordt onder andere afgemeten aan het aantal ernstige ongelukken dat zich voordoet. Als dat onder de 25 blijft, is er geen reden het beleid drastisch te herzien. Uit de grafiek, die de ontwikkeling van de laatste twintig jaar laat zien, is af te lezen dat er sprake is van een lichte afname van het aantal ongevallen per jaar.



Ongevallen Noordzee 1986-2005

In dit overzicht is niet de recreatievaart opgenomen, tenzij de beroepsvaart bij een incident met een pleziervaartuig betrokken was. Ook zijn er geen strandingen in opgenomen van beroepsvaartuigen terwijl die bezig waren met de uitvoering van hun werk, zoals vissen, baggeren of het doen van metingen. Daarvan zijn vorig jaar drie meldingen binnengekomen. Ook het drama op de kotter OD-1 op 6 april

(die een vliegtuigbom opviste, waarna deze explodeerde, als gevolg waarvan drie opvarenden omkwamen) en het zinken van de kotter UK-268 na een aanvaring op 8 augustus zijn er niet in verwerkt, omdat beide ongelukken op het Engelse deel van de Noordzee plaatsvonden.

Tot de kleinere, niet-significante, ongevallen horen het op drift raken van schepen (67 keer) en het verliezen of juist vinden van lading (vier keer).

VEILIGHEID

Hoewel er al veel bereikt is, probeert de overheid waar mogelijk het scheepvaartverkeer op het Nederlands deel van de Noordzee nog veiliger – maar ook vlotter – af te wikkelen. Zo wordt het monitorings- en informatiesysteem voor de zeevaart (AIS) uitgebreid. AIS is in 2004 conform Richtlijn 2002/59/EG op het Kustwachtcentrum in gebruik genomen.

De dekking zal de gehele Nederlandse EEZ gaan beslaan. Dit maakt de kans op aanvaringen en het vervuilen van het mariene milieu nog weer kleiner. Het AIS is er immers op gericht de identificatie van schepen onderling te verbeteren. Ondertussen is de Europese Commissie, in het kader van het *Maritime Safety Package*, met nieuwe voorstellen gekomen om de veiligheid te verbeteren.

ONTWIKKELING BELEID

Ook al geven de ongevalcijfers geen aanleiding tot ingrijpende wijziging of intensivering van het beleid, het is wel nodig in het beleid rekening te houden met andere, veelal nieuwe gebruiksfuncties (vooral windturbineparken). Hoe kun je rampen en incidenten voorkomen of anders de gevolgen zo beperkt mogelijk houden? In dit verband is het zaak het SAMSON-model (*Safety Assessment Model for Shipping and Offshore on the North Sea*) verder te ontwikkelen. Dit model berekent op basis van verkeersdichtheden de kans op aanvaringen en de grootte van de daarmee samenhangende uitstroom van olie. Ook is het goed het GMDSS (*Global Maritime Distress and Safety System*), dat de minimaal benodigde voorzieningen voor nood-, spoed- en veiligheidscommunicatie regelt, te optimaliseren. Hetzelfde geldt voor opsporing en redding (SAR – Search and Rescue) en de rampen- en incidentenbestrijding. In dit kader wordt in 2006 de nota maritieme noodhulp opgesteld, waarin valt te lezen waar de rijksoverheid in het geval van een hulpverleningsvraag van de scheepvaart voor gesteld staat.

WRAKKEN

Los van dit alles blijft een punt van bijzondere aandacht het opruimen van wrakken en andere obstakels. Sommige liggen immers op zo'n geringe diepte dat ze een gevaar voor de veiligheid van passerende schepen vormen. Verder kunnen vissers er hun netten aan beschadigen en soms kan de lading problemen gaan geven.

MEER INFORMATIE:

Jacques van Kooten

(VenW, DG Transport en Luchtvaart)

Telefoon 070 351 15 53

jacques.van.kooten@minvenw.nl

Nieuwe start voor Kustwacht onder Defensie

Het ministerie van Defensie is met ingang van half juni verantwoordelijk voor de uitvoering van de kustwachttaken. Als uitvloeisel heeft de directeur Kustwacht de onvoorwaardelijke zeggenschap gekregen over de vier schepen die (vrijwel) full time kustwachttaken uitvoeren. Daarnaast kan hij een aantal dagen per jaar beschikken over de zeegaande betonningsvaartuigen van RWS en over schepen en helikopters van Defensie. Ook de twee vliegtuigen waarover RWS binnenkort beschikt, gaan over naar de Kustwacht.

Op 10 maart heeft de ministerraad in feite besloten de Kustwacht de ogen en oren van de overheid op de Noordzee te laten zijn. Door de apparatuur op het Kustwachtcentrum te vernieuwen en door nog intensiever samen te werken met andere departementen, moet de Kustwacht het centrum worden dat actuele informatie geeft over de Noordzee. Die informatie vormt, samen met de *intelligence* van de verschillende handhavingdiensten, de basis voor informatiegestuurd optreden op zee. Hoewel dit alles zeker ook ten goede komt aan de dienstverlening (denk aan SAR, rampen- en incidentenbestrijding) is de verwachting dat met name de rechtshandhaving op zee door dit alles een sterke impuls krijgt. Bij de uitwerking wordt ook bekeken of het zinrijk is een civiele rederij op te zetten, waarin alle rijksschepen kunnen worden ondergebracht, inclusief die van de Kustwacht.

RAAD VOOR DE KUSTWACHT

De Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee blijft bestaan, maar er zullen voortaan alleen nog 'handhavers' in zitten en geen beleidsmedewerkers meer. Die laatste zijn weer wel vertegenwoordigd in de (nieuwe) Raad



voor de Kustwacht, die als belangrijkste taak krijgt het integrale beleid uit te werken in een activiteitenplan. Verder moet de raad de begroting opstellen en daar verantwoording over afleggen.

De ministerraad legt dit alles formeel vast. Het is nadrukkelijk de bedoeling dat de ministerraad zich intensiever gaat bemoeien met de Kustwacht, zoals dat ook al het geval is met de Kustwacht van de Antillen en Aruba.

Bij de planvorming spelen de vertaling van beleid in actieplannen, en het kunnen beschikken over meer informatie over wat zich allemaal op de Noordzee afspeelt, een rol. Daarnaast komen de aangegane (internationale) verplicht-

ingen (zoals bijvoorbeeld de EU-afspraken over visserijcontroles) expliciet aan de orde.

De Kamer is inmiddels akkoord gegaan met de plannen en beschouwt deze als een goede stap in een ontwikkeling naar een effectiever overheidsoptreden op de Noordzee. Op 14 juni is de vernieuwde Kustwacht symbolisch van start gegaan.

MEER INFORMATIE:

G.J. Schiereck

(VenW, SDG)

Telefoon 070 351 86 00

g.j.schiereck@sdg.rws.minvenw.nl

Noordzeeministers voor het laatst bijeen

Met de ondertekening, op 5 mei, van de Verklaring van Göteborg is er voorlopig een einde gekomen aan het verschijnsel Noordzeeministersconferentie (NZMC) in zijn huidige vorm. Over een periode van ruim twintig jaar zijn de ministers die verantwoordelijk zijn voor een schonere zee zes maal bijeen geweest. Er is veel bereikt, reden waarom de samenwerking tussen landen rond de Noordzee in een ander verband wordt voortgezet.



Aan de ministersconferentie in Zweden namen naast Nederland België, Duitsland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Noorwegen, Zweden en Denemarken deel. Ook milieuminister Dimas van de EU heeft de verklaring ondertekend. De Nederlandse delegatie stond onder leiding van staatssecretaris Melanie Schultz van Haagen en bestond verder uit vertegenwoordigers van DGW, DGTL, RWS-NZ en LNV. In afwijking van vorige keren is er dit keer slechts over twee thema's gesproken: duurzame scheepvaart en visserij. Ook de Europese Mariene Strategie en het Groenboek Europees Maritiem Beleid kwamen aan bod en verder zijn er afspraken gemaakt over versterking van de handhaving via het *North Sea Network of Investigators and Prosecutors*.

VERBOD OP TERUGGOOIEN VIS
Tot de opvallende resultaten horen het voorstellen om vóór 2010 een ecosysteemplan voor de visserij op te stellen, en het plan om uiterlijk in 2008 gebieden te hebben aangewezen die, in aanvulling op herstelstrate-

gieën voor bepaalde visbestanden, op proef gesloten zullen worden. Op basis van Noorse ervaringen met een volledig verbod op “discards” (teruggooien vis) zal nagegaan worden of soortgelijk maatregelen elders op de Noordzee ook kunnen worden ingevoerd. Verder is het nodig selectieve en innovatieve visserijtechnieken te ontwikkelen. Aangemoedigd wordt het toepassen van ‘inspanningsbeperkingen’, als alternatief voor het systeem van vangstbeperkingen. Ook is opgeroepen strenger op te treden tegen illegale visserij.

SCHOON SCHIP
De Noordzeeministers hebben afgesproken om in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) gezamenlijk op te trekken teneinde de negatieve effecten van scheepvaart op het milieu van de Noordzee terug te dringen. Daarnaast is afgesproken de situatie in havengebieden te verbeteren door de luchtverontreiniging die de scheepvaart veroorzaakt, aan te pakken. Zo zal er voor worden gepleit de internationale normen voor bijvoorbeeld

NO_x- en SO_x-emissies aan te scherpen, en eisen te stellen aan vluchtige organische stoffen en fijnstof. Ook de kwaliteit van scheepsbrandstoffen moet worden verbeterd. Naast luchtverontreiniging was een veel besproken onderwerp het ‘clean ship-concept’. Dit concept houdt in dat er op den duur alleen nog maar schepen mogen varen die het milieu niet vervuilen. Afgesproken is dat de Noordzeelanden criteria zullen formuleren over milieu-indexering, onderzoek en ontwikkeling zullen stimuleren en het milieubewustzijn onder zeevarenden zullen vergroten. Nederland zal hierin samen met Noorwegen een leidende rol blijven vervullen, ook wat de inbreng van al deze punten in de IMO betreft.

VUILVISSEN
Tot slot hebben de Noordzeelanden besloten de ontwikkeling van de Ecologische *Quality Objectives* te ondersteunen en het opzetten en uitvoeren van vuilvisprojecten aan te moedigen. Melanie Schultz van Haagen liet zien daar al bedreven in te zijn. Ze won de eerste prijs in een wedstrijd “Zoveel

mogelijk afval opvissen uit een aquarium” die KIMO (Internationale Milieuorganisatie van Kustgemeenten) tijdens de conferentie hield.

SAMENWERKING BLIJFT
Ook al was dit de laatste ministersconferentie in zijn huidige vorm, de samenwerking wordt voortgezet in het kader van onder meer OSPAR, het *Bonn Agreement* en het *North Sea Network of Prosecutors and Investigators*. Ook de ontwikkeling van de Europese Mariene Strategie en het Europese Maritieme Beleid blijft een zaak die gezamenlijk wordt gevolgd. Beide kunnen immers leiden tot nieuwe Europese en mogelijk ook Noordzee-samenwerkingsverbanden. Waarvoorheen alleen OSPAR zich met de zee bezighield, zal ook de EU een oogje in het zeil gaan houden.

MEER INFORMATIE:
Lex Oosterbaan
(VenW, Rijkswaterstaat Noordzee)
Telefoon 070 336 68 46
a.w.a.oosterbaan@dnz.rws.minvenw.nl

Rampenbestrijding op zee krijgt andere opzet

Nog is het Interdepartementaal Beleids-Team Noordzeerampen (IBTN) verantwoordelijk voor de afwikkeling van de rampenbestrijding. Maar het Rampenplan voor de Noordzee en het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming zijn aan herziening toe. Een Regionaal Beheersteam Noordzeerampen neemt de taken van het IBTN over.

Rampenbestrijding en crisisbeheersing op zee is iets anders dan op land. De Noordzee is immer uitgestrekt, “onbewoond” en niet bestuurlijk ingedeeld. Deze kenmerken vragen om een andere aanpak van het overheidsoptreden dan op het land. Op basis van het nu nog geldende Rampenplan voor de Noordzee is het Interdepartementaal BeleidsTeam Noordzeerampen (IBTN) namens de betrokken ministers verantwoordelijk voor de beleidsmatige afwikkeling van de rampenbestrijding. In de praktijk is echter gebleken dat beleidsmakers en beheerders nogal eens anders denken over bepaalde zaken, met als gevolg verwarring, onduidelijkheid in

de regie en vertraging van een efficiënte bestrijding. Bovendien was niet altijd duidelijk wat er moest gebeuren als een ramp op zee grote gevolgen dreigde te krijgen voor het vasteland.

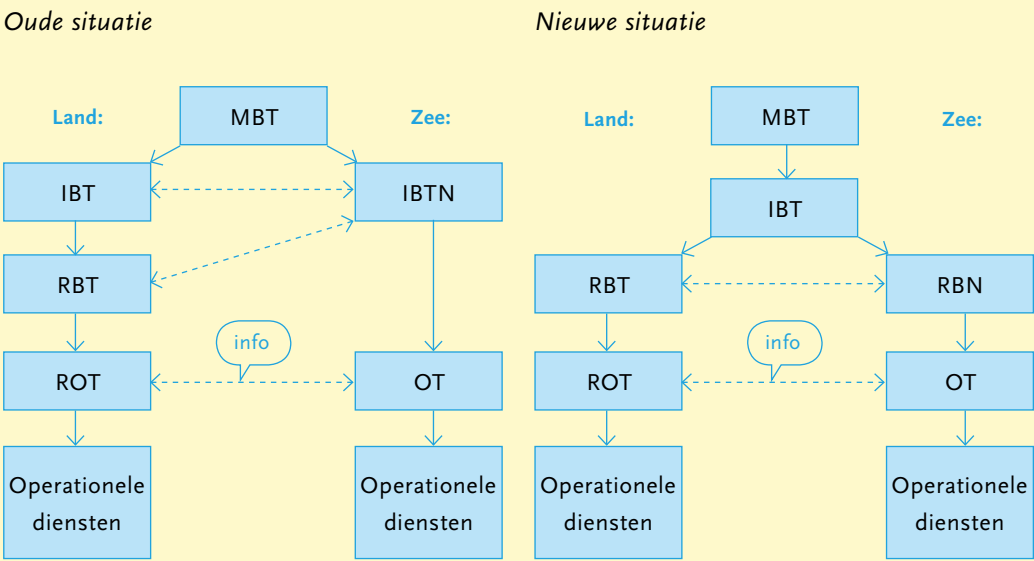
In de Stuurgroep Herziening Rampenplan voor de Noordzee is daarom besloten nauwer aan te sluiten bij de hoofdgedachte van het beleidsplan Crisisbeheersing 2004-2007 en de aanpak van een ramp op zee in lijn te brengen met die van een ramp op het land.

OPSCHALING
Daarom ook wordt bekeken of het IBTN is om te vormen tot een Regionaal Beheersteam Noordzeerampen (RBN) dat met voldoende mandaat alle rampen en crises kan afhandelen als het gaat om de belangen die op zee spelen. Analooq aan de situatie op het land kan, indien de afhandeling de bevoegdheden en het mandaat van de leden van het RBN te boven gaat, opschaling plaatsvinden naar het Interdepartementaal Beleids-team (IBT), c.q. het Ministerieel Beleidsteam (MBT) dat vanuit het Nationaal Coördinatie

Centrum (NCC) bij het ministerie van BZK opereert. Te denken valt vooral aan rampen en crises die grote gevolgen kunnen hebben voor de situatie op de vaste wal, een sterke internationale uitstraling hebben of een ernstige bedreiging van vitale belangen tot gevolg (kunnen) hebben. Volgens planning krijgt de aangepaste crisisbesluitvormingsstructuur dit jaar zijn

beslag in een herzien Rampenplan voor de Noordzee en in het Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming.

MEER INFORMATIE:
Jacques van Kooten
(VenW, DGTL)
Telefoon 070 351 15 53
Jacques.van.kooten@minvenw.nl



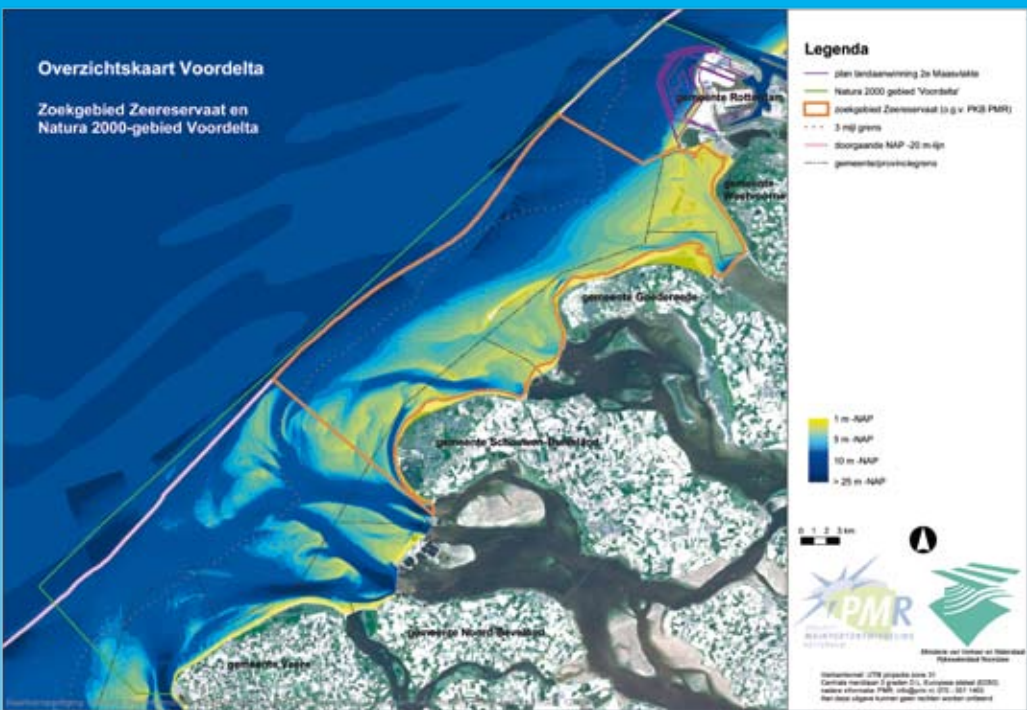
Beheerplannen Voordelta en zeereservaat mogelijk ineengeschoven

Rijkswaterstaat Noordzee werkt samen met de Projectorganisatie Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) het ontwerp-beheerplan voor de Voordelta uit. Dit beheerplan geeft duidelijkheid over de maatregelen die zullen worden genomen voor het instandhouden van het Natura 2000-gebied Voordelta én ter compensatie van de aanleg van de Tweede Maasvlakte. Naar verwachting gaat het concept-beheerplan dit najaar de inspraak in.

Het Natura 2000-gebied Voordelta is het zeegebied voor de kust van Voorne, Goedereede, Schouwen Duiveland, Noord-Beveland en Walcheren. In het kader van Natura 2000 moet voor dit gebied een beheerplan worden geschreven. Volgens de Natuurbeschermingswet 1998 moet dit voor 2008 gebeuren. Het beheerplan regelt dat de maatregelen worden genomen die nodig zijn om de instandhoudingsdoelen te bereiken.

COMPENSATIE

Maar in de Voordelta speelt nog wat anders. Als compensatie voor de geplande Tweede Maasvlakte zal in dit Vogel- en Habitatrichtlijngebied een zeereservaat worden ingesteld. De Tweede Maasvlakte onttrekt ongeveer 2500 ha aan de zee en heeft bovendien negatieve effecten op vogelpopulaties. De te nemen maatregelen in het zeereservaat richten zich dan ook op deze twee onderdelen. Allereerst zullen de bodemberoerende activiteiten (visserij, zand- en schelpenwinning) in een gebied ter grootte van ongeveer 25.000 ha worden beperkt. Hiermee wordt een toename van biomassa en diversiteit aan bodemdieren nagestreefd, die vervolgens weer een voedselbron vormen voor bodemdieretende vogelsoorten. Daarnaast komt er een aantal rustgebieden voor de te compenseren vogelsoorten, zodat deze ook echt kunnen profiteren van het verhoogde voedselaanbod.



INHOUD

Het beheerplan Voordelta bevat – naast een beschrijving van de karakteristieken van het gebied – de uitwerking van de instandhoudingsdoelen van Natura 2000 én de compensatiedoelen vanwege de Tweede Maasvlakte. Een belangrijk onderdeel van het beheerplan vormt de toetsing van alle bestaande activiteiten die in de Voordelta plaatsvinden. Dat is nodig om te kunnen aangeven welk gebruik doorgang kan vinden zonder vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 – al dan niet met oplegging van beperkende maatregelen – en welke activiteiten vergunningplichtig worden. Nieuwe activiteiten zullen in elk geval vergunningplichtig worden. Daarnaast bevat het beheerplan een beschrijving van de maatregelen en een onderbouwing waarom ze zijn vereist. Tot slot wordt iets gezegd over de handhaving en de wijze waarop de effecten van de maatregelen straks zullen worden gemonitord. Binnen het ministerie van Verkeer en Water-

staat werken Rijkswaterstaat Noordzee (trekker beheerplan Voordelta), het Rijksinstituut voor Kust en Zee (specialistische ondersteuning) en PMR (verantwoordelijk voor de compensatiemaatregelen) samen in een werkgroep aan de totstandkoming van het beheerplan. Daarbij sluiten ze tevens aan bij het Integraal Beleidsplan Voordelta uit 1993.

COMMUNICATIE MET STAKEHOLDERS

Het zeereservaat dient begin 2008 te zijn ingesteld, want dan begint de aanleg van de Tweede Maasvlakte. Geheel volgens de planning is de effectbeschrijving bijna gereed. Onlangs heeft het Havenbedrijf het concept van de Milieueffectrapportage (MER) Aanleg ingediend bij RWS Noordzee. Als gevolg daarvan zal er in juni meer duidelijkheid zijn over de te compenseren effecten, en dus ook over de benodigde compensatiemaatregelen. Vooral vertegenwoordigers van de recreatiesector en de visserijsector zijn nauw betrokken bij de discussie over

mogelijke compensatiemaatregelen. Binnenkort neemt LNV een besluit over de instandhoudingsdoelen in het kader van Natura 2000. Dit zal onderwerp zijn van verder overleg en communicatie met omwonenden, belanghebbenden en bestuurders uit de omgeving. Zij hebben al te kennen gegeven een sterke voorkeur te hebben voor één beheerplan voor het hele gebied, omdat ze in een keer duidelijkheid willen over alle maatregelen.

VERVOLGPROCEDURE

Begin juni wordt definitief beslist of het streven om beide plannen te koppelen valt te realiseren binnen het tijdsbestek dat de aanleg van de Tweede Maasvlakte vereist. Lukt dat niet, dan zal worden bekeken hoe in ieder geval voor het zeereservaat een beheerplan kan worden gemaakt, zodat toch tijdig compensatiemaatregelen worden genomen. In het najaar begint naar verwachting de formele inspraakprocedure.

MEER INFORMATIE:

Jeroen Ligtenberg
(VenW, Rijkswaterstaat Noordzee)
Telefoon 070 336 68 51
j.ligtenberg@dnz.rws.minvenw.nl

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

Bas Hoogeboom
(VenW, PMR)
Telefoon 070 351 19 06
bas.hoogeboom@minvenw.nl

www.minlnv.nl/natura_2000
www.mainport-pmr.nl

Herstart windenergie op zee

Aanvragen voor een vergunning voor de bouw van windmolen op de Noordzee worden weer behandeld. Nu de schorsing op alle procedures die vorig jaar werd ingesteld, is opgeheven, zijn zo'n tachtig aanvragen in behandeling.

Begin 2005 is de Noordzee vrijgegeven voor de ontwikkeling van windturbineparken. Dat leidde tot een stortvloed aan m.e.r.- en vergunningprocedures. Staatssecretaris Schultz schorste daarop in juni alle procedures om enkele potentiële knelpunten te kunnen oplossen. Op het moment dat zij dat deed, hadden zes initiatiefnemers 57 procedures in gang gezet. Daarnaast waren nog eens 21 andere in voorbereiding, waarmee de teller op 78 stond. Dit grote aantal én het besluit van het ministerie van Economische Zaken om de subsidie voor windturbineparken te beperken, waren aanleiding alle procedures te schorsen. In overleg met de sector is daarna getracht het grote aantal initiatieven terug te brengen. Ook is onderzocht hoe de "cumulatie van effecten" in beeld moet worden gebracht in de milieueffectrapporten. De uitkomsten zijn verwerkt in de richtlijnen

voor de milieueffectrapportage, zoals die er inmiddels liggen.

REDUCTIE

Begin februari dit jaar is de schorsing opgeheven en zijn de procedures hervat. Ook zijn er nieuwe procedures in gang gezet. Al met al zijn er nu tien initiatiefnemers met voorbereidingen voor het opwekken van windenergie op de Noordzee aan de slag, waaronder een Ierse en enkele Duitse firma's. Bij elkaar bedraagt het aantal opgestarte procedures ruim tachtig, inclusief degene in voorbereiding. De meeste initiatiefnemers hebben echter aangekondigd niet alle opgestarte procedures te zullen doorzetten. Op het moment van schrijven van dit stuk zijn er vier aanvragen voor een vergunning ingediend. Daarmee lijkt het erop dat de windenergiesector gehoor geeft aan de wens het aantal initiatieven te beperken.

MEP-SUBSIDIE

De minister van Economische Zaken heeft in februari aangegeven wat de subsidiemogelijkheden voor offshore windparken zijn. Deze komen er op neer dat tot 2010 maximaal 700 MW aan offshore windvermogen kan worden geplaatst (inclusief het windpark bij Egmond en Q7). Deze 700 MW is het vermogen dat waarschijnlijk nodig is om de doelstelling van 9 procent duurzame elektriciteit voor 2010 te halen. De minister heeft ook aangegeven dat de subsidies voortaan door middel van een tender beschikbaar zullen worden gesteld.

TRANSITIE

Intussen kijken overheid, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties al naar de situatie na 2010. Op 9 mei is de Strategiegroep Transitie Offshore Wind haar werkzaamheden begonnen. Zij moet de voorwaarden scheppen waarin marktpartijen op commerciële en maatschappelijk gedragen basis tussen 2010 en 2020 offshore windparken kunnen ontwikkelen, waardoor op termijn offshore windenergie een wezenlijk

aandeel heeft in de duurzame energiehouding van Nederland. Als het even kan, moet Nederland dan ook internationaal gezien een toppositie op het gebied van offshore windenergieopwekking innemen.

NOORDZEELOKET

Bij het verstrekken van informatie over al deze zaken maakt Rijkswaterstaat Noordzee gebruik van het Noordzeeloket. Op www.noordzeeloket.nl zijn zaken als de status van initiatieven en een overzichtskarta te vinden. Regelmatig worden de gegevens ververs, zodat een ieder te allen tijde de stand van zaken kan bekijken.

MEER INFORMATIE:

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

Imar Doornbos
(EZ)
Telefoon 070 379 64 76
i.o.doornbos@minez.nl

Meerdere landen ijveren voor opslag CO₂ in zeebodem

Opslag van CO₂ onder de zeebodem vereist wijziging van het Protocol van Londen. Australië heeft het voortouw genomen en een wijzigingsvoorstel ingediend. Tijdens de eerste bijeenkomst van de lidstaten van het Londen Protocol, dit najaar, zullen Frankrijk, Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk dit voorstel steunen. In OSPAR-verband en binnen het Internationale Energie Agentschap worden de milieutechnische en juridische aspecten van het onderwerp bestudeerd.

De uitstoot van CO₂ in de atmosfeer door industrie, energiecentrales en verkeer is een van de oorzaken van klimaatverandering. De biodiversiteitscommissie (BDC) van OSPAR heeft bovendien in een pas verschenen document nog eens gewaarschuwd voor verzuring van oceanen als gevolg van deze CO₂-uitstoot. Tijdens de 27^{ste} bijeenkomst van de Londen Conventie (LC 27), in oktober vorig jaar, is bepaald dat de opslag van CO₂ in de zeebodem een belangrijke bijdrage kan leveren aan het tegengaan van zowel klimaatverandering als verzuring van de oceanen. Wel werd aangegeven dat zowel de technische als de juridische aspecten van opslag goed moeten worden uitgezocht. Over die aspecten hebben zich dit voorjaar een technische en een juridische werkgroep gebogen. De technische werkgroep heeft de risico's en voordelen van CO₂-opslag in de diepe ondergrond onder de zeebodem

in kaart gebracht en een *risk assessment and management framework* opgezet. Dit *framework* geeft informatie over de risico's van opslag van CO₂ voor het mariene milieu, zoals lokale milieueffecten mocht het kooldioxide ontsnappen. Ook kan het *framework* worden gebruikt voor de ontwikkeling van strategieën waarmee de risico's tot een aanvaardbaar niveau zijn terug te brengen. De werkgroep beveelt aan om specifieke richtlijnen voor CO₂-opslag te ontwikkelen op basis van al bestaande *waste assessment guidelines*.

Tijdens LC 27 zijn de juridische (on)mogelijkheden van CO₂-opslag uitvoerig besproken. De conclusie was dat de Londen Conventie – die alweer uit 1972 stamt – geen zekerheid biedt of het mag, maar dat het Protocol de opslag van CO₂ in de zeebodem niet toestaat. (Het Protocol is bedoeld om de Conventie te vervangen, maar zolang niet alle landen het hebben geratificeerd, bestaat het voorlopig nog naast de Conventie). De juridische werkgroep heeft in april dan ook voornamelijk gesproken over een mogelijk amendement van het Protocol (dat net op 24 maart in werking was getreden). Australië heeft een wijzigingsvoorstel ingediend dat tijdens de eerste bijeenkomst van de lidstaten van het Protocol, in oktober, zal worden behandeld. Omdat Nederland het Protocol nog niet heeft geratificeerd, kan het niet meestemmen. Er is een tweederde meerderheid nodig om het amendement te aanvaarden; als dit gebeurt, zal het 't eerste verdrag zijn dat rekening houdt met deze nieuwe techniek.

ONTWIKKELINGEN ONDER OSPAR

Ook in Oskar-verband wordt over de opslag van CO₂ gesproken, maar daar gaat het vooral over de (milieu)technische kant van de zaak. Tijdens de bijeenkomst van de *Offshore Industry Committee* (OIC) zijn voorstellen van Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk over *risk characterization* en monitoring besproken. Onderzoeken wijzen uit dat CO₂-

opslag technisch veilig mogelijk is, dat er binnen het Oskar-gebied veel locaties in aanmerking komen en dat de risico's en effecten van CO₂-opslag op het mariene milieu te beheersen zijn. Nederland vond echter dat er nóg een stap gezet moest worden en heeft voorgesteld samen met Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk een internationale richtlijn op te stellen voor risicomanagement rond CO₂-opslag. De richtlijn zal ingaan op de selectie(criteria) voor een opslaglocatie; het gebruik en beheer van de opslagsite; afdichting en nazorg als de site verlaten wordt en op garanties dat er geen lekkages kunnen optreden. De richtlijn sluit mooi aan bij hetgeen binnen de Londen Conventie in ontwikkeling is.

IEA/CSLF

Over de juridische aspecten van CO₂-opslag houdt het Internationale Energie Agentschap – samen met het Carbon Sequestration Leadership Forum (CSLF) – op 17 oktober in Parijs een workshop. Dit is een vervolg op een eerdere workshop in 2004. Deze keer zullen aspecten als het reguleren van CO₂, het intellectueel eigendom van de in ontwikkeling zijnde technieken, *level playing field*, *public awareness* en de internationale instrumenten en verdragen aan bod komen. Nederland levert een bijdrage aan dit laatste onderwerp. Meer informatie over deze workshop kan worden gevonden op de site van het IEA: www.iea.org.

MEER INFORMATIE:

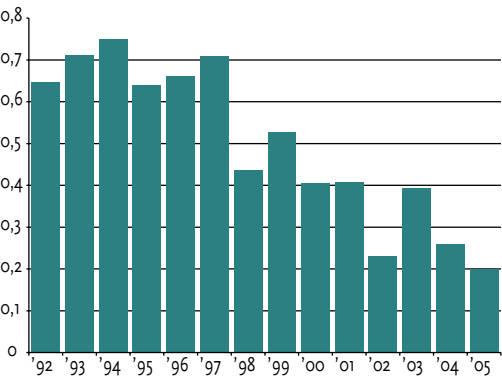
Aart Tacoma
(VenW, Rijkswaterstaat Noordzee)
Telefoon 070 336 67 39
a.tacoma@dnz.rws.minvenw.nl

Caroline van Dalen
(EZ, DG Energie en Telecom)
Telefoon 070 379 70 65
j.c.vandalen@minez.nl

Verontreiniging Noordzee neemt af

Analyse van de gegevens van de waargenomen verontreinigingen per vlieguur op het Nederlandse deel van de Noordzee wijst uit dat in 2005 de verontreiniging lager was dan een jaar eerder. Gegevens uit Noorwegen, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk laten ook een afnemende trend in de vervuiling van de Noordzee zien.

Vanuit de lucht wordt erop toegezien dat schepen de Noordzee niet vervuilen. In 2005 heeft de Kustwacht 9 procent meer gevlogen dan in 2004 en toch zijn er bijna 16 procent minder verontreinigingen waargenomen. Als er wordt gekeken naar de verhouding vlieguur/verontreiniging is er zelfs 23 procent minder verontreiniging van de zee waargenomen.



Omvang van de waargenomen verontreinigingen van minerale olie (in m³) op het Nederlandse deel van de Noordzee.

Deze gegevens zijn afkomstig uit het systeem Vluvero (VLUchtgegevens en VERontreinigingen) en betreffen de verontreinigingen die zijn waargenomen tijdens Nationale Beheersvluchten (die zijn toegespitst op de milieuaspecten). Dit type vlucht is statistisch gezien het meest geschikt om meerjarige vergelijkingen te maken, gezien het grote aandeel in het totaal aantal vlieguuren, de standaardvluchtpatronen, de spreiding over het gebied en de spreiding in tijd. Naast Nationale Beheersvluchten maakt het Kustwachttoestel ondermeer Search and Rescue-vluchten en zogenaamde SHIP-vluchten, waarbij het gedrag van het scheepvaartverkeer wordt gecontroleerd. Dan wordt ook op vervuiling gelet, maar omdat deze vluchten onregelmatiger zijn, worden ze niet in deze statistische vergelijking opgenomen.

VOLUME

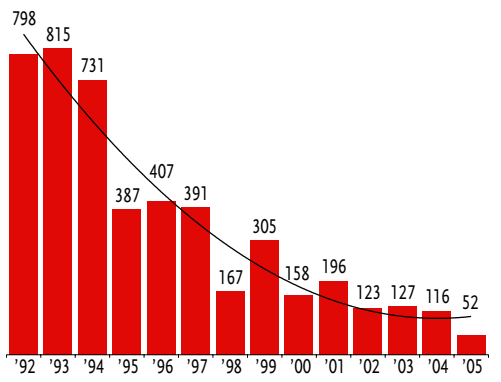
Sinds een jaar of vijftien vertoont het volume minerale olie op het Nederlandse deel van de Noordzee een afnemende trend. De in 2005 waargenomen hoeveelheden olie passen in dit beeld. De omvang van de 73 waargenomen verontreinigingen van minerale olie (in m³) op het Nederlandse deel van de Noordzee (52 m³) is ruim de helft lager dan in 2004, toen het 116 m³ bedroeg.

Van de verontreinigingen is iets meer dan 86 procent kleiner dan 1 m³; deze maken 15 procent van het volume uit. In de volumeklasse 1-5 m³ vallen 8 verontreinigingen die 11 procent van het totaal uitmaken en qua volume een aandeel hebben van 36 procent. In 2005 was er één verontreiniging met een volume tussen de 5 en 10 m³. Deze maakte wat volume betreft 14 procent van het totaal uit. De grootste waargenomen vervuiling had een omvang van 18 m³ en maakte daarmee 35 procent van het volume uit. Tussen beide jaren zijn geen significante verschillen te zien in de verhouding tussen aantal en volume van de klassen 0-1 m³ en 1-5 m³ (zie tabel onder).

Verhouding tussen aantal en volume van minerale olie				
	2004		2005	
volumeklasse	n	m³	n	m³
0-1 m³	121	14	63	8
1-5 m³	13	26	8	19
5-10 m³	1	9	1	7
10-50 m³	3	67	1	18
totaal	138	116	73	52

MINDER LOZERS BETRAPT

Er zijn vorig jaar twaalf schepen betrapt terwijl ze loosden. In 2004 ging het nog om twee offshore-platforms en achttien schepen. In verhouding met het aantal waargenomen verontreinigingen (-16 procent) is het aantal bekende lozers met 40 procent gedaald.



Aantal waargenomen verontreinigingen per vlieguur op het Nederlandse deel van de Noordzee.

MEER INFORMATIE:

J.B. Hak
(VenW, Rijkswaterstaat Noordzee)
Telefoon 070 336 68 54
j.b.hak@dnz.rws.minvenw.nl

Incidentenkalender

22 april 2006

BULKARRIER AAN DE GROND VOOR SCHEVENINGEN

De Maltese bulkcarrier Panagiotis D. liep, na waarschijnlijk een navigatiefout, aan de grond voor de kust van Scheveningen. De ongeveer 225 meter lange en ruim 13 meter diep stekende bulkcarrier kwam in het opkomende tij op eigen kracht los.

17 maart 2006

AANVARING

Het Nederlandse visserschip UK 184 Josephina Maria kwam op ongeveer veertig mijl ten noordwesten van Helgoland bij de Witte Bank in aanvaring met de 24.610 ton metende bulkcarrier Oluja varende onder Kroatische vlag. De bulkcarrier raakte licht beschadigd. De UK 184 hield aan het voorval een ingedeukte voorsteven over, het schip bereikte op eigen kracht Den Helder.



Schade aan de boeg van de UK 184

11 maart 2006

RASILL VERLIEST CONTAINERS

Het Cypriotische vrachtschip Rasill verloor op ongeveer veertien mijl ten westen van Hoek van Holland zes containers van veertig voet. Het schip was onderweg van Rotterdam naar Zeebrugge. De containers zijn ingericht voor het vervoer van rollen papier en wegen leeg dertien ton. Het Kustwachttoestel werd naar de locatie gedirigeerd om ter plekke de situatie in ogenschouw te nemen. Aangezien de containers gezonken waren en op de zeebodem lagen in een druk bevaren gebied was het van belang de containers zo snel mogelijk te lokaliseren en te bergen. Het meetschip Zirfaea voer in de vroege avond van 11 maart de haven van Scheveningen uit. Kort daarop begon het schip met haar onderzoek. Dit vaartuig is uitgerust met hydrografische apparatuur, waaronder een high speed side-scan sonar en het Remote Operated Hoisting Platform, waarmee onderwater inspecties kunnen worden uitgevoerd. Om halfvier de volgende middag was ook de positie van de laat-

ste container bekend. De Zirfaea was om zes uur 's middags weer in Scheveningen.



Twee van de over boordgeslagen containers

14 februari 2006

AANVARING ZONDER VEEL GEVOLGEN

Op de Westerschelde vond een aanvaring plaats tussen het 9.038 ton metende koelschip Royal Bay en het 2.400 ton metende vrachtschip Amica. De schade bleef beperkt. Er was geen uitstroom van milieubedreigende stoffen. Beide schepen konden op eigen kracht verder.

9 februari 2006

CONTAINERS OVERBOORD

Het containerschip P&O Nedlloyd Mondriaan verloor op acht mijl ten noorden van Terschelling 58 veertig-voets-containers. De volgende ochtend spoelden negen containers aan op het Waddeneiland. De lading bestond onder meer uit vlees, koffers en schoenen. De containers raakten beschadigd waardoor een deel van de lading los aanspoelde. Om de aangespoelde containers te bewaken kreeg de politie op het eiland versterking van een sectie van de Mobiele Eenheid. Het Kustwachtvliegtuig nam de situatie in ogenschouw. Aangezien de locatie van de overige containers niet bekend was besloot Rijkswaterstaat een zoekactie te starten. Het meetschip Zirfaea van RWS Noordzee spoorde de containers op. Om nautische redenen zullen ze geborgen worden.

Een week later verloor de P&O Nedlloyd Mondriaan nog eens vijftig containers tijdens een storm in de Golf van Biskaje.



P&O Nedlloyd Mondriaan

12 januari 2006

AANVARING TUSSEN CAPE BRADLEY EN STAR HERDLA

De 25.108 ton metende chemicaliëntanker Cape Bradley kwam nabij Cap Gris Nez in het Kanaal in aanvaring met het 32.744 ton metende vrachtschip Star Herdla. Het Noorse vrachtschip liep schade op aan de stuurboordzij van het achterschip. De met

Nafta geladen tanker raakte beschadigd aan de boeg, er zat een gat van acht bij drie meter boven de waterlijn.

Om te zien of er sprake was van uitstroom bij de Cape Bradley voerde het Kustwachtvliegtuig een inspectievlicht uit. De tanker kwam behouden aan in de 5e Petroleumhaven te Rotterdam.



Schade aan boord van de Cape Bradley.

31 januari 2006

AAN DE GOND

De 794 ton metende Britse kustvaarder Hoo Pride aan de grond op de Westerschelde nabij Hansweert. Het schip met 130 ton kunstmest was onderweg van Antwerpen naar Ipswich in Engeland. De waterpolitie constateerde dat de loods teveel had gedronken. Sleepboten trokken het schip weer vlot. De Hoo Pride voer naar Hansweert voor controle.

30 november 2005

SCHEUR IN LADINGTANK

De tanker Difko Susanne liep een scheur op in een ladingtank tijdens het overhevelen van de lading in een ander schip. Als gevolg hiervan stroomde benzine in de ballasttank. Ten tijde van het incident lag de tanker, die geladen was met 60.000 ton benzine, in het ankergebied ten westen van het Euro Platform. Het schip wist op eigen kracht Engeland te bereiken.

29 november 2005

HAVEN VERVULD MET OLIE

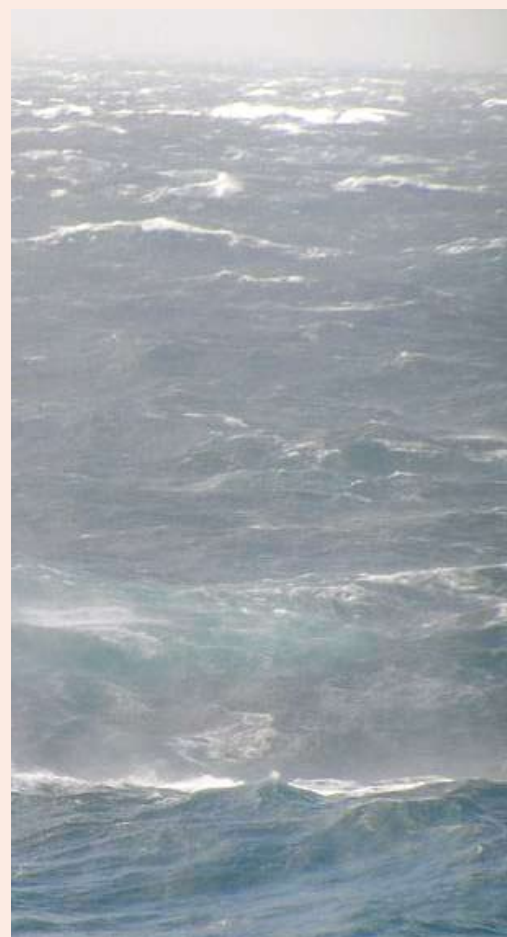
De haven van IJmuiden raakte verontreinigd met stookolie. Bij opkomend tij is de olie de Haringhaven en in mindere mate de Visserhaven binnengestroomd. De oorzaak van de verontreiniging was een van haar trossen losgeslagen veerboot. Het schip liep hierbij schade op aan de huidplaten. Er werden oliekerende schermen om het schip aangebracht om verdere uitstroom in te dammen. Het Kustwachtvliegtuig bekeek de situatie. Gezien de grote hoeveelheden olie in de haven is besloten het oliebestrijdingsschip Arca in te zetten. Het resultaat bleef echter achter bij de verwachting. De Arca ruimde een verwaarloosbare hoeveelheid olie; slechts enkele liters.

25 november 2005

ZWARE STORM HOUDT HUIS

De scheepvaart op de Noordzee ondervond moeilijkheden als gevolg van een zware storm. De chemicaliëntanker Sichem Fenol raakte in de problemen nabij de Noorder-

pier van Hoek van Holland. Het schip had onvoldoende vermogen om tegen de storm in te komen. Ondanks de twee ankers die werden uitgezet bleef het gevaar dat de tanker op de pier zou lopen. Door de storm krabden de ankers en kwam de tanker langzaam maar zeker richting de blokken van het Noorderhoofd. De sleepboot Montela arriveerde op tijd om het schip naar veilige haven te slepen. Het was zeer slecht weer, sneeuw- en hagelbuien, onweer en golven van zeven tot tien meter hoog. De wind had een kracht van 10 tot 12 Beaufort. Die nacht werd een recordwindsnelheid gemeten van 173 kilometer per uur. Dit is orkaankracht. De LPG-tanker Epsilongas verloor onder meer zestien vaten van elk tweehonderd liter smeerolie en een reddingsvlot op ongeveer zestien mijl ten noordwesten van Texel. Op ongeveer 90 kilometer ten noordwesten van Terschelling viel de machine van de Deense tanker Orateca uit. Het schip had een lading plantaardige olie. Het Kustwachtvaartuig Waker voer naar de tanker om assistentie te verlenen. Aan boord van de veerboot Maersk Flanders vielen door de zware zeegang drie gewonden. Vanwege het slechte weer is besloten de gewonden aan boord te laten. Het schip voer naar Hoek van Holland. Ambulances hebben de gewonden naar een ziekenhuis gebracht. De Majestic Pescadores, een onbeladen Panamees vrachtschip, kreeg tussen Scheveningen en Hoek van Holland stuurproblemen.



27 oktober 2005

TANKER LOOPT AAN DE GROND

De chemicaliëntanker Philipp Essberger liep in de Westerschelde aan de grond na een black-out. Het schip had onder meer een lading van 1300 ton dichloorethaan en 2900 ton sodiumhychloride aan boord.

Er was geen sprake van enige uitstroom. Al gauw waren sleepboten ter plekke. Kort na het voorval kreeg men aan boord van de tanker de machines weer aan de gang. Met hoog water is het schip weer vlot gekomen en op eigen kracht naar Antwerpen gevaren.

december 2005

OLIE

Op 16 december 2005 spoelde olie aan op de stranden tussen Katwijk en Zandvoort. De politie sloot de stranden af. De grootte van de olievlek was moeilijk te bepalen vanwege de harde wind en hoge golven. De ruwe olie lag 1 meter breed over de hele afstand. De harde wind heeft er voor gezorgd dat de olievlek uiteen is geslagen. Een waarnemer van RWS Noordzee nam de situatie vanuit de lucht op, maar nam echter geen olie waar. Op 17 december 2005 verloor een containerschip tussen Terschelling en Vlieland circa tweehonderd liter olie. Dezelfde dag spoelden met olie besmeurde vogels aan op Terschelling en Ameland. Bij de het Friese vogelopvangcentrum Fûgelpits in Anjum zijn tientallen vogels binnen gebracht. Op Terschelling zijn 25 vogels met olie aangetroffen. Een causaal verband met de olie van het containerschip is niet aangetoond. Tussen Katwijk en Zandvoort spoelde enige dagen eerder olie aan.

Op 9 december 2005 nam men op het Belgisch plat een olievlek waar. Vanwege de mogelijke uitstraling op het Nederlandse deel van de Noordzee nam een waarnemer aan boord van het Kustwachtvliegtuig de zaak de volgende dag in ogenschouw. Er werd geen verontreiniging aangetroffen.

MEER INFORMATIE:

Jacob Bart Hak
(VenW, Rijkswaterstaat Noordzee)
Telefoon 070 336 66 04
j.b.hak@dnz.rws.minvenw.nl

Kamer benadrukt belang samenghangend Noordzeebeleid

De Tweede Kamer dringt aan op een betere coördinatie en afstemming van het Noordzeebeleid en -beheer. Een motie die vraagt om een concreet uitvoeringsprogramma voor het Noordzeebeheer is met ruime meerderheid aangenomen. In een speciale minister voor de Noordzee – waartoe de Raad van Verkeer en Waterstaat had geadviseerd – ziet het parlement niets. Ook het voorstel van de Raad om een investeringsfonds in te stellen, kan niet op een meerderheid rekenen.

In november vorig jaar kwam de Raad van Verkeer en Waterstaat met het voorstel om een aparte Noordzeeminister te benoemen en om een investeringsfonds voor de Noordzee in te stellen. In een reactie op dit Noordzeeadvies liet de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, mede namens de ministers van EZ, LNV en VROM, aan de Tweede Kamer weten geen heil te zien in beide voorstellen. Ook in de Kamer kunnen deze voorstellen niet op steun rekenen, zo bleek tijdens het overleg dat staatssecretaris Schultz van Verkeer en Waterstaat in april met de Kamer over het Noord-

zeeadvies voerde. In dat overleg drongen diverse partijen aan op een betere coördinatie en afstemming van beleid en beheer. Men vond dat de regering onvoldoende inzicht heeft gegeven in wijze waarop de betrokken departementen het beheer van de Noordzee vorm geven. Dit leidde tot een motie, ingediend door de leden Van Lith (CDA) en Boelhouwer (PvdA), waarin de regering wordt verzocht een uitvoeringsprogramma voor de Noordzee uit te brengen. Dat zou onder meer inzicht moeten geven in de beheersactiviteiten van alle betrokken departementen. Deze motie is met ruime meerderheid aangenomen.

BESCHERMDE GEBIEDEN

Ook zijn tijdens het overleg kanttekeningen geplaatst bij de plannen om beschermde gebieden in zee aan te wijzen in het kader van de EU Vogel- en Habitatrichtlijn en van de OSPAR Conventie. De Kamer wil over deze aanmeldingen met het kabinet overleggen, voordat de voorstellen hierover aan 'Brussel' worden aangeboden. De staatssecretaris zegde toe de Kamer nog deze zomer te informeren over het besluitvormingsproces dat binnenkort start en dat moet leiden tot formele

aanmelding van de beschermde gebieden. Het besluitvormingsproces biedt de Kamer volgens haar voldoende ruimte om met het kabinet over de voornemens te debatteren. Overigens wees de staatssecretaris er op dat er, op grond van het Integraal Beheerplan Noordzee 2015 dat de Kamer onlangs heeft goedgekeurd, vier gebieden zijn waar, gezien de bijzondere ecologische waarden, al een interim-beschermingsregime van kracht is.

De staatssecretaris zegde ook nog toe de Kamer te zullen rapporteren over de uitwerking van de ecosysteembenadering voor de Noordzee.

VOOR MEER INFORMATIE:

Jurjen Keuning
(VenW, DG Water)
Telefoon 070 351 89 00
jurjen.keuning@minvenw.nl

Annette Wijering
(VenW, Rijkswaterstaat Noordzee)
Telefoon 070 336 68 24
j.wijering@dnz.rws.minvenw.nl

Kaderrichtlijn mariene wateren in aantocht

De komst van een Kaderrichtlijn voor het mariene milieu (KRM) heeft een stroom van voorbereidingen in gang gezet. Onder leiding van VenW, het coördinerend ministerie voor de Noordzee, is DG Water met een groot aantal (deel)projecten gestart die de gevolgen van de verschillende aspecten van deze 'Kaderrichtlijn water voor de zee' in beeld moeten brengen. Al deze acties zijn bedoeld om Nederland een kritische uitgangspositie te verschaffen tijdens de onderhandelingen in Brussel komend najaar over deze nieuwe richtlijn, en over de Europese Mariene Strategie waaruit de richtlijn is voortgekomen.

Eind oktober vorig jaar stelde de Europese Commissie een *Kaderrichtlijn mariene milieu* in het vooruitzicht. Daarmee borduurde zij voort op een uitgangspunt uit de Europese Mariene Strategie (EMS) om te komen tot 'duurzame bescherming van de Europese zeeën en oceanen'. Het doel van de richtlijn is een goede milieutoestand (*a good environmental status*) van alle Europese mariene wateren te bereiken door middel van bescherming en herstel van Europese zeeën. Tegelijkertijd moet er ruimte blijven voor economische activiteiten, maar deze moeten dan wel een duurzaam karakter krijgen.

INHOUD

De richtlijn schrijft voor dat er mariene regio's worden ingesteld, waarin lidstaten met elkaar gaan samenwerken. Daarbij geeft de Europese Commissie aan dat zoveel mogelijk gebruik moet worden gemaakt van bestaande regionale zee-

en visserijconventies, zoals OSPAR, HELCOM, Barcelona, Zwarte Zee en NEAFC. Elke lidstaat moet een eigen strategie opstellen voor de mariene regio waartoe zijn gebied behoort, met inbegrip van een statusbeschrijving van het mariene milieu, een set criteria die de goede milieutoestand beschrijft, milieudoelstellingen en monitoringsprogramma's. Daarna moeten er maatregelenprogramma's worden ontwikkeld en geïmplementeerd, die de doelstelling van een goede milieutoestand dichterbij brengen. Over dit hele proces moet regelmatig worden gerapporteerd aan 'Brussel'.

WAAROM EEN KRM?

De Europese Commissie wil een uniform beschermingsregime voor alle Europese zeeën om zo een duurzaam gebruik veilig te stellen. Nu zijn er in veel Europese zeeën grote problemen waar de regionale conventies niet altijd een antwoord op hebben. Ook de naleving en handhaving verschillen nogal. Daarnaast wil Brussel de manier waarop landen aan monitoring en assessment doen stroomlijnen. Het beschermingsregime voor de Noordzee heeft de afgelopen jaren door regionale afspraken en conventies wél goed vorm gekregen. Daarom vindt Nederland aanvullende regelgeving in de vorm van een kaderrichtlijn ook niet nodig. Nederland staat echter geïsoleerd, omdat de meeste lidstaten zich wel voorstander van de nieuwe kaderrichtlijn hebben getoond. Wij vinden het belangrijk dat de nieuwe regelgeving uit Brussel goed aansluit bij bestaande regelgeving en zullen ons inzetten om dit tij-

dens de onderhandelingen voor elkaar te krijgen. Natuurlijk heeft Nederland als maritiem land belang bij een goede kwaliteit van het mariene milieu. Het bewaren en verbeteren van de natuurfunctie is nodig om een duurzaam gebruik van de zee (visserij, zandwinning, windturbineparken, olie en gas, scheepvaart en recreatie) te kunnen garanderen. De Europese Commissie is voornemens om de nieuwe Kaderrichtlijn voor het mariene milieu en de Europese Mariene Strategie de milieupijlers van het nieuwe Groenboek maritiem beleid te laten worden. Zo koppelt ook Brussel duurzame bescherming en gebruik aan elkaar. De ecosysteembenadering zal daarbij een belangrijke rol gaan spelen als sturingsinstrument om gebruik en bescherming in balans te houden.

Tot de zaken die Nederland in de aanloop tot de onderhandelingen in Brussel uitzoekt, horen de wijze van monitoring, de relatie tussen de KRW en de Europese Mariene Strategie, de juridische gevolgen, de kosten en baten van EMS en een uitvoerings- en handhavingstoets.

De onderhandelingen in Brussel zullen in de zomer van start gaan onder Fins voorzitterschap en worden overgenomen door Duitsland en Portugal in 2007.

VOOR MEER INFORMATIE:

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

Visserij krijgen advies op andere vissoorten te gaan vissen



Slechts voor ondernemers die kiezen voor verandering en die in staat zijn deze keuze uit te voeren, is er toekomst. Die veranderingen moeten leiden tot kostenreductie, moeten de effecten van de visserij op de natuur verminderen en de opbrengst verhogen. Dat laatste is mogelijk door meer in te zetten op kwaliteit, denkt de *task force* die eind 2005 door de minister werd ingesteld in reactie op de zich snel verslechterende economische situatie voor de Noordzeevervisserij.

De *task force* – bestaande uit vertegenwoordigers van het visserijbedrijfsleven, maatschappelijke organisaties, de wetenschap en de overheid – kreeg als opdracht een economisch en ecologisch duurzaam perspectief te ontwikkelen voor de Noordzeekottervloot. Binnen een half jaar lag er een unaniem advies op tafel.

OPGAVEN VOOR VERANDERING

Zes oplossingsrichtingen biedt de *task force* de vissers.

Allereerst moeten de mogelijkheden die andere vissoorten dan platvis – en vooral tong – bieden, beter worden benut, ook al blijft platvis ontegenzeggelijk de economische drager van de Nederlandse zeevis-

serij. Onderwerpen als een te hoge visserij-inspanning, *discards*, aantasting van het (bodem)ecosysteem en een te hoog brandstofverbruik moeten worden aangepakt.

Voor de huidige wijze van platvisvisserij, met de traditionele boomkor, is geen toekomst weggelegd. Die toekomst voor een rendabele visserij met minder effecten op natuur en milieu en met een betere energiebalans ligt bij een vermindering van de visserij-inspanning. Er zijn mogelijkheden voor kleinere schepen met minder vermogen, die multifunctioneel kunnen vissen. Een aangepaste boomkorvisserij kan onderdeel blijven uitmaken van zo'n vloot.

Maatschappelijke acceptatie is noodzakelijk voor de toekomst van de Noordzeevervisserij. Een dergelijke acceptatie kan worden verkregen door de sector en maatschappelijke organisaties een convenant te laten opstellen, waarin ze de geaccepteerde ontwikkelingsrichting van de Noordzeevervisserij, en daarmee een *license to produce*, voor lange tijd vastleggen.

Verder moet versnippering worden tegengegaan, want die leidt tot minder slagkracht. Voor een rendabele visserij, waarbij aanvoer en vraag beter op elkaar zijn afgestemd, is meer samenwerking nodig, zowel

De visserijsector moet snel zorgen dat het rendement substantieel verbetert en tegelijk toewerken naar een in alle opzichten duurzame visserij. Alleen dan kan zij voortbestaan en rekenen op maatschappelijke acceptatie. Dat stelt de *task force* Duurzame Noordzeevervisserij in haar advies *Vissen met tegenwind*, dat minister Veerman van LNV eind april in ontvangst heeft genomen.

tussen ondernemers binnen de verschillende ketenschakels als tussen de schakels onderling.

INNOVATIE

Om deze transitie te bewerkstelligen is voor de middellange termijn een omvangrijk investeringsprogramma van 300 à 400 miljoen euro vereist.

Tot slot moet de visserij innoveren. Ondernemers met ideeën moeten worden gestimuleerd. Ondersteuning is nodig via het bieden van ruimte in beleid en regelgeving, het creëren van prikkels, het instellen van een Visserij Innovatie Platform en het geven van educatie en voorlichting.

De *task force* werkt nog aan een uitvoeringsprogramma om deze opgaven voor het veranderproces in gang te zetten. Op korte termijn zal minister Veerman de Kamer zijn beleidsreactie op het advies toezenden.

MEER INFORMATIE:

Frans Vroegop

(LNV)

Telefoon 070 378 68 68

f.vroegop@minlnv.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 windenergie, 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. Verder vindt u informatie over het Integraal Beheerplan Noordzee (IBN2015). Bovendien is er een link naar www.noordzeeatlas.nl. Deze site bevat kaarten met gegevens die betrekking hebben op het watersysteem, gebruik, beleid en beheer van de Noordzee.

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. Een digitale versie van de nieuwsbrief kunt u vinden op www.noordzeeloket.nl

Uitgave

Interdepartementaal
Directeurenoverleg
Noordzee (IDON)

Eindredactie

Rob Vransen

Redactieadres

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

E-mail: r.g.vransen@dnz.rws.minvenw.nl

Telefoon 070 336 66 48

Fotografie

Kustwachtcentrum foto-archief
Ministerie van Verkeer en Waterstaat:
DGTL
RWS Noordzee

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

Colofon