

in dit nummer:

ONTWERP-BEHEERPLAN VOORDelta LOKT
68 REACTIES UIT

AANLEG TWEEDE MAASVLAKTE IN NIEUWE
FASE

EUROPESE BELEIDSCONFERENTIE WIND OP
ZEE

SYNERGIE TUSSEN KADERRICHTLIJN
MARIENE STRATEGIE EN ECOLOGISCHE
KWALITEITSDOELEN

ZEEWIND LEVERT NU ECHT ELEKTRICITEIT

KUSTWACHT NEDERLAND GROEIT IN ZIJN
NIEUWE STIJL

NEDERLAND KRIJGT OP VEEL PUNTEN ZIJN
ZIN IN AKKOORD OVER KRM

MOSSSELZAAD HECHT ZICH AAN TOUW EN
ANDER TUIG

MINDER EXPLOSIEVEN GEVONDEN IN 2006

KABINET BLIJ MET GROENBOEK, MAAR
TEGEN MEER EUROPESE REGELS

ZES LANDEN MAKEN SAMEN SUCCESVOL
JACHT OP OLIELOZERS

HYDROGRAFISCHE KAARTEN VAN DE
NOORDZEE KOMEN VAN DE DIENST DER
HYDROGRAFIE

NOTA MARITIEME NOODHULP

NAAR EEN VEILIGER SCHEEPVAART OP ZEE
MET HET SAFETY@SEA-PROJECT

VOORAANKONDIGING

Op dinsdag 6 november 2007 organiseert het IDON een symposium met als thema het toekomstig duurzaam en rendabel gebruik van de Noordzee.

Het programma zal om 12:30 uur starten en om 17:00 uur worden afgesloten. Het symposium zal o.a. refereren aan de nog lopende studie 'Verkenning economische en ruimtelijke ontwikkelingen van de Noordzee tot 2015'. Voor meer informatie:

oordzeeloket@rws.nl

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).

juli 2007, nummer 5

Ontwerp-beheerplan Voordelta lokt 68 reacties uit

De inspraak op het ontwerp-beheerplan voor de Voordelta heeft 68 reacties opgeleverd. De reacties worden verwerkt in een nota van bevindingen, die dit najaar verschijnt. De bezwaren kunnen leiden tot aanpassingen in het beheerplan. In 2008 moet het beheerplan in werking treden.

Van 1 maart tot en met 11 april was inspraak mogelijk op het ontwerp-beheerplan voor de Voordelta, de ondiepe zee inclusief de stranden vóór de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden. De Voordelta maakt deel uit van Natura 2000, het Europese netwerk van natuurgebieden.

In de Voordelta wordt vanaf 2008 de Tweede Maasvlakte aangelegd. Ter compensatie van de schade die natuur daardoor lijdt, bevat het ontwerp-beheerplan maatregelen als de aanwijzing van een bodembeschermingsgebied met daarin vijf rustgebieden (zie kader). Dit bodembeschermingsgebied is ongeveer 25.000 hectare groot en ligt voor de kust van Voorne-Putten, Goeree-Overflakkee en Schouwen-Duiveland. Daarbinnen krijgt de natuur extra bescherming, met de bedoeling dat de kwaliteit verbetert. Bovendien zijn er vijf rustgebieden aangewezen waar zeehonden en vogels bescherming vinden. In deze rustgebieden gelden aanvullende regels. In het zuidelijk deel van de Voordelta en op de stranden gelden geen extra beperkingen.

INSPRAAKREACTIES

Er zijn reacties binnengekomen van natuurbeschermingsorganisaties, recreatiebelangengroeperingen, gemeenten en ook van het Productschap Vis. De reacties zijn divers en gaan over de instandhoudingsdoelen (het behouden of verbeteren van de huidige toestand van enkele diersoorten en habitats), het proces en de voorgestelde maatregelen. Sommige reacties gaan over de datum waarop in het voorjaar het rustgebied Bollen van de Ooster (gelegen voor de Brouwersdam) wordt verkleind, waardoor er 's zomers meer ruimte voor recreatie ontstaat. Over deze datum

WEL OF GEEN RESERVAAT

De aanleg van de Tweede Maasvlakte leidt tot verlies aan zeenatuur. De wet verplicht dit verlies te compenseren. Tot voor kort werd gesproken over de instelling van een zeereservaat ter compensatie van dit verlies. Die term suggereerde echter ten onrechte dat het gebied straks nauwelijks meer toegankelijk is en dat er veel beperkingen zullen gelden voor tal van activiteiten. Het gaat met name om de bescherming van de zeebodem in het Voordelta gebied. Daarom is gekozen voor de term bodembeschermingsgebied.

vinden de komende tijd nog gesprekken plaats met recreatieondernemers en natuurbeschermingsorganisaties. Enkele insprekers vragen zich af waarom er geen integraal beheerplan voor alle deltawateren is gemaakt. Het antwoord is dat het ontwerp-beheerplan Voordelta voorop loopt, maar dat de overheid wel streeft naar koppeling.

AANWIJZINGSBESLUIT VOORDelta

Daarnaast hebben veel reacties betrekking op de formulering van de instandhoudingsdoelen in het Aanwijzingsbesluit Voordelta. Het ontwerp voor dit besluit heeft in januari ter inzage gelegen en beschrijft de natuurdoelstellingen en instandhoudingsdoelen voor de Voordelta. Deze reacties vallen echter buiten de scope van het ontwerp-beheerplan, ook al kunnen wijzigingen in het Aanwijzingsbesluit Voordelta wel gevolgen hebben voor het ontwerp-beheerplan. Omdat het ministerie van LNV nog bezig is de inspraak op het ontwerp-Aanwijzingsbesluit te verwerken, zal het ontwerp-beheerplan pas worden vastgesteld als het Aanwijzingsbesluit Voordelta definitief is.



VERVOLG

De provincies Zuid-Holland en Zeeland en de ministeries van LNV en VenW (Rijkswaterstaat en het Project Mainportontwikkeling Rotterdam) bekijken de inspraakreacties gezamenlijk en verwerken die in een nota van bevindingen. Deze nota verschijnt dit najaar. Op basis van de inspraak kan het beheerplan Voordelta worden aangepast. Alleen degenen die op het ontwerp-beheerplan hebben ingesproken, kunnen beroep aantekenen bij de Raad van State op het vastgestelde beheerplan. De bedoeling is dat het beheerplan in 2008 in werking treedt.

VOOR MEER INFORMATIE:

Mariska Harte

(VenW, RWS Noordzee)

Telefoon 070 336 67 68

mariska.harte@rws.nl

Met het aanvragen van vergunningen om 2000 hectare land aan te winnen is de aanleg van de Tweede Maasvlakte een stap dichterbij gekomen. Tegelijk met deze aanvragen heeft het Havenbedrijf Rotterdam een uitgebreid milieueffectrapport (MER) uitgebracht over zowel de aanleg als de bestemming. Naar verwachting kan het bevoegd gezag eind september ontwerpvergunningen ter visie leggen.



Figuur 1: Impressie Maasvlakte

Aanleg tweede maasvlakte in nieuwe fase

Als alles volgens plan verloopt, kan de aanleg van de Tweede Maasvlakte in 2008 beginnen en kunnen vanaf 2013 schepen hun vracht lossen in de nieuwe haven (zie fig.1). Om de Maasvlakte zeewaarts te kunnen uitbreiden, is in korte tijd ongeveer 365 miljoen kubieke meter zand uit zee nodig. Dat is vijftien keer meer dan er nu per jaar uit het Nederlands deel van de Noordzee wordt gehaald.

Voor de aanleg van de Tweede Maasvlakte zijn vergunningen vereist voor het droogleggen van een zeegebied, het winnen van zand uit zee en het aanbrengen van waterkeringen. Verder is een nieuw bestemmingsplan nodig en is een vergunning vereist in het kader van de Natuurbeschermingswet plus een ontheffing in het kader van de Flora- en Faunawet. Om de effecten op natuurwaarden vast te stellen is intussen een Passende Beoordeling gemaakt.

De afgelopen maanden is er gelegenheid geweest om in te spreken op zowel het MER Aanleg Maasvlakte 2 als het MER Bestemming Maasvlakte 2. Begin juli brengt de Commissie voor de milieueffectrapportage advies uit over de beide MER's. In het najaar zullen ontwerpen van de vergunningen en het ontwerpbestemmingsplan ter inzage liggen. Ieder kan dan daarop zijn zienswijze geven, die vervolgens weer wordt betrokken bij het opstellen van de definitieve vergunningen en het bestemmingsplan.

EFFECTEN VAN DE AANLEG

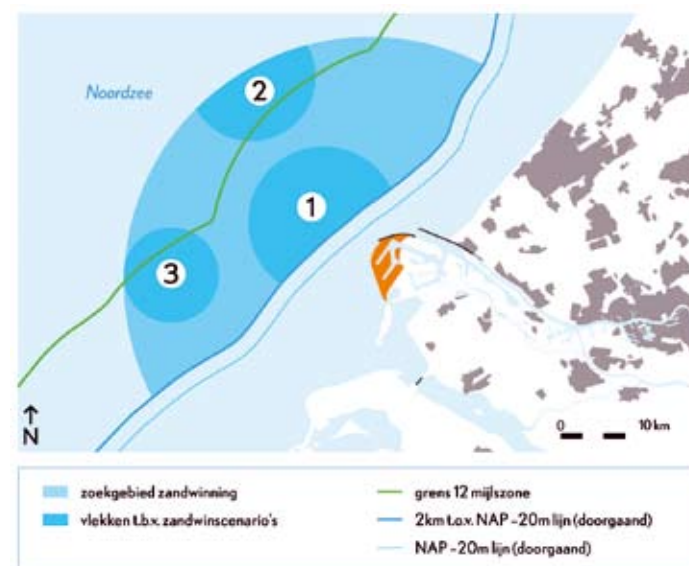
Voor het kustgebied betekent de aanleg van de Tweede Maasvlakte een belangrijke ingreep. De gevolgen van de landaanwinning en van de zandwinning voor de natuur en de bedrijvigheid op zee staan uitgebreid beschreven in het MER Aanleg. Voor dit MER zijn vele onderzoeken gedaan of

eerdere onderzoeken bijeengebracht, onder andere over de effecten op de morfologie en de waterbeweging vóór de kust, op de natuur, op ander gebruik van de zee en op archeologische waarden.

Een van de in het MER beschreven gevolgen is dat vóór de nieuwe kust een diepe ontgrondingskuil zal ontstaan. Ook zullen bodemdieren in het zandwingebied de ingreep niet overleven. In de voorkeursalternatieven in het MER worden de effecten al beperkt. En in het meest milieuvriendelijke alternatief worden de effecten verder geminimaliseerd. Het verdwijnen van 2500 ha ondiepe zee door de landaanwinning en de ontgrondingskuil wordt gecompenseerd door een bodembeschermingsgebied en vogelrustgebieden in de noordelijke Voordelta aan te wijzen (zie elders in deze Nieuwsbrief).

Het zand wordt gewonnen ruim buiten de doorgaande NAP – 20 meter-dieptelijn. Volgens het MER blijven de effecten op de ecologie van de kustzone beperkt en is er geen nadelige invloed op de kustverdediging. Van de bestudeerde zandwinsten wordt in het MER de voorkeur gegeven aan vlek 1 (zie fig.2). Het vernietigen van bodemdieren kan beperkt worden door de zandwinningen dieper te maken dan de gebruikelijke twee meter onder de zeebodem. Door de helling van de zandwininput een glooiend verloop te geven, blijft er zuurstofrijk water in de put stromen. Het dierenleven op de zeebodem kan zich dan, volgens het MER, in enkele jaren herstellen.

Het streven van het bevoegd gezag is om, mede op basis van de milieueffectrapportage, eind september ontwerpvergunningen voor onder andere de zandwinning ter visie te leggen.



Figuur 2: Zoekgebieden voor zandwinning Maasvlakte

VOOR MEER INFORMATIE:

Ad Stolk

(VenW, RWS Noordzee)

Telefoon 070 336 67 87

ad.stolk@rws.nl

De milieueffectrapporten en bijlagen zijn te downloaden van www.maasvlakte2.com

Europese Beleidsconferentie Wind op Zee

Op 22-23 februari 2007 hield Duitsland als voorzitter van de EU in Berlijn een beleidsconferentie Offshore Wind-energie. Deze conferentie was een follow-up van eerdere conferenties in Egmond (2004) en Kopenhagen (2005). In Berlijn waren zo'n 90 vertegenwoordigers van overheden, industrie, onderzoeksinstituten en netbeheerders uit twaalf EU-lidstaten aanwezig.

Nederland heeft samen met Denemarken, het Verenigd Koninkrijk en Zweden meegewerkt aan de voorbereiding van de conferentie. Deze bestond uit het organiseren van workshops over milieu en netinpassing van wind op zee. Ook is bijgedragen aan de oprichting van het Wind Energy Technology Platform in 2006.

De conferentie van Berlijn resulteerde opnieuw in een veelvoud aan aanbevelingen (de zogenoemde *Berlin*

Declaration on Offshore Wind Power). De aanbevelingen betreffen maatregelen die nodig zijn om grootschalige ontwikkeling van wind op zee in Europa mogelijk te maken. Zeworden in juni aan de Europese Raad van Energieministers voorgelegd. Op het terrein van marktontwikkeling gaat het bijvoorbeeld over het belang van kostprijsreductie en stroomlijning van de vergunningsprocedures. Op het terrein van netinpassing is het belangrijk dat er voldoende interconnector-capaciteit in de EU bestaat en dat de Europese Commissie een reguleringskader ontwikkelt voor een grensoverschrijdend net op zee. Op het terrein van milieu zijn afspraken gemaakt over te organiseren workshops, bijvoorbeeld over de ontwikkeling van een onderzoeksmethodologie voor de cumulatieve effecten van windparken op watervogels en het stroomlijnen van besluitvormingsprocedures.

Afgesproken is om onder het voorzitterschap van Zweden, in 2009, een vervolgonferentie te houden.

Zie ook:

http://www.bmu.de/files/pdfs/allgemein/application/pdf/eupolicy_declaration.pdf

VOOR MEER INFORMATIE:

Imar Doornbos

(EZ)

Telefoon 070 379 64 76

i.o.doornbos@minez.nl

Synergie tussen Kaderrichtlijn Mariene Strategie en ecologische kwaliteitsdoelen

In de nieuwe richtlijn staat de ecosysteembenadering centraal, daarbij zullen de ecologische kwaliteitsdoelen voor de zee ook een belangrijke rol gaan spelen in de EU-Richtlijn Mariene Strategie.

De *ecological quality objectives* (EcoQOs) lijken zich goed te lenen voor het definiëren van een goede milieutoestand. Overigens worden de elf EcoQOs die tot nu toe in OSPAR-verband zijn ontwikkeld, binnenkort op hun bruikbaarheid getest. Daarvoor voert Rijkswaterstaat nu een uitvoeringstoets uit.

Het verdrag voor de bescherming van het mariene milieu van de Noordoost Atlantische Oceaan (OSPAR) streeft naar een ecosysteembenadering op zee. Om hiermee ervaring op te doen zijn er in een proefproject voor de Noordzee EcoQOs ontwikkeld, onder andere voor bruinvissen, vissen, zeekoeten, zeehonden, eutrofiëring en vervuiling door tributyltin. En op de ministersconferenties van 2002 en 2003 is afgesproken een proefproject uit te voeren waarbij de EcoQOs in de Noordzee worden getest. Er zijn inmiddels elf EcoQOs ontwikkeld, terwijl andere nog in ontwikkeling zijn.

Aan de hand van EcoQOs kan worden vastgesteld welke invloed bepaalde menselijke handelingen hebben op het mariene ecosysteem. Voor bruinvissen is bijvoorbeeld gesteld dat de jaarlijkse bijvangst niet meer dan 1,7 procent van de geschatte populatie mag bedragen. Als een doelstelling niet wordt gehaald, kan worden aangegeven welke maatregelen nodig zijn om het gebruik op zee te reguleren.

EVALUATIE

Bij de evaluatie van de al ontwikkelde EcoQOs wordt gekeken of de doelstellingen worden gehaald, wat de kosten zijn en hoe goed de kwaliteit van de EcoQOs is. Volgend jaar besluit OSPAR hoe we verder gaan met deze elf EcoQOs. In 2009 buigt OSPAR zich over de vraag welke EcoQOs nog nodig zijn om de set compleet te krijgen. De Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) is hierbij leidend, omdat de Europese Commissie al een paar keer heeft aangegeven de EcoQOs belangrijk te vinden voor de implementatie van de KRM. Er zijn dan ook goede mogelijkheden voor synergie tussen KRM en EcoQOs. Zo kan bij de ontwikkeling van de KRM voor de Noordzee gebruik worden gemaakt van de ervaring opgedaan bij de ontwikkeling van de EcoQOs, bijvoorbeeld bij het opstellen van een Goede Milieutoestand van de Noordzee. De KRM streeft ernaar om in 2021 deze Goede Milieutoestand te bereiken. Daartoe zijn in Annex 6 van de conceptrichtlijn onderwerpen genoemd waarvan de milieukwaliteit moet verbeteren. Voor zes van de elf elementen uit deze annex zijn EcoQOs beschikbaar. Voor de Kaderrichtlijn Mariene Strategie voert Rijkswaterstaat een uitvoeringstoets uit om te beoordelen hoe deze richtlijn voor Nederland uitpakt. Parallel hieraan wordt een uitvoeringstoets uitgevoerd voor de EcoQOs, die OSPAR kan gebruiken bij de evaluatie daarvan.

Niet alleen in de Noordzee worden EcoQOs ontwikkeld. Noorwegen werkt aan EcoQOs voor de Barentszee en de Noorse zee. Het Verenigd Koninkrijk en Ierland willen EcoQOs ontwikkelen voor de Ierse zee en in de Oostzee ontwikkelt de Helsinki Commissie een soortgelijk systeem. Op verschillende manieren worden de beleidsmakers en overlegpartners op de hoogte gehouden van het belang van de ecologische kwaliteitsdoelen. Een waaier met foto's en korte teksten over alle EcoQOs is onlangs uitgereikt tijdens een vergadering van het biodiversiteitscomité van OSPAR. In de loop van dit jaar verschijnt een folder over de EcoQOs op de OSPAR-website, terwijl een Nederlandstalige website over EcoQOs in ontwikkeling is.

VOOR MEER INFORMATIE:

Peter Heslenfeld

(VenW, RWS Noordzee)

Telefoon 070 336 66 05

peter.heslenfeld@rws.nl



Zeewind levert nu echt elektriciteit

Het eerste Nederlandse windpark op zee is in bedrijf. Op 18 april nam kroonprins Willem Alexander, ondersteund door een kinderkoor uit Egmond aan Zee, het windpark symbolisch in gebruik. Minister van Economische Zaken Maria van der Hoeven, Shell-topman Jeroen van der Veer en Nuon-directeur Ludo van Halderen roemden het project als een schoolvoorbeeld van goede publiek-private samenwerking.

Shell en Nuon hebben het Offshore Windpark Egmond aan Zee (OWEZ) als samenwerkingsverband Noordzeewind gebouwd. Het park levert jaarlijks evenveel stroom als ruwweg 100.000 huishoudens verbruiken. De eerste fase van haalbaarheidstudie in 1997 tot en met de locatiebepaling in 2002 was vooral een zaak van de overheid, met EZ als initiatiefnemer. Daarna zijn Shell en Nuon als uitvoerders geselecteerd via een tenderprocedure en nam Noordzeewind het voortouw. De vergunningverlening liep van 2003 tot 2005, wat redelijk soepel kan worden genoemd, gezien

alle haken en ogen. En ook de bouw verliep vlotjes, want eind 2006 was het park klaar.

Nederland is nu een van de weinige landen (naast Denemarken, UK en Zweden) met één of meer grote windparken op open zee. Het OWEZ is bijzonder door de combinatie van waterdiepte (15 tot 20 meter) en omvang van het park (108 MW).

Het belang van het project zit hem vooral in het publieke onderzoekprogramma dat eraan is verbonden. Het wind-

park moet meer inzicht geven in de ecologische effecten, en kennis genereren voor de offshore windtechnologie. Het project moet, met andere woorden, tot innovatie leiden die op zijn beurt voor kostenreductie moet zorgen.

EXPOSITIE

In het gebouw van de VVV van Egmond aan Zee hebben Shell en NUON een bezoekerscentrum ingericht, dat is geopend in dezelfde week waarin het park in gebruik werd gesteld. Er is een compacte expositie over het project te zien, compleet met interactieve beeldschermen. Het kan niet anders of dit centrum vergroot het draagvlak voor het windpark en daarmee voor de toepassing van wind op zee in het algemeen.

VOOR MEER INFORMATIE:

Haijo Boomsma

(EZ)

Telefoon 070 379 76 26

h.w.boomsma@minez.nl



Kustwacht Nederland groeit in zijn nieuwe stijl

Een klein half jaar werkt de Kustwacht nu in zijn nieuwe opzet. Inmiddels zijn er een nieuwe directeur en een Noordzee-officier van Justitie aangesteld. Nu is het wachten nog op twee nieuwe vliegtuigen (deze zomer) en de schepen van de Rijksrederij (januari 2008).

In november 2006 stelde de ministerraad het Besluit instelling Kustwacht vast. Tot dat moment was de Kustwacht een samenwerkingsverband van zes ministeries. Vanaf 1 januari 2007 is de Kustwacht één organisatie met eigen taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden. Belangrijke uitgangspunten van de Kustwacht Nederland Nieuwe Stijl zijn: duidelijke aansturing, concrete, meetbare doelen, betere inzetbaarheid van schepen en vliegtuigen en een beter gebruik van overheidsinformatie. Dit alles met het doel om met meer ogen en oren de zee in de gaten te houden.

De omvorming komt voort uit de wens de Kustwacht zakelijker op te zetten en duidelijker verantwoordelijkheden, taken en bevoegdheden te geven. De verantwoordelijkheid voor het beheer en de taakuitvoering ligt nu in één hand, en wel bij de minister van Defensie. Zijn collega van Verkeer en Waterstaat coördineert de Noordzee-aangelegenheden en daarmee de besluitvorming over de opdrachtformulering aan de Kustwacht. Ook zorgt VenW voor het jaarverslag en legt financiële verantwoording af. De Directeur Kustwacht krijgt jaarlijks een duidelijke, haalbare opdracht van de ministerraad en is verantwoordelijk voor de uitvoering. Op die manier weet iedereen wat er van de Kustwacht wordt verlangd en of dit ook wordt uitgevoerd. Om een haalbaar kustwachtprogramma op te stellen, is de aansturing versterkt. De opdrachtformulering wordt voorbereid door de Raad voor de Kustwacht, waarin alle opdrachtgevende departementen zijn vertegenwoordigd. Dit zijn Verkeer en Waterstaat, Defensie, Justitie, Binnenlandse Zaken, Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Economische Zaken en Financiën. Op basis van de beleidsdoelen formuleren vervolgens Rijkswaterstaat Noordzee en de Permanente Contactgroep Handhaving Noordzee (PKHN) plannen voor respectievelijk dienstverlening en handhaving.

Daarna is het aan de directeur Kustwacht om deze plannen, in overleg met de opdrachtgevers, om te werken in een concept 'Activiteitenplan en -begroting' (APB) en om mogelijke knelpunten aan te geven. Het concept-APB wordt, met resterende knelpunten, voorgelegd aan de Raad voor de Kustwacht. Die weegt de belangen van de verschillende kustwachttaken af. Als bepaalde wensen niet haalbaar zijn, gezien de beschikbare middelen, moeten er óf extra middelen komen óf moeten de prioriteiten worden bijgesteld. Daarbij moet men dan wel accepteren dat bepaalde wensen niet kunnen worden uitgevoerd. Het uiteindelijke APB wordt door de ministerraad vastgesteld en als opdracht aan de Kustwacht gegeven.

INFORMATIEGESTUURD

De Kustwacht krijgt de onvoorwaardelijke beschikking over overheidsvliegtuigen (te beginnen deze zomer 2007 zijn dat twee vliegtuigen) en -schepen, en daarnaast het recht om elk jaar voor een afgesproken hoeveelheid tijd schepen en helikopters van Defensie 'in bruikleen' te hebben. Een belangrijke verandering is ook dat de Kustwacht meer informatie-gestuurd optreedt. Alle departementen gebruiken hun systemen om informatie te vergaren zoals radar, AIS (Automatic Identification System) voor de koopvaardij, VMS (Vessel Monitoring System) voor de visserij, satellietbeelden en nog veel meer. In het Kustwachtcentrum in Den Helder komt al deze informatie samen, bijvoorbeeld op de Handhavingsdesk waar medewerkers van de verschillende departementen de Noordzee 24 uur per dag monitoren. Op basis van alle beschikbare informatie kan de Kustwacht sneller en gericht opereren, zeker in noodsituaties. Ook is besloten dat de handhavers meer bevoegdheden krijgen, waardoor de ogen en oren van de Kustwacht optimaal worden gebruikt. Schepen worden effectiever ingezet als straks meerdere taken zijn gebundeld. Door deze aanpak kan de Kustwacht een wezenlijke bijdrage leveren aan de veiligheid op de Noordzee en een verantwoord gebruik van deze zee. In 2009 zal op verzoek van Tweede Kamer het functioneren van de Kustwacht Nederland Nieuwe Stijl worden geëvalueerd. Ondertussen wordt van de veranderingen verslag gedaan in het informatiebulletin Kustwacht op Koers.

Kustwacht op Koers kunt u vinden op www.noordzeeloket.nl.

VOOR MEER INFORMATIE:

Ronald van den Heuvel
secretaris van de Raad voor de Kustwacht
(VenW, RWS Noordzee)
Telefoon 070 336 66 19
ronald.vanden.heuvel@rws.nl

Timco van Brummelen
programmamanager Kustwacht
(VenW, RWS Noordzee)
Telefoon 070 336 68 47
timco.van.brummelen@rws.nl

Het Kustwachtdriemanschap bewaakt – in opdracht van de Raad voor de Kustwacht – de voorbereiding en uitvoering van de kustwachttaken, zoals vastgelegd in het APB. Het Kustwachtdriemanschap wordt gevormd door:

- Karin Visser, hoofdingenieur-directeur van de dienst Noordzee van Rijkswaterstaat, door de Raad voor de Kustwacht aangewezen als gedelegeerd opdrachtgever op het gebied van dienstverleningstaken;
- Pieter Groenhuis, Noordzee-officier van Justitie en voorzitter van de Permanente Contactgroep Handhaving Noordzee, door de Raad aangewezen als gedelegeerd opdrachtgever voor de handhavingstaken;
- Jankees Trimpe Burger, als directeur Kustwacht de opdrachtnemer verantwoordelijk voor de uitvoering van de kustwachttaken.



Nederland krijgt op veel punten zijn zin in akkoord over KRM

De nieuwe (Kader)richtlijn Mariene strategie (KRM) krijgt geen resultaatsverplichting. Ook kan bij het nastreven van de doelen op kosteneffectiviteit worden gelet en of de termijnen realistisch en haalbaar zijn. Bovendien kan Nederland infrastructurele werken op zee blijven uitvoeren. Al deze wensen van Nederland zijn overgenomen in het politieke akkoord dat de Europese milieuministers eind vorig jaar hebben gesloten over de KRM.

In oktober 2005 bracht de Europese Commissie (EC) naast een Europese Mariene Strategie (EMS) ook een voorstel voor een kaderrichtlijn voor het mariene milieu naar buiten. Deze evenknie van de KRW zal lidstaten verplichten om samen te werken in mariene regio's en te zorgen voor een goede milieukwaliteit op zee. Ook kondigde de EC toen aan dat de EMS de milieupijler gaat vormen van het Groenboek maritiem beleid. Op de Milieuraad van vorig jaar december sloten alle Europese milieuministers onder Fins voorzitterschap in Brussel een politiek akkoord over de (Kader)richtlijn Mariene strategie. Het onderhandelingsproces gaat nu een tweede fase in waarbij het Europees Parlement zich in het najaar over het voorstel zal buigen. Naar verwachting wordt de 'KRW van de zee' eind 2007, begin 2008 afgerond.

SUCCES

Nederland kan terugzien op een geslaagde Milieuraad. De Nederlandse delegatie heeft belangrijke wensen in het politiek akkoord opgenomen weten te krijgen, zoals een inspannings- in plaats van een resultaatsverplichting, aandacht voor kosteneffectiviteit, realistische en haalbare termijnen, behoud van regionale focus, afstemming met andere zeeverdragen. En er is een belangrijk uitzonderingsartikel in opgenomen, wat ervoor zorgt dat infrastructurele werken in en op zee mogelijk blijven. Dit succes is te danken aan de kritische en kundige opstelling van de Nederlandse delegatie en aan de tactiek om veelvuldig in coalitieverband te onderhandelen. Inmiddels is de tweede fase van de onderhandelingen aan gebroken. Onder voorzitterschap van Duitsland en straks Portugal wordt aan afronding van de richtlijn gewerkt. De definitieve tekst wordt rond de jaarwisseling tegemoet gezien.

KOSTEN EN BATEN

Binnen Nederland bestaat deze tweede fase uit een analyse van de maatschappelijke kosten en baten. Wat kost uitvoering van de KRM en wat levert het de samenleving op? Daarnaast wordt er gewerkt aan de ontwikkeling

van een website voor de EMS en aan een opzet voor de communicatie hierover.

Ook zal dit jaar met uitvoerings- en handhavingsinstanties bekeken worden hoe de implementatie het beste vorm kan krijgen. Nederland stelt zich op het standpunt dat er zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van bestaande (internationale) verdragen en afspraken die gelden voor de Europese zeeën (zoals OSPAR, HELCOM, de Barcelona-conventie en de Zwarte Zee-conventie). Overigens zijn over dit onderwerp vorig jaar al quick scans uitgevoerd. Deze hebben ertoe bijgedragen dat Nederland tekstwijzigingen kon voorstellen die de handhaafbaarheid en de uitvoerbaarheid van de nieuwe richtlijn ten goede zullen komen.

VOOR MEER INFORMATIE:

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

Mosselzaad hecht zich aan touw en ander tuig

Twee jaar lang is geëxperimenteerd met andere methodes dan de kor om mosselzaad te 'vangen'. Voor de Waddenzee, de Oosterschelde en de Voordelta lijken de hangcultures succesvol. Nu moeten ze nog geschikt worden gemaakt voor de Noordzee.

De traditionele manier van mosselvisserij is die met een kor, waarbij het zaad van de schelpdieren van de zeebodem wordt 'opgevisst'. Deze methode is omstreden; onduidelijk is in hoeverre het bodemleven hierdoor wordt geschaad. Los daarvan is de sector gebaat bij een gelijkmatig aanbod van zaad, wat in de vrije natuur niet altijd het geval is. Er zijn goede en slechte jaren, met als trend dat er de laatste jaren steeds minder mosselzaad (jonge mossels) op de mosselbanken in de Waddenzee valt.

Om minder afhankelijk te zijn van de grillen van de natuur is de mosselsector in 2005 een innovatieproject gestart om op een

meer duurzame wijze aan mosselzaad te komen. In de Zeeuwse delta en de Waddenzee zijn inmiddels verschillende experimenten met mosselzaadinvanginstallaties (MZI's) gehouden. Dit zijn constructies van touwen of andere materialen waar mosselen zich gemakkelijk aan hechten. Door de constructies in het water te hangen kunnen mosseltjes worden ingevangen, die vervolgens worden gebruikt voor de opkweek.

EVALUATIE

Het ministerie van LNV faciliteert deze experimenten. Onderdeel ervan is te bezien of de MZI's landschappelijk zijn in te passen, ook met het oog op de veiligheid voor de scheepvaart. Dit betekent dat goed overleg met Rijkswaterstaat wordt gevoerd.

Juist deze maand begint de evaluatie die de opmaat vormt voor een besluit over MZI's, waarin duidelijk wordt of en zo ja waar en tot welke schaal de MZI's commercieel kunnen worden opgeschaald.

De eerste bevindingen zijn positief. De resultaten van de experimenten tot en met 2006 geven aan dat het zeer wel mogelijk is mosselzaad in te vangen in de Oosterschelde, de Voordelta en de Waddenzee. In het begin was het vooral zaak om bestaande technieken voor hangcultures 'zeewaardig' en stormbestendig te maken. Dit is gelukt voor de Waddenzee en de Oosterschelde. Inmiddels wordt gezocht naar zeewaardige MZI-technieken om op de Noordzee te kunnen gebruiken. Een overweging daarbij is dat de beschikbare ruimte in de Waddenzee en de Zeeuwse delta beperkt is. Een goede plek voor MZI's zouden windenergieparken kunnen zijn. Een andere interessante gedachte is om MZI's te ontwikkelen die geschikt zijn als afrastering van beschermde gebieden in de Noordzee.

Het is de bedoeling dat er nog dit jaar een besluit over de MZI's valt.



Mosselzaadinvanginstallatie, touw vol mosselzaad

VOOR MEER INFORMATIE:

Annelie Boogerd
(LNV)

Telefoon 070 378 56 91
j.l.m.boogerd@minlnv.nl

Minder explosieven gevonden in 2006

Vorig jaar zijn er minder meldingen binnengekomen van opgeviste of opgebaggerde explosieven. In 2006 ging het om 259 meldingen tegenover 333 in 2005. Dit komt overeen met een daling van ruim 22 procent. Gevonden zijn 160 bommen (- 26 procent), 47 granaten (+ 293 procent) en 23 zeemijnen (- 53 procent), de rest betrof 'klein goed'.

In het kader van de Explosievenregeling hebben 71 vissers een premie gekregen voor het aanmelden van explosieven. Aan hen is 12.477 euro uitgekeerd. Dit verschilt nauwelijks van het voorgaande jaar. In 2005 is 12.523 euro uitbetaald, verdeeld over 72 vissers.

In de maand mei is het hoogst aantal explosieven gemeld: 44. In februari het laagste aantal: 9.

Van de weekdagen is woensdag de topper met 65 explosieven. Op zondagen hebben vissers minder oog voor bommen en granaten: over heel 2006 zijn maar 8 meldingen op een zondag gedaan.

VOOR MEER INFORMATIE:

Jacob Bart Hak
(VenW, RWS Noordzee)
Telefoon 070 336 68 54
jacobbart.hak@rws.nl

Kabinet blij met Groenboek, maar tegen meer Europese regels

Een Europese maritieme strategie is een goede basis om het maritieme beleid en beheer te versterken. Die versterking moet dan wel worden bevorderd met praktisch georiënteerde en op samenwerking gerichte acties en nieuwe werkwijzen, en niet zozeer met nieuwe Europese regelgeving. Uit het kabinetstandpunt over het Groenboek blijkt verder dat Nederland tegen Europese bemoeienis met kustverdediging, ruimtelijke planning en marktordening van zeehavens is. Een Europese Kustwacht is ook niet nodig.

Vorig jaar zomer bracht de Europese Commissie het Groenboek Europees Maritiem Beleid uit. Daarbij gaf de Commissie aan het Groenboek te beschouwen als een consultatiedocument. Elk hoofdstuk eindigde dan ook met open vragen die richting moesten geven aan het consultatieproces dat een jaar zou gaan duren. De Nederlandse consultatie is verlopen via de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat, in het bijzonder het Overlegorgaan Water en Noordzee en het Overlegorgaan Goederenvervoer. Maar ook maatschappelijke organisaties zijn geraadpleegd, rechtstreeks dan wel 'getrapt'.

De uitkomsten hebben vervolgens gediend als bouwsteen voor het – in IDON-kader

voorbereide – kabinetsstandpunt over het Groenboek zoals dat eind april door de Ministerraad is vastgesteld. Daarin stelt het kabinet het te waarderen om in EU-verband tot een integrale benadering van maritieme aangelegenheden te komen. Het kabinet stemt zonder meer in met de hoofddoelstelling van die integrale benadering: het vinden van een balans tussen het benutten van het potentieel voor economische groei en werkgelegenheid in de maritieme sectoren en het duurzaam verzekeren van de natuur- en milieuwaarden van de Europese kust- en zeegebieden. Dat neemt niet weg dat het kabinet voor zaken waarvoor een internationaal level playing field essentieel is voor behoud van de internationale concurrentiepositie (zoals de zeescheepvaart), zo veel mogelijk een aanpak op mondiaal niveau verkiest. En om bovenmatige administratieve lasten en bureaucratie te voorkomen pleit Nederland onder meer voor een evaluatie van het Europese regelkader voor de maritieme sector.

INNOVATIE

Nederland acht investeringen in kennis en vaardigheden van vitaal belang voor het behoud van concurrentievermogen en voor het scheppen of behouden van kwalitatief

goede banen. Als belangrijke voorwaarde voor versterking van kennis op Europees niveau noemt het kabinet samenhang tussen onderzoeksprogramma's. Dat kan vruchten afwerpen bij de uitwerking van het clean ship-concept, bij het terugdringen van luchtverontreiniging door schepen, bij innovaties in watermanagement in het licht van klimaatverandering en zeespiegelrijzing, en bij de ontwikkeling van duurzame visserijmethoden.

PRAKTISCHE UITWERKING

Ook overigens pleit Nederland voor een zo veel mogelijk praktisch gerichte uitwerking van de beoogde integrale benadering. Daarbij ziet het kabinet vooral veel mogelijkheden voor verdere en verbeterde samenwerking op regionaal niveau, zoals met de landen rond de Noordzee gezamenlijk. Het kabinetsstandpunt bevat een aantal concrete acties die in Europees of regionaal verband zouden kunnen worden opgepakt.

Op onderdelen reageert het kabinetsstandpunt ook kritisch op voorstellen in het Groenboek. Zo is het kabinet géén voorstander van een Europese aanpak van aangelegenheden als kustverdediging, ruimtelijke planning, marktordening van zeehavens en ande-

re aangelegenheden waarbij subsidiariteit en marktwerking voorop horen te staan. Nederland is ook géén voorstander van nieuwe Europese regelgeving of de oprichting van een Europees scheepsregister en de instelling van een Europese Kustwacht.

Het kabinetsstandpunt is begin mei aan de Tweede Kamer voorgelegd en is op 13 juni in een Algemeen Overleg (AO) van de Kamercommissies voor Verkeer en Waterstaat en Europese Zaken met Staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat besproken. De Staatssecretaris nam overigens in haar hoedanigheid van coördinerend bewindspersoon voor Noordzee-aangelegenheden aan het AO deel. Vervolgens is medio juni het officiële Nederlandse standpunt aan de Europese Commissie toegezonden. Naar verwachting komt de Commissie in oktober 2007 met vervolgvorstellen.

Zie ook: www.noordzeeloket.nl/groenboek

VOOR MEER INFORMATIE:

Kees Polderman
(VenW, DGTL)

Telefoon 070 351 15 68
kees.polderman@minvenw.nl

Incidentenkalender

werd waargenomen bij Katwijk en Noordwijk, was gering en niet de moeite waard om te bestrijden.

18 januari 2007

ARCA INGEZET NA STORM

Het containerschip CMA CGM Claudel sloeg van zijn trossen en dreef, door de wind gestuwd, naar de oliesteiger in de 8e Petroleumhaven, op de westelijke punt van de Maasvlakte in Rotterdam. Het schip voer de steiger kapot, waardoor een olietransportleiding brak. Als gevolg kwam circa 1600 ton olie in het water. Havens, dijken, kaden en remmingwerken raakten met olie vervuild. Om de vervuiling tegen te gaan, is de hulp ingeroepen van het oliebestrijdingsvaartuig Arca. Tot 23 januari is ongeveer 200 m³ olie geruimd. De Arca kreeg hierbij steun van het Kustwachtvliegtuig. Ook het betonningsvaartuig Rotterdam is ingezet. Op het strand bij Hoek van Holland spoelde na enige tijd olie aan die afkomstig was van de Claudel. Ook hier was inzet nodig om de gevolgen van de ramp te bestrijden.



Arca

11 januari 2007

SCHADE NA STORM

Het autoschip Grande Portugallo raakte in de haven van Vlissingen in problemen. Het 176 meter lange schip voer tijdens het aanmeren tegen een meerpaal. Daardoor sloeg een gat in de romp. Duikers hebben het gat provisorisch gedicht.

5 januari 2007

GROENGELE SMURRIE OP DE KUST

Tientallen dode vogels spoelden aan op het strand tussen Texel en Petten. De groengele substantie waarmee ze besmeurd

waren, bleek een bijtende stof te zijn. Het goedje is waarschijnlijk op zee door een schip geloosd. Met een helikopter is de omgeving afgezocht naar mogelijke aanwizingen, maar er is geen vervuiling geconstateerd, ook niet door de bemanning van het Kustwachtvliegtuig. De Alarmgroep van het RIZA onderzocht monsters van het bijtende spul. Een eerste analyse wees uit dat het om hoge concentraties zwavel ging en voorts om stoffen als strontium, arseen en koper. Het RIZA adviseerde opruiming en afvoer als chemisch afval. De dagen erop is handmatig 0,5 m³ verontreiniging van het strand geruimd, als ook 32 vogels. De veroorzaker is niet achterhaald.

28 december 2006

OLIEMELDING SCHEVENINGEN

Na een melding over stank en een olieachtige drab nabij het havenhoofd van Scheveningen is op het strand en op de strekdammen een teerachtige substantie aangetroffen. Hierop is het Kustwachtvliegtuig ingezet om te kijken of er wellicht meer olie op zee dreef. De kleine hoeveelheid aangetroffen olie was niet genoeg om een opruimactie in gang te zetten. De volgende dag was het strand weer schoon. Vanaf de Arca, die voor de kust haar veegarmen testte, nam men geen olie waar.

december 2006

WESTERSCHELDE: NEVER A DULL MOMENT

Op 25 december liep het containerschip OOCL Nevskiy aan de grond in de Westerschelde, nabij Westkapelle. Er was geen sprake van schade of uitstroom. Met hoogwater is het schip weer losgekomen. Op 20 december kwam de hopperzuiger Vlieree in aanvaring met het binnenvaartschip Jolanda. Het met zand geladen binnenschip zonk half, in de buurt van Breskens. Het zeeschip voer zonder belangrijke schade verder. Op 6 december liep het Belgische binnenvaartschip Ru-San, met een lading gerst aan boord, aan de grond na een verkeerde manoeuvre. Nauwelijks een half uur later trok een sleep-

boot het schip weer vlot. Kort daarna meldde de schipper dat zijn schip water maakte. Twee andere sleepers snelden toe en voorkwamen dat het schip zonk. De Ru-San werd afgemeerd, waarna direct begonnen werd met leegpompen. De lading werd gelost; duike dichtten de gaten. De Ru-San is naar Sluiskil gesleept voor reparatie.

Op 6 december liep het Egyptische vrachtschip Aburdees na machineschade aan de grond. Vijf sleepers trokken het schip bij laagwater weer vlot en leverden het af in Vlissingen

21 november 2006

NOODLANDING HELIKOPTER, ARCA SCHIET TE HULP

Een helikopter met aan boord 17 personen was na technische problemen gedwongen een noodlanding uit te voeren op de Noordzee. De inzittenden wisten het toestel veilig te verlaten. De Kustwacht coördineerde de reddingsactie. De Arca die in de buurt was, schoot te hulp en haalde tien mensen uit het water. Twee Lynx-helikopters van de Koninklijke Marine pikten nog drie mensen uit zee en zetten ze af op de Arca. Een reddingsboot van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij haalde de laatste vier drenkelingen aan boord. Een halve dag later spoelde de helikopter aan op het strand.



JSAR

VOOR MEER INFORMATIE:

Jacob Bart Hak

(VenW, RWS Noordzee)

Telefoon 070 336 68 54

jacobbart.hak@rws.nl

Zes landen maken samen succesvol jacht op olielozers

In april van dit jaar zijn vijf schepen betrappt op het lozen van olie in het Kanaal en de Noordzee tijdens een non-stop inspectie die bijna tien dagen duurde. Tijdens de actie, waaraan vliegtuigen en schepen uit België, Denemarken, Frankrijk, Duitsland, Nederland en het Verenigd Koninkrijk deelnamen, zijn zeker 36 olievlekken waargenomen.

In het kader van het *Bonn Agreement*, dat de landen rond de Noordzee verenigt in de strijd tegen vervuilers op zee, wordt jaarlijks een internationale luchttoezichtoperatie gehouden. Dit jaar is deze zogenaamde CEPCO (*Coordinated Extended Pollution Control Operation*) van 16 tot 26 april gehouden. Tien dagen lang hebben zeven vliegtuigen uit de zes landen onafgebroken gepa-

trouilleerd in het zuidelijke deel van de Noordzee en het Kanaal.

De operatie had tot doel tien dagen continu toezicht te houden boven de Noordzee om olieverontreinigingen te ontdekken en lozers te betrappen. Een tweede doel was het gebruik van satellietbeelden als extra toezichtmiddel te optimaliseren. En tot slot moest een vervuiler na te zijn betrappt kunnen rekenen op een snelle en effectieve gerechtelijke procedure.

Al met al is er meer dan 220 uur gevlogen waarbij de vliegtuigen elkaar voortdurend aflostten. Daarnaast waren nog zeven schepen uit vier landen stand-by voor interventies op zee zoals het nemen van monsters van olievlekken en het inspecteren van vervuilende schepen.

In totaal zijn 51 verontreinigingen waargenomen, waarvan 45 detecties van olievlekken. Hiervan zijn 9 vlekken dubbel geteld, blijven over 36 olievlekken. Vijf keer is een schip betrappt op het lozen van olie: driemaal werd in Britse wateren een mogelijke inbreuk vastgesteld op de internationaal geldende lozingsregels, éénmaal in Nederlandse en éénmaal in Belgische wateren. Het is nu aan de bevoegde autoriteiten om deze vijf dossiers te onderzoeken.

SATELLIETBEELDEN

Het toezicht op olievervuiling vanuit een vliegtuig kan worden aangevuld met satellietbeelden. Satellieten die over de Noordzee komen en die zijn uitgerust met een speciale radar, kunnen dag en nacht beel-

den doorzenden van de zee. Deze momentopnames van het zeeoppervlak dienen als vroege waarschuwing; ze geven een eerste indicatie van een mogelijke olievervuiling. De Europese lidstaten werken steeds meer samen op gebied van satelliettoezicht.

De operatie werd geleid door de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee van het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen, in samenwerking met de Maritime and Coastguard Agency, Les Douanes Françaises en Rijkswaterstaat.

VOOR MEER INFORMATIE:

Jacob Bart Hak

(VenW, RWS Noordzee)

Telefoon 070 336 68 54

jacobbart.hak@rws.nl

Hydrografische kaarten van de Noordzee komen van de Dienst der Hydrografie

Van de Noordzee bestaan tal van kaarten. Thematische kaarten maakt RWS Noordzee. De kaarten t.b.v. de scheepvaart maakt de dienst der Hydrografie van de Koninklijke Marine. Een kijkje in de keuken.

Het SOLAS-verdrag van de VN (Solas staat voor *Safety of life at sea*) verplicht elke kuststaat om zijn wateren systematisch te onderzoeken en adequaat in kaart te brengen. Binnen het Koninkrijk der Nederlanden ligt deze taak bij de Dienst der Hydrografie van de Koninklijke Marine. Deze verricht de metingen, geeft de zeekaarten uit en houdt ze up-to-date, en publiceert daarnaast nog allerlei andere hydrografische boekwerken. De kaarten en publicaties worden afgeleid uit bronbestanden, waarin de bathymetrie (dieptemeting), de topografie en de karteerobjecten (zoals boeien, bakens en wrakken) worden beheerd van het Nederlands deel van de Noordzee en de wateren rond de Nederlandse Antillen en Aruba. Voor de metingen beschikt de Dienst over twee hydrografische opnemingsvaartuigen, Hr.Ms. Snellius en Hr.Ms. Luymes. Beide verzamelen dieptegegevens en gegevens van objecten op de zeebodem die van belang zijn voor de nautische kartering en voor militaire doeleinden. Omdat het karteer-

NAUWKEURIGHEID

Alle opnemingen dienen te voldoen aan IHO order 1-specificaties, omschreven in de *IHO standards for Hydrographic Surveys, Special Publication no.44 (S-44), 4th edition*. Dit betekent bij een diepte van 50 meter een 95 procent nauwkeurigheid in de positie van minimaal 7,5 meter, en een 95 procent nauwkeurigheid in de dieptemetingen van 0,82 meter. In internationaal verband wordt gewerkt aan een gemoderniseerde versie van S-44. De Dienst der Hydrografie participeert in de werkgroep om deze nieuwe S-44 op te stellen.



Hydrografische opnemingsvaartuig (HOV)

gebied zich niet alleen buitengaats uitstrekt, wordt ook gebruikgemaakt van bronnen als Rijkswaterstaat en havenautoriteiten.

JAAROPDRACHT

Om de opnemingen systematisch te kunnen uitvoeren, is een Opnamebeleidsplan vastgesteld. Hierin is het op te nemen gebied opgedeeld in vijf categorieën. Per categorie zijn opnemingsmethode en -interval vastgesteld aan de hand van de verwachte dynamiek van de zeebodem, de scheepvaartintensiteit en de dieptes in relatie tot de diepgang van de passerende scheepvaart. Het herhalingsinterval van een opname varieert van twee jaar voor de meest kritische gebieden tot vijftien jaar voor de minst kritische. Ieder jaar wordt de planning van dat jaar afgeleid uit het Opnamebeleidsplan en vastgelegd in een Hydrografische Jaaropdracht. Zie figuur 'Jaaropdracht 2007' voor de planning van 2007. De indeling van het Opnamebeleidsplan wordt mogelijk herzien door de uitkomsten van het project *Zeebodemmonitoring*, dat beoogt door middel van statistische analyse van hydrografische opnemingen een beter inzicht te krijgen in het gedrag van de zeebodem en dan vooral veranderingen in diepte en gedrag van zandgolven. Om die reden kan dit project ook voor andere gebruikers van de Noordzee interessant zijn (zie kader). Daarnaast maken ruimtelijke ontwikkelingen actualisatie van het Opnamebeleidsplan noodzakelijk. Voorbeelden zijn de aanleg van windmolenparken en aangepaste regelgeving

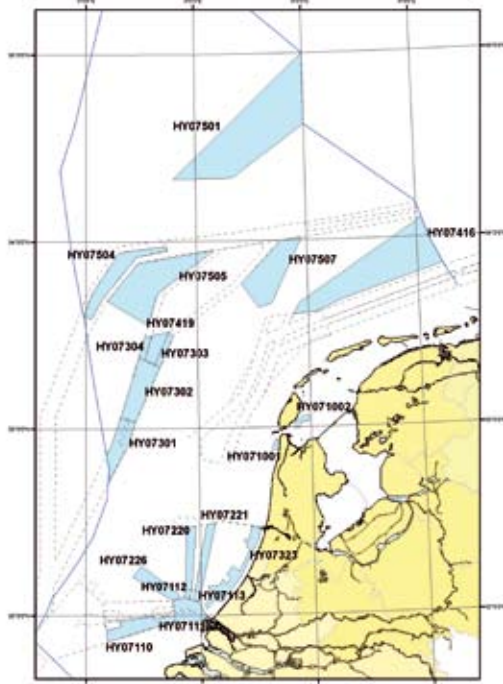


Indeling in cat's

van de IMO (*International Maritime Organisation*), zoals het verleggen van vaarroutes. Ook wordt het opnamebeleidsplan in IHO-verband (*International Hydrographic Organisation*) geharmoniseerd met de opnamebeleidsplannen van de landen rond de Noordzee.

1800-SERIE

De producten van de Dienst verschijnen in elektronische en papieren vorm. Het Nederlandse zeegebied wordt in kaart gebracht met 22 papieren kaarten en ongeveer 35 elektronische zeekaarten (ENC's), variërend van zeer kleinschalige overzichtskaarten tot grootschalige plankaarten. Daarnaast verschijnt jaarlijks de 1800-serie, de officiële zeekaart voor kust- en binnenwateren. Van die laatste maken ook de pleziervaart en de kleinere beroepsvaart veel gebruik. De verschijningsfrequentie van zeekaarten en ENC's is afhankelijk van het detailniveau van de kaart en de veranderlijkheid van het gebied. Doorgaans komt er tussen de één en drie jaar een nieuwe editie van een kaart uit. Om de gebruiker tussen twee edities door op de



Jaaropdracht 2007

hoogte te houden van belangrijke wijzigingen, verschijnen regelmatig *Berichten aan Zeevarenden*. Aan de hand van deze BaZ moet de gebruiker zelf de kaart bijwerken. Bij grote wijzigingen, bijvoorbeeld in dieptebeeld of in infrastructuur, wordt een nieuwe kaart uitgebracht. Zo zal het door de voorgenomen uitbreiding van de Maasvlakte nodig zijn om de verkeersscheidsstelsels ter plekke te wijzigen. Hoewel deze wijzigingen nog niet formeel zijn bekrachtigd, wordt hier al op geanticipeerd. De wijzigingen zullen direct gevolg hebben voor het Opnamebeleidsplan en minimaal vijftien producten van de Dienst der Hydrografie. Om de actualiteit van de producten te waarborgen is dus een constante informatie-uitwisseling nodig met alle partijen die een rol spelen op de Noordzee.

VOOR MEER INFORMATIE:

Ina Elema
Jan Schaap
(Dienst der Hydrografie)
Telefoon 070 316 28 00
info@hydro.nl

Nota Maritieme noodhulp

De kritiek van de Algemene Rekenkamer over het functioneren van de Kustwacht heeft zin gehad. Dit najaar komt Rijkswaterstaat Noordzee met de nota *Maritieme noodhulp*. Die zal duidelijk maken waar de Kustwacht voor staat, wat de beleidsdoelen zijn en met welke middelen de taken worden uitgevoerd en waar de knelpunten zitten.

Maritieme hulp aan de scheepvaart bestaat uit vier onderdelen: nood-, spoed- en veiligheidsverkeer, *search and rescue*, rampen- en incidentenbestrijding, en maritieme hulpverlening. Het eerste onderdeel is een taak van het Kustwachtcentrum. Met een 24-uurs bereikbaarheid en goede communicatieapparatuur hebben medewerkers op het centrum rechtstreeks contact met schepen op de Noordzee en bewaken zij permanent de noodfrequenties. Ook versturen zij berichten aan zeevarenden, weerberichten en veiligheidsberichten. *Search and rescue* gaat over het opsporen en redden van mensen op zee door vrijwilligers van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM). Bij deze reddings-

acties wordt ook gebruikgemaakt van helikopters van de Marine, van de offshore-industrie en van schepen die in Kustwachtverband varen. Zo heeft de ARCA in november 2006 tien drenkelingen gered uit zee! Voor de nota zal in kaart worden gebracht waar de meeste ongelukken gebeuren en om welke aantallen mensen het gaat. Vraag is hierbij of de beschikbare *search and rescue*-middelen de risico's afdekken en hoe we hiermee omgaan. Hoe staat de Kustwacht bijvoorbeeld gesteld voor een ongeluk met een passagiersschip met 2000 opvarenden? De nota moet hier een antwoord op geven. Ook de rampen- en incidentenbestrijding maakt onderdeel uit van het dienstverleningsplan van de Kustwacht. Rijkswaterstaat Noordzee is verantwoordelijk voor het op orde hebben van de capaciteit voor de bestrijding van milieubedreigende stoffen in zee. In 2006 verscheen hierover de nota *Om kwetsbare zee- en deltagebieden te beschermen*. Maar rampen- en incidentenbestrijding is meer dan dat, want schepen kunnen bijvoorbeeld op drift raken. Is de

noodsleephulp, nu geregeld door de inhuur van de Waker, voldoende en ligt deze sleper wel op de juiste plaats? Dat is na overdracht van taken van DGTL naar RWS Noordzee onderwerp van onderzoek. Verder behandelt de nota de maritieme hulpverlening. Onderdeel hiervan is de radiomedische dienst. Via het Kustwachtcentrum en de KNMR kan medisch advies worden gegeven of een dokter worden ingevlogen. Bij ernstige ziekte wordt de patiënt van boord gehaald. Tot slot gaat de nota in op zaken als beschikbare bergingscapaciteit en *places of refuge* (vluchthavens voor schepen in nood).

BRAND OP ZEE

Een nieuw punt dat wordt opgepakt bij de maritieme hulpverlening is brandbestrijding op zee. Uitgangspunt is: trachten te voorkomen dat grote aantallen passagiers moeten worden geëvacueerd tijdens brand aan boord van een ferry of cruiseschip. Gekeken wordt naar ervaringen in andere Europese landen bij het invliegen van professionele brandweermannen die de bemanning aan boord assisteren bij het blussen. Nederland

kent dit systeem niet, maar er is wel expertise, bijvoorbeeld bij de gezamenlijke brandweer in Rotterdam en de Marinebrandweer. Aanleiding voor het opstellen van de nota *Maritieme Noodhulp* is een kritisch rapport van de Algemene Rekenkamer uit 2005 over het functioneren van de Kustwacht. Vooral het handavings- en dienstverleningsplan moesten het ontgelden. Deze plannen konden veel duidelijker, aldus de Rekenkamer. Naar verwachting wordt de nota nog dit jaar – na afstemming met onder andere de Kustwacht, Defensie, de KNRM en ook intern binnen Verkeer en Waterstaat – aan de minister aangeboden.

VOOR MEER INFORMATIE:

Dick Knoester
(VenW, RWS Noordzee)
Telefoon: 070 336 66 33
dick.knoester@rws.nl
Huib Konings
(VenW, RWS Noordzee)
Telefoon: 070 336 67 97
huib.konings@rws.nl

Naar een veiliger scheepvaart op zee met het Safety@Sea-project

De Kustwacht verzamelt gegevens over koers, snelheid en route van zeeschepen. De Deense Dienst der Hydrografie bundelt die met soortgelijke gegevens uit andere Noordzeelanden om zo te komen tot een veiliger afhandeling van de scheepvaart op zee.

De Europese Commissie stimuleert buurlanden met elkaar samen te werken in Interregionale programma's. De landen rond de Noordzee zijn ingedeeld in regio III B. Eén project binnen dit programma is het Safety@Sea-project (<http://www.safetyatsea.se>). De bedoeling ervan is de scheepvaart veiliger, vlotter en milieuvriendelijker te laten verlopen. De Noorse Kustwacht treedt als coördinator op en bundelt alle kennis die de afzonderlijke landen opdoen in hun zogeheten demo-deelprojecten. Uiteindelijk moet het project leiden tot praktische voorstellen om de risico's van transport over zee te verkleinen. Nederland doet ondermeer mee aan het demo B-project, waarvan de Deense Dienst der Hydrografie de leiding heeft. Het eerste wat dit deelproject moet opleveren is een gezamenlijke database waarin de reisgegevens van schepen worden verzameld en de resultaten zichtbaar worden in een Geografisch Informatie Systeem (GIS). Daarnaast moet het demo B-project een *fast numeric navigator* opleveren, een software-applicatie die nautisch beheerders in staat stelt besluiten te nemen over bijvoorbeeld de planning van vaarroutes en daarmee de risico's en gevolgen van incidenten te beperken.

AIS NORTH SEA SERVER

De Kustwacht in Den Helder heeft in het kader van het demo B-project een *Memorandum of Understanding* (MoU) gesloten met staten rond de Noordzee om de data te delen. Dit zijn Zweden, Noorwegen, het Verenigd Koninkrijk, België, Nederland en Denemarken. Frankrijk zal ook ondertekenen. Verder zijn Ierland, IJsland, de Faeröer en Groenland uitgenodigd deel te nemen. Het is aan het Kustwachtcentrum in Den Helder om de reisgegevens van de schepen aan de centrale database in Kopenhagen aan te leveren. Die gegevens omvatten scheeps-

identificatie en verder afmetingen, geografische positie, koers en snelheid van het schip. Het Kustwachtcentrum komt aan deze gegevens dankzij transponders en de basisstations van dit *Automatic Identification System* (AIS). Schepen die met zulke AIS-transponders zijn uitgerust, zenden signalen uit en elk ander schip dat zich binnen een straal van gemiddeld 50 km bevindt, kan deze signalen ontvangen. De transponders leggen automatisch contact met elkaar en wisselen hun reisinformatie uit. De kapitein kan deze informatie uitlezen op het display van de transponder en er gebruik van maken bij het navigeren. De toepassing kan worden geoptimaliseerd als de reisinformatie wordt doorgesluisd naar de radar en de elektronische zeekaart. Maar de zee is groot en het bereik van de transponder is klein. Daarom heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat met medewerking van offshore operators AIS-basisstations geplaatst op offshore platforms, op de figuur aangeduid met gele bolletjes (de driehoekjes stellen de schepen voor). De data verzameld door deze stations, worden via kabels op de zeebodem naar het Kustwachtcentrum verzonden. In 2007 is het voornemen het aantal AIS-basisstations op de Noordzee uit te breiden, opdat de gehele Exclusief Economische Zone (EEZ) zal zijn afgedekt. Een van deze basisstations is geplaatst op het Europlatform van Rijkswaterstaat. De aansluiting van Duitsland is door de deelstaat al technisch getest en in orde bevonden, maar wacht – als gevolg van een procedurefout – nog op vrijgave van de data door de landsregering.

REKENMODEL (FAST NUMERIC NAVIGATOR)

Het te ontwikkelen rekenmodel maakt onder meer gebruik van de AIS-gegevens en van rekenkundige scheepsmodellen. Al die gegevens leveren vaarroutes op en door die te analyseren kunnen aanvaringsrisico's worden berekend. Op die manier kunnen knelpunten in de vaarroutes worden aangepakt, bijvoorbeeld door de markering van een vaarweg met boeien aan te passen. De kennis die dit demo-project oplevert, leent zich natuurlijk ook voor toepassing in andere landen. Daarom werkt het Safety@Sea-project nauw samen met de European Maritime Safety Agency (EMSA, <http://www.emsa.eu.int/>). De EMSA, een agentschap van de Europese Commissie, onderzoekt in het kader van Richtlijn 2002/59/EG, 'de monitorrichtlijn', namelijk soortgelijke oplossingen, maar dan voor heel Europa (project *SafeSeaNet Traffic Information Relay & Exchange System*, STIRES).

VOOR MEER INFORMATIE:

Han Foeken
(VenW, RWS Noordzee)
Telefoon 070 336 67 72
han.foeken@rws.nl



AIS gegevens uit de AIS North Sea server



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@rws.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: rob.vransen@rws.nl
Telefoon 070 336 66 48

Fotografie
Dienst der Hydrografie
Havenbedrijf Rotterdam
Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
Kustwachtcentrum
Ministerie LNV
Provincie Zeeland
Royal Danish Administration of Navigation and Hydrography
Rijkswaterstaat Noordzee

Vormgeving
Maarten Balyon,
grafische vormgeving,
Zoeterwoude

Druk
Deltahage

Oplage
1500

Betrokken ministeries en diensten

Ministerie van Verkeer en Waterstaat	Ministerie Van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
- Directoraat-generaal Water	- Directoraat-generaal Ruimte
- Directoraat-generaal Transport en Luchtvaart	Kustwachtcentrum
- Rijkswaterstaat Noordzee	Ministerie van Buitenlandse zaken
Ministerie van Economische Zaken	Ministerie van Defensie
- Directie Energie en Telecom	Ministerie van Financiën
Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit	
- Directie Natuur	
- Directie Visserij	