

in dit nummer:

NAAR EEN NIEUW RUIMTELIJKE
PERSPECTIEF VOOR DE NOORDZEEKABINET GEEFT DUIDELIJKHEID OVER
AANVRAGEN VOOR WINDTURBINEPARKEN
OP ZEEKABINET STREEFT NAAR MINDER
ONGELUKKEN OP ZEEOP WEG NAAR EEN GOEDE MILIEU-
TOESTAND VAN DE ZEEËNHARBASINS OMARMT ECOSYSTEEM-
BENADERINGTWEDE NIEUWE VliegTUGEN VOOR DE
KUSTWACHT

INCIDENTENKALENDER

UITWERKING EUROPEES BLAUWBOEK
GAAT VOORTVARENDRIJKSREDERIJ DOET MEE AAN
CLEAN SHIP APPROACHINNOVATIE BIJ DE
DIENST DER HYDROGRAFIERUN OP SUBSIDIEGELDEN VOOR
INNOVATIE VAN DE VISKETTEN

ZORGEN VOOR BETAALBAAR ZAND UIT ZEE

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 2008, nummer 7

Naar een nieuw ruimtelijke perspectief voor de Noordzee

Een stille lege plas water is de Noordzee al lang niet meer. Integendeel. Er worden meer en meer claims gelegd. Vooral de strook niet al te ver uit de kust is in trek. Om alle aanspraken op de ruimte op elkaar af te stemmen is een nieuw ruimtelijk perspectief in de maak. Dit najaar verschijnt het concept.

Er wordt gevist, gevaren, zand gewonnen en olie en gas gewonnen. Op en in de zeebodem krioelt het van de kabels en leidingen. Er zijn windturbineparken in aanbouw; natuurgebieden staan op het punt te worden aangewezen. En er lijkt alleen maar meer op stapel te staan. Dit alles vraagt om een zorgvuldige afweging – wat kan waar? – als we de Noordzee duurzaam willen ontwikkelen.

In opdracht van de bewindslieden van EZ, LNV, VenW en VROM wordt onder de vlag van het IDON gewerkt aan een nieuw ruimtelijk perspectief voor de Noordzee. Doel is om helderheid te bieden over het ruimtegebruik op de Noordzee tot 2020 en een doorkijk te geven naar de verdere toekomst. Het nieuwe ruimtelijke kader wordt een onderdeel

van het Nationaal Waterplan, dat de status van structuurvisie krijgt en in december in ontwerp zal verschijnen. Met de definitieve vaststelling wordt het huidige ruimtelijke kader uit de Nota Ruimte herzien.

RUIMTELIJKE OPGAVEN

Het kabinet wil dat in 2020 20 procent van de energie uit duurzame bronnen wordt betrokken. Het aandeel dat de Noordzee in de vorm van windenergie moet leveren, is gesteld op ongeveer 6000 MW. Dat is ongeveer vijftien maal zoveel als de twee windturbineparken die nu zijn gebouwd. De nieuwe parken moeten liefst niet te ver op zee verrijzen om de kosten – die deels door marktpartijen en deels door het rijk moeten worden gemaakt – zo laag mogelijk te houden. Juist in die zone is het dringen. Daar lopen de scheepvaartroutes, daar wordt het zand gewonnen voor de zandsuppleties. Ook de visserijsector heeft belang bij een korte vaarafstand, zeker nu de brandstofprijzen stijgen. Verder zijn in Europees verband (Natura 2000) afspraken gemaakt om natuurgebieden op zee aan te wijzen. In het Integraal Beheerplan Noordzee zijn genoemd: de Doggersbank, de Klaverbank, het Friese Front en de reeds aangewezen Voordelta en delen van de Noordzeekustzone, maar natuurorganisaties vragen om meer gebieden. Eigenlijk is mijnbouw de enige sector waarbij de ruimte vraag afneemt, omdat de hoeveelheid fossiele brandstoffen afneemt. Het tempo waarin dat gebeurt, is onzeker, maar



bij hoge olieprijsen wordt het aantrekkelijk om ook de laatste restjes olie en gas te winnen. Vaststaat dat mijnbouw de komende decennia nog aanwezig zal zijn, juist in de drukste gebieden. Bovendien dient zich een nieuwe gebruiker aan voor de lege velden. Deze zijn mogelijk te benutten voor opslag van CO₂. Samengevat is sprake van veel ruimtevragers die hun zinnen hebben gezet op deels dezelfde zones en gebieden op zee.

AANPAK

Een interdepartementaal projectteam is bezig alle ruimtevragen in kaart te brengen. De gebieden waar de vraag zich toespitst, worden in samenhang onder de loep genomen. De staatssecretaris van VenW treedt op als coördinerend bewindspersoon en werkt nauw samen met de ministers van VROM, EZ en LNV. Deze bewindslieden bespraken op 1 april het plan van aanpak dat aangeeft hoe het ruimtelijk perspectief Noordzee wordt opgesteld. Kern ervan wordt het 'ontwikkeldkader 2020', dat per sector aangeeft wat de mogelijkheden zijn. Deze worden op een geïntegreerde kaart aangegeven. Het ontwikkeldkader geeft ook inzicht in de jaren daarna, om zoveel mogelijk toekomstbestendige keuzes te kunnen maken. Bovendien wordt een innovatieagenda opgesteld. Immers, ruimtelijke spanningen zijn wellicht op te lossen door vernieuwend ruimtegebruik. Belangenorganisaties, praktijkdeskundigen en kennisontwikkelaars zijn uitgenodigd mee te werken aan de opstelling van het ontwikkeldkader. De komende maanden staan diverse

bijeenkomsten op stapel: Noordzee-ateliers, expertsessies en besprekingen met het Overlegorgaan Water en Noordzee (OWN). Zo zullen zich diverse keuzemogelijkheden gaan aftekenen voor het toekomstig ruimtegebruik, waarna het aan de bewindslieden is om besluiten te nemen.

PLANNING EN BESLUITVORMING

Het besluitvormingsproces verloopt via de procedures voor het Nationaal Waterplan. Formeel internationaal en bestuurlijk overleg en formele afstemming met maatschappelijke organisaties (OWN) staan voor dit najaar op het programma, waarna het kabinet in december het Nationaal Waterplan als ontwerp-structuurvisie vaststelt. Hierna volgt een inspraakperiode van een half jaar. De definitieve vaststelling van het Nationaal Waterplan door het kabinet vindt eind volgend jaar plaats.

PROJECTTEAMLEDEN

Fred Bloot, VenW, DGTL
Dré van Elzen, Economische Zaken
Rob Gerits, Rijkswaterstaat Waterdienst
Titia Kalker, Rijkswaterstaat Noordzee
Henk Kamphuis, VROM
Jurjen Keuning, VenW, DG Water
Hetty Kock, VenW, DGTL
Martijn Peijs, LNV
Wim van Urk: VenW, DG Water, projectleider

VOOR MEER INFORMATIE:

Wim van Urk
(VenW, DGW)
Telefoon 06 53 18 28 59
wim.urb@minvenw.nl

Titia Kalker
(VenW, RWS Noordzee)
Telefoon 06 30 59 42 44
titia.kalker@rws.nl

Marije Walenkamp
(VenW, DGW)
Telefoon 070 351 93 63
marije.walenkamp@minvenw.nl

Alleen reeds ingediende initiatieven voor windparken op zee komen in aanmerking voor behandeling van de vergunningaanvraag. Nieuwe initiatieven worden deze kabinetsperiode niet meer in behandeling genomen. Uiterlijk in april 2010 valt de beslissing wie subsidie krijgt uit het beschikbare budget voor 450 MW.

Kabinet geeft duidelijkheid over aanvragen

De bewindslieden van EZ, VROM en VenW gaven in november vorig jaar de volgende opdracht aan hun directeuren: 'Kom in maart met een conceptvoorstel dat aangeeft op welke wijze nog 450 MW windenergie gedurende deze kabinetsperiode kan worden gecommiteerd.' Ook wilden zij weten hoe het toekomstige beleid voor 6000 MW windenergie op zee er uit moet zien. Committing betekent het aangaan van de verplichting een vergunning én een subsidiebeschikking te verstrekken. Van de daadwerkelijke bouw van windturbineparken zal het deze kabinetsperiode niet meer komen. Daarvoor duurt de voorbereidingstijd – ook nadat de vergunning en de subsidie zijn verstrekt – te lang.

De interdepartementale werkgroep *Korte termijn* heeft hard gewerkt om het draaiboek en de contouren van het nieuwe beleid op tijd af te hebben. In het draaiboek zijn de stappen gedefinieerd die moeten leiden tot de committing. Het advies van de Strategiegroep Transitie Offshore Wind (TOW) uit november 2007 is hierbij waardevol geweest. Na bespreking in de interdepartementale stuurgroep die IDON heeft opgezet, zijn op 1 april de resultaten met de bewindslieden besproken. En drie dagen later heeft de staatssecretaris van VenW, als coördinerend bewindspersoon, de Kamer geïnformeerd. De windsector is intussen twee keer geconsulteerd over de aanpak en het draaiboek.

DRAAIBOEK

Het draaiboek gaat uit van de al ingediende initiatieven. Alleen deze worden nog afgehandeld binnen het huidige vergunningen- en subsidiestelsel. En dan nog onder voorwaarde dat ze voor 1 maart 2009 tot een volledige aanvraag leiden. Aanvragen worden met name getoetst op de mogelijke gevolgen voor de ecologie en de veiligheid voor de scheepvaart en de luchtvaart. Nieuwe initiatieven worden niet meer in behandeling genomen. Op zijn laatst op 1 november 2009 worden de definitieve besluiten ten aanzien van de Wbr-vergunningen verstrekt. Uiterlijk april 2010 is bekend welke vergunninghouders subsidie krijgen.

Kabinet streeft naar minder ongelukken op zee

De Nederlandse vloot moet uitgroeien tot één van de schoonste, veiligste en meest innovatieve van de wereld. Verder zal Nederland zich – internationaal en nationaal – inzetten om het mariene milieu en de Nederlandse kust goed te blijven beschermen. Een ander kernpunt uit de beleidsbrief Zeevaart van het kabinet, waarmee de ministerraad in april heeft ingestemd, is het verlagen van de norm voor het aantal scheepsongevallen op zee.

In de beleidsbrief *Verantwoord varen en een vitale vloot* scherpt het kabinet het beleid op het gebied van zeevaart voor de komende jaren aan. Een herijking is nodig gezien de politieke wens om ‘een innovatieve, concurrerende en ondernemende economie’ en ‘een duurzame leefomgeving’ na te streven. Daarnaast wil het kabinet anticiperen op de verwachte groei van het maritiem transport. Deze ambities zijn in de beleidsbrief Zeevaart vertaald in een pakket maatregelen, waarin innovatie een grote rol is toebedacht. Zo moet de Nederlandse vloot tot de schoonste en veiligste van de wereld gaan

behoren. Deze kwaliteitsslag moet de aantrekkingskracht van het maritieme beroep helpen vergroten. Doel is meer Nederlandse zeevarenden beschikbaar te krijgen voor de Nederlandse vloot. Niet alleen voor de sector, maar ook voor Nederland als maritiem land is dit belangrijk.

UITSTOOT

Op de Noordzee en in de Nederlandse zeehavens wordt het drukker; schepen worden groter en het ruimtegebruik op de Noordzee neemt toe. Daardoor neemt de netto vaarruimte voor de scheepvaart af. Dit vraagt van

de overheid inspanningen, zowel in internationaal als nationaal verband, om het marine milieu en de Nederlandse kust te beschermen. Er zijn ambitieuze en innovatieve maatregelen nodig om te komen tot verbetering van de milieu- en veiligheidsprestaties van de wereldvloot. Het verminderen van de uitstoot en de bijdrage van de mondiale zeevaart aan het oplossen van de klimaatproblematiek heeft hierbij prioriteit. Ook is er meer aandacht voor het *human element*.

AANVARINGEN

In het streven naar een veilige en vlotte afwikkeling van het zeevaartverkeer wil het kabinet in de pas blijven lopen met de laatste internationale en technologische ontwikkelingen op het gebied van veiligheid. Wat betreft het scheepvaartverkeer op het Nederlandse deel van de Noordzee wil het kabinet de norm van maximaal 25 significante ongevallen per jaar verlagen naar 20. Permanente verbetering van de veiligheid blijft uiteraard het achterliggende doel. Kern van het zeevaartbeleid blijft dat het vergroten van de economische bijdrage van

de zeevaart moet samengaan met groei in kwaliteit en duurzaamheid. Economie, milieu en veiligheid zijn geen gescheiden dossiers. Het gaat om het vinden van een goede balans tussen het benutten van het potentieel voor economische groei en werkgelegenheid én het duurzaam verankeren van de natuur- en milieuwaarden van de zee- en kustgebieden. De vlaggenstaatsbelangen en de kust- en havenstaatsbelangen moeten worden verenigd. Investeren in innovaties en het bevorderen van een international *level playing field* met vooruitstrevende internationale milieu- en veiligheidsnormen bieden hiertoe perspectief.

VOOR MEER INFORMATIE:

Reinoud Pijpers

(VenW, DGTL)

Telefoon 070 351 16 14

reinoud.pijpers@minvenw.nl

Leo van der Harst

(VenW, RWS Noordzee)

Telefoon 070 336 66 38

leo.vander.harst@rws.nl

voor windturbineparken op zee

CONTOUREN NIEUW BELEID

Ook voor de windenergiewinning op de Noordzee op lange termijn wil het kabinet het toekennen van subsidie via de stimuleringsregeling duurzame energieproductie (SDE) en de vergunningverlening in het kader van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) gecoördineerd aanpakken. De contouren van het nieuwe beleid geven aan dat de overheid specifieke gebieden op zee stap voor stap (periodiek) gaat openstellen, afhankelijk van de beschikbare subsidie. Daarbij worden marktpartijen in de gelegenheid gesteld voorstellen voor oprichting en exploitatie van een windturbinepark in te dienen, inclusief een subsidieverzoek.

Eind 2010 moeten deze gebieden definitief zijn aangewezen.

Bij het aanwijzen van locaties wordt rekening gehouden met andere gebruiksfuncties van de Noordzee, zoals zandwinning, scheepvaart en mijnbouw en met de gevolgen voor de ecologie. Bij het plannen van windturbineparken is uitgegaan van een vermogen van ongeveer 6000 MW in 2020.

VOOR MEER INFORMATIE:

Leo de Vrees

(VenW, RWS Noordzee)

Telefoon 070 336 66 09

leo.de.vrees@rws.nl

Op weg naar een goede milieutoestand van de zeeën

De zeeën van de Europese Unie moeten volgens de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) in 2020 in een Goede Milieutoestand (GMT) verkeren. Dat wil zeggen dat gestreefd wordt naar zowel bescherming en herstel van de Europese zeeën als naar het waarborgen van de economische activiteiten. Allereerst moet de toestand van de zee worden beoordeeld. Komen er problemen aan het licht, dan moeten maatregelenprogramma's worden opgesteld. En deze maatregelen – waarmee uiterlijk in 2016 een begin moet zijn gemaakt – moeten met behulp van indicatoren en monitoringsprogramma's worden geëvalueerd.

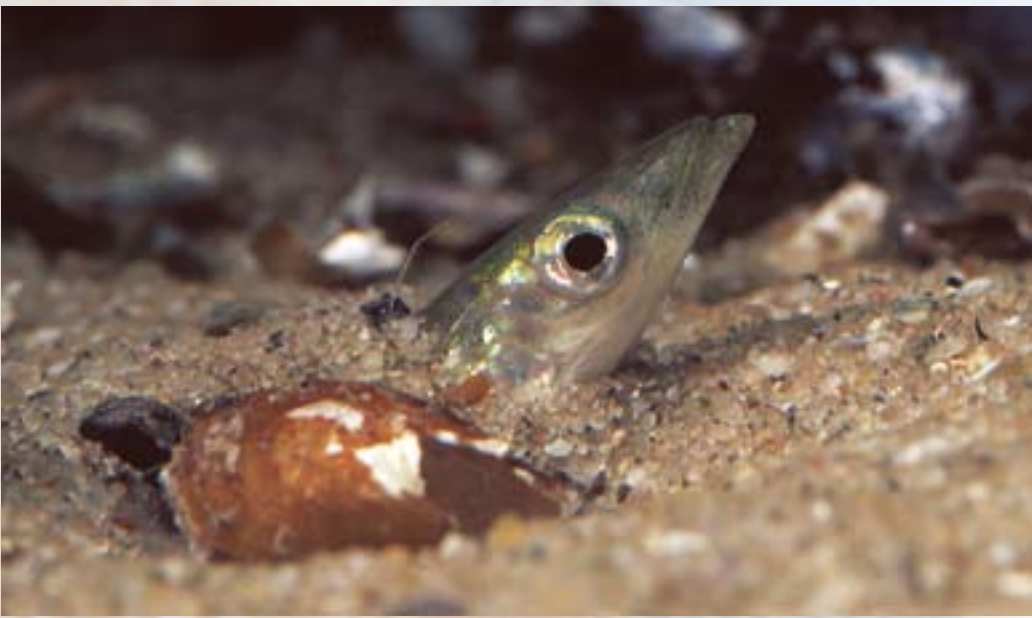
De KRM is een voortvloeisel van de Europese Mariene Strategie (EMS) die op zijn beurt is voortgekomen uit het zesde Milieuactieprogramma van de Europese Commissie, uit 2002. Drie jaar later verhoogde de Commissie het ambitieniveau voor de EMS, toen zij naast de strategie ook een voorstel voor een kaderrichtlijn, de KRM, uitbracht. Het Europees Parlement is op 11 december 2007 akkoord gegaan met het onderhandelingspakket dat door Raad, voorzitterschap en de milieuc commissie van het EP was voorbereid. Rond deze tijd, zomer 2008, komt de KRM uit. De Commissie onderstreept het belang van een goede afstemming met de Kaderrichtlijn Water, de Vogel- en Habitatrichtlijnen (VHR) en het in ontwikkeling zijnde Europees marietiem beleid (de *Blue Paper* van 2007), dat onder andere gaat over ruimtelijke ordening op zee en waarvan de KRM de milieupijler vormt.

INSpanningsverplichting

De KRM verplicht lidstaten tot het opstellen en uitvoeren van de verschillende stappen binnen de richtlijn. Maar wat betreft het halen van de GMT geldt vooralsnog een inspanningsverplichting. Dit was voor Nederland een belangrijk punt in de onderhandelingen. Immers, de GMT zal in veel gevallen alleen kunnen worden bereikt als lidstaten gezamenlijk optreden. Een belangrijk punt is dat er Europese mariene regio's zijn gedefinieerd waarin lidstaten met elkaar moeten samenwerken aan de uitvoering van de KRM. Een voorbeeld is de Noordoost Atlantische Oceaan. Daarbinnen mogen subregio's worden aangewezen, voor Nederland is dit de Noordzee. De KRM beveelt aan om hierbij zoveel mogelijk gebruik te maken van bestaande regionale zeeconventies, met het oog op samenwerking met niet-EU-landen (OSPAR voor Nederland, HELCOM voor de Baltische staten, en de Barcelona Conventie voor de Middellandse Zee). OSPAR beraadt zich op de vraag of en hoe haar structuur de KRM zal accommoderen. Nederland zet in op maximaal benutten van de structuur en werkzaamheden van OSPAR.

Stappen

De lidstaten moeten de KRM in stappen uitvoeren. Ten eerste moet de KRM in de nationale wetgeving worden geïmplementeerd. Vervolgens stelt elke lidstaat, samen met de partners in de mariene regio, een eigen mariene strategie op. Over de voortgang moeten ze rapporteren aan de Europese Commissie. In vogelvlucht behelst de mariene strategie: de opstelling van een 'initieële beoordeling', waarmee een beschrijving van de huidige toestand van het milieu van de mariene regio wordt bedoeld. Deze bestaat uit een analyse van belastende invloeden van menselijke activiteiten op de zee, een economische analyse van



het gebruik van de wateren, en een sociale analyse. De kosten van de verslechtering van het mariene milieu worden ook in beeld gebracht. Vervolgens worden milieudoelen vastgesteld, die betrekking hebben op de GMT. De tekst van de KRM definieert slechts op hoofdlijnen wat precies onder de Goede Milieutoestand moet worden verstaan. Om de milieudoelen te bereiken worden vervolgens maatregelenprogramma's ontwikkeld en uitgevoerd. De effectiviteit van de maatregelen wordt met behulp van monitoringprogramma's geëvalueerd. De KRM voorziet in de mogelijkheid om te signaleren dat aanpassing van ander communautair beleid nodig is, wanneer het niet mogelijk is binnen het beslag van de KRM maatregelen te nemen. Zo vallen maatregelen op het gebied van visserij onder het Gemeenschappelijk Visserijbeleid.

Tijdpad Implementatie KRM	Jaar compleet
Omzetting in wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen (art. 26)	2010
nb: inclusief implicaties voor aanwijzing bevoegde autoriteiten (art. 7)	2010
Afronding initiële beoordeling milieutoestand (art. 5(2)a i))	2012
Omschrijving van de Goede Milieutoestand (GMT) (art. 5(2)a ii))	2012
Vaststelling milieudoelen plus bijhorende indicatoren (art. 5(2)a iii))	2012
Openbaar maken van informatie beschermde mariene gebieden (art. 13.6)	2013
Vaststelling en uitvoering monitoringprogramma (start) (art. 5(2)a iv))	2014
Programma's van maatregelen	
– ontwikkeling (art. 5 (2)b i))	2015
– toepassing (art. 5 (2)b ii))	2016
Bereiken Goede Milieutoestand (art. 1, 20)	2020

Implementatie

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat trekt de implementatie van de KRM. VenW werkt deze maanden aan een bestuurlijke en organisatorische structuur om de implementatie soepel te laten verlopen, en alle partijen – inclusief stakeholders – aan bod te laten komen. Daarbij wordt gekeken naar ervaringen die zijn opgedaan met de Kaderrichtlijn Water. Binnen

Harbasins omarmt ecosysteembenadering



De ecosysteembenadering is een belangrijke voorwaarde voor een succesvolle geharmoniseerde implementatie van de KRW in estuaria en kustwateren. En transnationale samenwerkingsverbanden kunnen uitstekend fungeren als platform voor een geharmoniseerde implementatie van EU-richtlijnen. Dit zijn enkele uitkomsten van het Harbasins-project dat begin juni met een conferentie in Rotterdam wordt afgerond.

De Kaderrichtlijn Water (KRW) en de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) stellen voor alle lidstaten gelijke doelen en voorwaarden. Dat vraagt om harmonie in de wijze waarop alle landen deze richtlijnen in grensoverschrijdende wateren uitvoeren. In de estuaria en kustwateren is deze harmonie nog ver te zoeken. Reden waarom het Europese samenwerkingsprogramma InterReg het nederlandse initiatief Harbasins (een samen-trekking van *harmonised river basins*) in 2004 heeft geadopteerd. Het idee voor Harbasins ontstond binnen Rijkswaterstaat. Organisaties en overheden in Duitsland, België en Engeland sloten zich aan bij het voorstel om voor de kustwateren en estuaria rond de Noordzee in kaart te brengen wat voortaan op uniforme wijze zou moeten worden aangepakt. De implementatie van de KRW was toen in de fase waarin alle beheersdiensten voor de rapportage aan Brussel een vracht aan gegevens moesten aanleveren over de actuele toestand van hun wateren. Harmonisatie van de beheerstrategie, de chemische monitoring, de interpretatie van gegevens en het omgaan met modellen was dus zeer urgent.

Resultaten

Nu het project ten einde loopt, kan de balans worden opgemaakt. Het eindrapport van Harbasins stelt dat integratie nodig is op het gebied van ecologie, gebruiker en gebruik, beheer, monitoring en wetenschap. En dat de ecosysteembenadering een belangrijke voorwaarde is voor een succesvolle geharmoniseerde implementatie van de KRW in estuaria en kustwateren. Verder kunnen transnationale samenwerkingsverbanden, zoals de internationale rivierencommissies, OSPAR en de Trilaterale Waddenzee Commissie, uitstekend fungeren als platform voor een geharmoniseerde implementatie van EU-richtlijnen. Ook is dankzij Harbasins een netwerk van sleutelfiguren en instanties opgericht, die op het gebied van monitoring en beheer van estuaria en kustwateren transnationaal en over sectoren heen samenwerken. Het rapport beveelt aan om beheer-*tools* aan te passen, zodat ze te gebruiken zijn in het voortgaande harmonisatieproces. Ook zouden de *best practice*-voorbeelden uit het rapport hiervoor kunnen worden gebruikt. Tot slot is, met het oog op het belang van vergelijkbaarheid van monitoringgegevens, een benadering ontwikkeld die

Nederland is het Noordzeebeleid voornamelijk een rijksaangelegenheid. Lagere overheden hebben geen bestuurlijke verantwoordelijkheid buiten de 1 km-grens. Daarmee verschilt de bestuurlijke situatie sterk met die van de KRW, waarbij de bestuurlijke implementatie loopt via het Landelijk Bestuurlijk Overleg Water (LBOW). Voor de afstemming tussen de overheden bij de implementatie van de KRM zou het IDON een rol kunnen vervullen. Behalve dat kan worden geleerd van de implementatie van de KRW, bestaat er geografische overlap tussen de twee kader-richtlijnen. De kustwateren vallen tot 1 mijl uit de basislijn ook onder de KRW. Maar de KRM is in het overlappend gebied slechts van toepassing op die elementen van het mariene milieu waarin de KRW, of andere communautaire wetgeving, niet voorziet.

REGELGEVEND COMITÉ

De KRM voorziet, evenals de KRW, in het instellen van een regelgevend comité (met alle lidstaten en de Europese Commissie), dat de bevoegdheid heeft juridisch bindende technische aanpassingen, criteria en methodologische standaarden vast te stellen voor de bijlagen van de richtlijn. De KRM laat overigens de mogelijkheid open om het KRW-comité hiervoor te benutten. Daarnaast zal er op Europees niveau afstemming plaatsvinden, door het ontwikkelen van *guidance documents*, waarin (niet juridisch bindende) *best practices* worden gedocumenteerd. Bij de KRW is daarvoor het informele Europese waterdirecteurenoverleg in het leven geroepen.

Focus

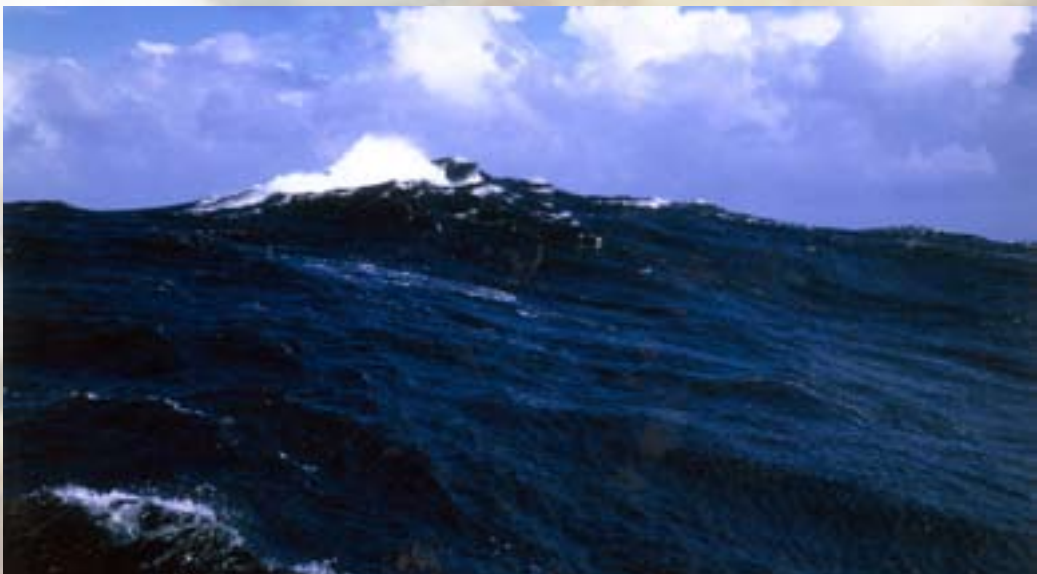
De KRM kan extra aandacht genereren voor specifieke aspecten van het mariene milieu, en het duurzaam gebruik daarvan. Zo vraagt de KRM om een ecosysteemgerichte aanpak. Over dit begrip is al veel geschreven; de KRM biedt nu de mogelijkheid om het toe te passen. Er zal worden gekeken naar beschikbare kennis en mogelijkheden om een ecosysteemgerichte aanpak uit te voeren. Dat betekent dat zal worden getracht de balans tussen mens, ecologie en economie te benoemen, om inzichtelijk te maken ‘aan wat voor knoppen er kan worden gedraaid’, en wat de gevolgen dan kunnen zijn. Ook zal worden gelet op de cumulatieve effecten van menselijke activiteiten op het mariene milieu. Deze analyse van effecten moet deel uitmaken van de initiële beoordeling. Het beoordelen van de effecten is gecompliceerd door de vele variabelen die meespelen. Het is daarnaast een relatief nieuw terrein, dat ook in OSPAR veel aandacht krijgt. Hierbij zal dan ook zoveel mogelijk worden aangesloten. Nieuwe zaken waaraan de KRM aandacht gaat geven, zijn afval en onderwatergeluid. Daarnaast kan de KRM een duw in de rug betekenen voor de ontwikkeling van schone scheepvaart (*Clean Shipping*).

VOOR MEER INFORMATIE

Mariska Harte
(VenW, RWS Noordzee)
Telefoon 070 336 67 68
mariska.harte@rws.nl

Myra Kremer
(VenW, DGW)
Telefoon 070 351 82 08
myra.kremer@minvenw.nl

Harm Oterdoom
(VenW, RWS Waterdienst)
Telefoon 06 10 92 90 44
harm.oterdoom@rws.nl



moet leiden tot een geharmoniseerde chemische monitoring. Al met al heeft Harbasins geholpen meer inzicht te krijgen in de wijze waarop veranderingen in de biodiversiteit de dynamiek van het mariene ecosysteem beïnvloeden. Het project heeft geleid tot de vaststelling dat ‘Adaptief beheer’ moet worden toegepast in ecosysteemherstel. Met dat doel zijn ook evaluatie-tools ontwikkeld.

EINDCONFERENTIE

Op 30 juni wordt het project formeel afgerond. Daaraan voorafgaand wordt op 4 en 5 juni in het World Trade Center in Rotterdam een afsluitende conferentie gehouden om de eindresultaten te bespreken. Veel aanbevelingen voor de KRW-implementatie hebben alleen nog maar zin voor de tweede generatie Stroomgebiedbeheerplannen in 2015. Het implementatieproces van de KRM biedt echter de mogelijkheid om de Harbasins-aanbevelingen op te nemen in een geïntegreerde beheerstrategie voor de mariene regio Noordzee. Daaruit zal blijken welke aanbevelingen haalbaar zijn en zo niet, wat de belangrijkste oorzaken hiervan zijn. Dit zou moeten leiden tot een verdergaand harmonisatieproces.

VOOR MEER INFORMATIE

Marcel Bommelé
(VenW, RWS Noordzee)
Telefoon 070 336 66 04
marcel.bommele@rws.nl

Frank Zijp
(VenW, RWS Waterdienst)
Telefoon 070 311 44 95
frank.zijp@rws.nl

[Website: www.harbasins.org](http://www.harbasins.org)



Twee nieuwe vliegtuigen voor de Kustwacht

Overboord gevallen containers en evacuaties vanaf platforms, 2007 week niet noemenswaardig af van voorgaande jaren. Maar het was wel het jaar waarin de Kustwacht in zijn nieuwe stijl opereerde én de beschikking kreeg over twee nieuwe Dornier vliegtuigen.

In het laatste kwartaal kreeg de Kustwacht de beschikking over twee nieuwe Dornier vliegtuigen. Deze vervingen de oude Dornier, die al 15 jaar meeding en circa 15.000 vliegtuigen heeft gemaakt, zo staat in het Jaarverslag 2007 van de Kustwacht. Met deze verdubbeling van de vliegcapaciteit kan de Kustwacht in geval van nood sneller in actie komen. Ook kunnen de vliegtuigen elkaar vervangen tijdens reparaties en is meer handhaving mogelijk. Het jaarverslag behandelt het eerste jaar waarin de Kustwacht nieuwe stijl opereerde. De teneur is dat alle Kustwachttaken van het Dienstverleningsplan 2007 en het overgrote deel van de taken van het Handhavingsplan 2007 binnen de overeengekomen randvoorwaarden zijn uitgevoerd. (Zie voor een overzicht van de taken het kader). Er staat ook in dat als gevolg van het slechte weer in de zomer relatief veel kite-surfers in problemen zijn geraakt. Zij moesten door de Kustwacht in veiligheid worden gebracht. Verder waren er weer de nodige medische evacuaties vanaf olie- en gasplatforms. Ook zijn veel containers overboord geslagen, wat in november op Terschelling en Ameland voor een strand vol bananen zorgde. Die hoefde de Kustwacht niet op te ruimen, maar wel moesten alle rondrijvende en gezonken containers worden opgespoord, omdat die een gevaar voor de scheepvaart vormen. Het volledige Jaarverslag 2007 is binnenkort te downloaden van www.kustwacht.nl.

Als onderdeel van het Dienstverleningsplan heeft de Kustwacht zeven taken:

1. bewaken en monitoren van het nood-, spoed- en veiligheidsverkeer;
2. opsporing en redding (SAR);
3. rampen- en incidentenbestrijding (RIB);
4. maritieme hulpverlening;
5. verkeersdiensttaken;
6. vaarwegmarkeringstaken;
7. zeeverkeersonderzoek.

Als onderdeel van het Handhavingsplan heeft de Kustwacht acht taken:

1. controleren en surveilleren (douanetaak);
2. grensbewaking;
3. algemene politietaak;
4. milieuwetgeving;
5. wetgeving scheepvaartverkeer;
6. wetgeving uitrusting schepen;
7. visserijwetgeving;
8. mijnbouwwetgeving.

VOOR MEER INFORMATIE:

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

Incidentenkalender



25 maart 2008



OLIE OP DE KUST BIJ KIJKDUIN

De strandbeheerder Stadsdeel Loosduinen van Den Haag meldde dat op het strand bij Kijkduin oliespetters zijn aangetroffen. De olie lag verspreid met een breedte variërend tussen twee en vijftien meter over een lengte van zeven kilometer. Met twee strandreinigingsmachines werd de toplaag gezeefd. In totaal is circa 62 m3 oliehoudend afval met containers afgevoerd. De

kosten van deze operatie zijn voor de overheid.



23 april 2008

CHEMICALIËNTANKER NAAR ZEE GESTUURD

Door een fout tijdens het spoelen van de tanks van een chemicaliëntanker is water in een lading MDI, een grondstof, terechtgekomen. In een tank van vierhonderd ton is een chemische reactie ontstaan waarbij kans op explosie bestond indien de temperatuur verder zou stijgen. Uit voorzorg is het schip al vanuit de Petroleumhaven verplaatst naar Calandkanaal. Bij een eventuele explosie zou een gaswolk kunnen ontstaan van polyurethaangas. Deze stof is schadelijk voor de mens. Kort na het middaguur is het schip naar zee gestuurd. Twee mijl ten noordwesten van Ankergebied 5/Maas-Noord ging het schip voor anker. De situatie aan boord stabiliseerde en nam het gevaar voor explosie af. Een week later stoomde het schip weer terug naar Rotterdam.

Mei 2008

EEN WEEK VAN ZOMERDAGEN

Zomerse temperaturen leidden in de twee-

de week van mei tot een enthousiaste algenbloei. Er was sprake van een explosie van algen die gepaard ging met een invasie van grote krabben op de kust. OP de stranden lag een bruine onwelriekende drab. Het water was aan de kust donkergroen gekleurd. Rijkswaterstaat Noordzee kreeg van enkele kustgemeenten het verzoek om de algendrab op te ruimen, maar dit was door de grootschaligheid een utopie.

12 juli 2007

OLIE OP DE KUST

Op de kust van Julianadorp in Noord-Holland spoelde een kleine hoeveelheid teerbolletjes aan. Aangezien het volume minder dan vijf kubieke meter was, heeft de gemeente Den Helder zelf gezorgd voor de schoonmaak van het strand.

13 juli 2007

PARAFFINE OP KUST NOORD- EN ZUID-HOLLAND

Paraffine spoelde aan op de kust van Noord-Holland. Aangezien de hoeveelheid meer dan vijf kubieke meter beliep verklaarde RWS Noordzee de Samenwerkingsregeling Bestrijding Kustverontreiniging RWS diensten (SBK) van kracht. Hierbij stelt de Regionale Dienst (RD) een plan van aanpak op, dat door RWS Noordzee geaccordeerd wordt, waarmee de SBK van kracht is. De RD gaat aan de slag en informeert RWS NZ

dagelijks over het verloop. RWS NZ verzorgt de afvoer en verwerking van het geruimde materiaal en handelt het verhalen van de kosten af. De paraffine lag hoofdzakelijk tussen Zandvoort en Bergen. Er is een monster genomen en verstuurd naar het RIZA voor nader onderzoek. Met behulp van twee strandreinigers zijn delen van de kust schoongemaakt. Een twee gemeenten waren zelf al over gegaan tot ruiming, een enkele gemeente zag daartoe geen aanleiding.

14 september 2007



VETZUREN OP KUST AMELAND & Terschelling

Op de kust van Ameland en Terschelling spoelde een grote hoeveelheid vetzuur aan over een lengte van vijftien tot twintig kilometer. Het Kustwachtvliegtuig voerde een inspectie uit. Met behulp van borstelmachines is het spul geruimd.

VOOR MEER INFORMATIE

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

Uitwerking Europees Blauwboek gaat voortvarend

Twee jaar na het verschijnen van het Groenboek Europees Maritiem Beleid liggen er al consultatie- en werkdocumenten over het Europees zeehavenbeleid, de kustvaart, sociale- en arbeidswetgeving voor zeevarenden, grensbewaking, terugdringen van illegale visserij en van destructieve visserijpraktijken.

En 20 mei wordt voortaan Europese Maritieme Dag.

In juni 2006 verscheen het Groenboek Europees Maritiem Beleid, vooral een consultatiedocument. Ruim een jaar later kreeg dat een vervolg in de vorm van het Blauwboek, een officiële Mededeling van de Europese Commissie waarin zij haar visie geeft op een geïntegreerd maritiem beleid voor de Unie. Bij dit Blauwboek hoort een dertig punten tellend actieplan waarin nog eens ruim zestig vervolgproducten zijn aangekondigd (zie kader).

- De vervolgacties die de Europese Commissie in 2007 aankondigde, hebben betrekking op de volgende onderwerpen en thema's:
- Verdere integratie van het maritieme beleid en beheer van Europese wateren;
 - Maritieme ruimtelijke planning en integraal kustzonebeheer;
 - Surveillance-activiteiten in kustwateren;
 - Maritiem transport en zeehavenbeleid;
 - Ontwikkeling van maritieme clusters;
 - Duurzaam gebruik van Europese wateren;
 - Versterken van loopbaanbeleid en werkgelegenheid in de maritieme sectoren;
 - Implementatie van de ecosysteembenadering binnen de Europese visserij;
 - Verbetering van de leefkwaliteit in kustgebieden;
 - Actie m.b.t. mitigatie en adaptatie klimaatverandering;
 - Duurzaam maritiem toerisme;
 - Bescherming van gebieden in volle zee;
 - Ontwikkeling van een Europees marien/maritiem datanetwerk;
 - Europees marien/maritiem onderzoek; kennis en innovatie;
 - Profileren en bewustwording van het belang van de zeeën.

Deze vervolgvorstellen zijn op 22 oktober 2007 besproken tijdens een informele ministersbijeenkomst in Lissabon. Nederland was vertegenwoordigd door de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, Tineke Huizinga-Heringa. Zij toonde zich in het algemeen ingenomen met de voorstellen, maar liet ook – gesteund door andere lidstaten – kritische geluiden horen. Zo had zij bedenkingen bij het voornemens van de Commissie om maritieme ruimtelijke planning Europees te regelen. Nederland ziet meer in bilaterale of regionale afspraken. Verder miste zij samenhang tussen het Blauwboek en de Kaderrichtlijn mariene strategie.

In december stemde de Europese Raad in met het vervolgpakket van de Commissie en gaf het groene licht om de vervolgacties uit te werken. Dat heeft intussen geleid tot enkele Mededelingen en tot consultatie- en werkdocumenten over Europees zeehavenbeleid, kustvaart, sociale- en arbeidswetgeving voor zeevarenden, grensbewaking, terugdringen van illegale visserij en van destructieve visserijpraktijken.

MARITIEME DAG

Om het belang van de zeeën onder de aandacht te brengen is voorts, op voorstel van de Commissie, 20 mei uitgeroepen tot jaarlijkse Europese Maritieme Dag. De bedoeling is dat die dag in het teken staat van bewustwordings- en netwerkactiviteiten. Op 20 mei jongstleden is de eerste Europese Maritieme Dag gevierd met een grote stakeholdersconferentie in Brussel. Tot slot is de interne organisatie van de Commissie in het verlengde van het Blauwboek aangepast: het Directoraat-Generaal Visserij en Maritieme Zaken (DG FISH) is afgelopen april omgevormd tot een Directoraat-Generaal Maritieme Zaken en Visserij (DG MARE).

VOOR MEER INFORMATIE:

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

Zie ook: www.noordzeeloket.nl/groenboek en de maritieme website van de Europese Commissie http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/index_en.html



Rijksrederij doet mee aan *Clean Ship Approach*

De vaartuigen van de Rijksrederij krijgen zo spoedig mogelijk een vuilwatertank ingebouwd. Ook zal de Rijksrederij experimenteren met alternatieven voor anti-fouling en de schepen vaker op zwavelarme gasolie laten varen.

Tijdens de laatste Noordzeeministersconferentie in het Zweedse Göteborg, in 2006, is afgesproken om de *Clean Ship Approach* op zo kort mogelijke termijn in te bedden in het maritieme en milieubeleid. De Clean Ship Approach houdt in dat schepen zo worden gebouwd, bediend, onderhouden en gesloopt dat het milieu er nauwelijks of niet onder te lijden heeft. Nederland heeft samen met Noorwegen een leidende rol bij verdere ontwikkeling en toepassing van dit concept. Veel van de voorgestelde activiteiten zijn niet juridisch bindend en kunnen in elk land worden uitgevoerd zonder de noodzaak van een mondiaal raamwerk.

De Rijksrederij beoogt een (praktische) bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van de *Clean Ship Approach*. Daarom worden de afspraken van de Noordzeeministers zoveel als mogelijk toegepast op de schepen die bij haar in beheer zijn of worden gebouwd. Het Clean Ship Project van de Rijksrederij krijgt een prominente plaats in het document dat Nederland en Noorwegen aan het opstellen zijn over de uitwerking van het concept en dat aan de Internationale Maritieme Organisatie wordt voorgelegd. De Rijksrederij wordt daarin zelfs als voorbeeld gesteld. Op deze wijze kan Nederland laten zien dat het de zorg voor het maritieme milieu serieus neemt.



De Zirfaa is in 2007 voorzien van een milieuvriendelijke non-stick coating

VOOR MEER INFORMATIE:

Jack Schroo

(VenW, RWS Noordzee)

Telefoon 070 336 66 98

jack.schroo@rws.nl

Rob Schuitema

(VenW, RWS Noordzee)

Telefoon 070 319 63 07

rob.schuitema@rws.nl

Innovatie bij de Dienst der Hydrografie

Digipilot is een nieuwe loot aan de al dikke stam van de navigatiehulpmiddelen. Deze interactieve digitale zeemansgids sluit aan bij ontwikkelingen op het gebied van *E-navigation* en kan mogelijk ook dienen als visualisatiemiddel voor de ruimtelijke ordening van de Noordzee.

In Nederland is het de Dienst der Hydrografie (HYD) van de Koninklijke Marine die de SOLAS-verplichting nakomt dat, ter bevordering van de veilige navigatie, elke kuststaat zijn wateren systematisch moet onderzoeken en in kaart moet brengen. SOLAS staat voor *Safety of life at sea*. HYD onderzoekt de zeegebieden van het koninkrijk en gebruikt voor de kartering onder meer broninformatie van ketenpartners die ook deel uitmaken van het IDON.

Naast zeekaarten in elektronische (de ENC) en papieren vorm publiceert de dienst ook boekwerken met aanvullende informatie voor reisvoorbereiding (planning) en uitvoering. Daarbij is het streven om in de pas te blijven met de internationale standaardisatie (zoals overeengekomen binnen de *International Hydrographic Organization*) en tevens om innovatief te zijn. Innovatie is nodig om de zeevarende te ondersteunen in een steeds complexer wordende omgeving waarin hij steeds meer informatie te verwerken krijgt.

INTEGRATIE VAN INNOVATIEVE SYSTEMEN

Navigatie is sinds de invoering van elektronische navigatiemiddelen constant in ontwikkeling. Tot voor enkele jaren kwamen innovaties vaak geïsoleerd tot stand.

Radar hielp aanvaringen te vermijden, GPS stelde de stuurman in staat om de positie van het schip nauwkeurig te bepalen, AIS maakte het mogelijk om de identiteit van andere schepen te zien.

De ontwikkeling van een zogeheten E-nav strategie voorziet in meer integratie van alle innovatieve beslissingsondersteunende systemen die de navigator ter beschikking staan. Dit behelst harmonisatie en standaardisatie van de elektronische middelen en diensten aan boord van schepen en bij walautoriteiten. De elektronisch zeekaart (ENC) en ECDIS (het systeem waarop ENC draait), maar ook alle andere communicatie-, informatie- en navigatiemiddelen, maken integraal onderdeel uit van de ontwikkelingen van het *E-navigation* concept. Binnen IMO is een werkgroep, waaraan Nederland overigens deelneemt, inmiddels belast met de ontwikkeling van een E-nav strategie.

DIGIPILOT

Een nieuw innovatief product van de Dienst der Hydrografie, dat bij E-nav aansluit, is HP1D (*Digipilot*), een digitale nautische publicatie. Die voorziet de navigator op een interactieve wijze van alle informatie die nodig is voor reisvoorbereiding en -uitvoering. Het product bevat de aloude aanbevolen routes, aanvullende haveninformatie, getijdeninformatie en planningkaarten voor de passage van de Noordzee. HP1D dekt de gehele Noordzee, de Nederlandse kust met circa 330 havenbekkens en tevens de havens van Antwerpen en Emden. Digipilot kan een belangrijke bijdrage leveren aan de uitwerking van het



E-navigation concept. Het product kan worden gezien als een aanvullende dataset naast de elektronische zeekaart voor de gebruikers en beheerders van de vaarwegen.

De primaire doelgroep van de Dienst is van oudsher de zeeman. Maar de laatste jaren ontstaat een tweede doelgroep. Digipilot zou gebruikt kunnen worden als een van de hulpmiddelen voor ruimtelijke ordenaars bij het ordenen van de Noordzee. Daaraan is steeds meer behoefte, nu de verkeersintensiteit toeneemt, recreatie en visserij aan belang winnen, windmolenparken in aanleg zijn, de Maasvlakte aan uitbreiding toe is en de eerste zee-reservaten worden afgebakend.

VOOR MEER INFORMATIE:

Jan Schaap

(Dienst der Hydrografie)

Telefoon 070 316 28 23

info@hydro.nl

www.hydro.nl

Run op subsidiegelden voor innovatie van de visketen

Meer dan vijftig projecten zijn ingediend voor de subsidieregeling *Innovatie in de visketen*. De projecten richten zich op andere vistechnieken, brandstofbesparing, de ontwikkeling van keurmerken voor duurzame vis en de gecombineerde kweek en vangst van vis op 'zeeakkers'.

Tussen 6 en 26 maart kon de hele visserijsector (de zee-, de kust- en de binnenvisserij, de aquacultuur, en de handel, verwerking en afzet) een subsidieaanvraag doen in het kader van de regeling *Innovatie in de visketen*. Daarmee is het Europees Visserij Fonds (2007 – 2013) voor de Nederlandse situatie operationeel geworden.

Het fonds ondersteunt het beleid van het ministerie van LNV dat gericht is op de omslag naar een duurzame en economisch renderende visserij. Tot 2013 stelt Brussel 48,6 miljoen euro beschikbaar voor innovatieprojecten én verduurzaming van de visserijsector, een bedrag dat Nederland zelf met nog eens ruim 70 miljoen euro aanvult. Het Europees Visserij Fonds staat ter beschikking van de hele Nederlandse vissector. De komende jaren zullen vissers, kwekers, handelaars en verwerkers flink moeten investeren in duurzame visserijtechnieken en vooral ook in samenwerking binnen de visketen.

VANGSTMETHODE

Vooral de Noordzeevloot vraagt aandacht. De Nederlandse boomkottervloot is in Europees verband leidend wat betreft de visserij op platvis, met name schol en tong. De winstgevendheid van de bedrijven staat echter sterk onder druk als gevolg van teruglopende vismogelijkheden en de hoge olieprijs. Het hoge energieverbruik van de schepen en de maatschappelijk aandacht voor de gebruikte visserijmethoden dwingen de ondernemingen om te schakelen naar energiezuinigere technieken die de natuur meer ontzien. Innovatie en verduurzaming zijn dan ook centrale thema's in het EVF. De minister van LNV heeft ervoor gekozen het Europese Visserij Fonds op vijf manieren aan te wenden en zo de gehele visserijketen af te dekken. Het grootste deel van het geld (44,6 miljoen euro) gaat op aan sanering van de Noordzeevloot, in combinatie met investeringen in duurzame visserijmethoden. Eenzelfde bedrag gaat naar maatregelen die een gemeenschappelijk belang beogen, zoals het stimuleren van het innovatieve vermogen van de visserij en bedrijven in de keten. Ruim 17 miljoen euro is bedoeld voor investeringen in de aquacultuur, de binnenvisserij, de verwerking en de afzet van vis. Aan versterking van de visserijgemeenschappen en -gebieden gaat 10 miljoen euro op, terwijl nog eens een kleine 5 miljoen wordt gereserveerd voor voorlichting, uitvoering en evaluatie van het fonds.

Binnenkort adviseert het Visserij Innovatieplatform de minister welke projecten te honoreren. Het VIP is eind 2006 ingesteld en ondersteunt innovatieplannen van vissers en/of ketenpartijen die zijn gericht op: energiebesparing, vermindering van de aantasting van de natuur, en verhoging van de kwaliteit en de opbrengst. Het hecht speciale waarde aan samenwerking tussen vissers onderling, tussen ketenpartijen en tussen ketenpartijen en maatschappelijke organisaties.

Voor de langere termijn heeft het VIP ambities en streefbeelden opgesteld. Daarmee wil het platform het maatschappelijk debat organiseren en voor de langere termijn ideeën en oplossingen aandragen.

VOOR MEER INFORMATIE:

Frans Vroegop

(LNV)

Telefoon 070 378 68 68

f.vroegop@minlnv.nl

www.visserijinnovatieplatform.nl

Zorgen voor betaalbaar zand uit zee

Nu al wordt er veel zand gewonnen uit de Noordzee. Maar die hoeveelheid zal alleen maar groeien, gezien de plannen voor de Tweede Maasvlakte en de zandsuppleties die nodig zijn als antwoord op de klimaatverandering. Rijkswaterstaat ontwikkelt een strategie waarmee de komende decennia verantwoord en betaalbaar zand verzekerd is.

Nog is er voldoende zeezand om de kust te beschermen of terreinen op te hogen. Maar blijft dat zo nu de vraag toeneemt, gelet op de zeespiegelstijging – die extra zandsuppleties nodig maakt – en grootschalige projecten, zoals de aanleg van de Tweede Maasvlakte? Los hiervan moet de winning ook betaalbaar blijven. Dit alles is aanleiding voor Rijkswaterstaat Noordzee om een zandstrategie te ontwikkelen. Deze moet aangeven hoe er de komende 50 tot 100 jaar op een verantwoorde en betaalbare manier zand kan worden gewonnen, rekening houdend met de strenge eisen die de (Europese) wet- en regelgeving stelt.

Om die strategie te kunnen ontwikkelen is allereerst inzicht in de toekomstige vraag naar zeezand nodig. Zeezand wordt voor verschillende doeleinden gebruikt: het wordt als aanvulling op de vooroever of het strand gespoten ter verdediging van de kust, als ophoogzand op land en als industriezand. Een mogelijk nieuwe toepassing kan de aanleg van terpen of superdijken zijn. Per toepassing zijn verschillende scenario's denkbaar. Zo is de vraag naar suppletiezand afhankelijk van de mate waarin de zeespiegel stijgt. Daarvoor gelden verschillende aannames en die bepalen de bandbreedte van de toekomstige vraag. Op dezelfde wijze kan voor de andere zandvragers te werk worden gegaan. Daarnaast wordt de beschikbaarheid van zeezand in kaart gebracht. De Noordzeebodem bevat een zeer grote voorraad. Maar de dikte van de te winnen laag varieert en er kan ook niet overal worden gewonnen, bijvoorbeeld op plaatsen waar kabels of leidingen liggen. Verder speelt de geologische kwaliteit van het zand een rol. Als er veel slib of grote stenen in zitten, is het ongeschikt. Ook uit natuuroogpunt kunnen grenzen aan de beschikbaarheid worden gesteld. Los van dit alles speelt de afstand tot de kust een rol, want die bepaalt de prijs van



het zand. Hoe groter de vaarafstand, hoe duurder de winning. Net als bij de vraag naar zand wordt bij het in kaart brengen van de beschikbaarheid met verschillende scenario's gewerkt.

STRATEGIEONTWIKKELING

Door varianten te combineren worden verschillende toekomstbeelden van de zandvraag opgebouwd. Aan de hand van deze scenario's wordt gekeken wat dit betekent voor de beschikbare voorraad en welke knelpunten kunnen optreden, wat betreft beschikbaarheid, ruimtegebruik en kosten. Als de zandvraag sterk toeneemt, wordt winning op grotere afstand van de kust onvermijdelijk. Dit leidt tot hogere kosten en kan gevolgen hebben voor andere gebruiksfuncties op de Noordzee, zoals windturbineparken, olie- en gasplatforms. Per toekomstbeeld zal aan de hand van de knelpunten en oplossingsrichtingen een strategie worden opgesteld die de beschikbaarheid van zeezand moet waarborgen. Aan de hand van

een omgevingsanalyse komen de belangen van alle belanghebbende partijen (NGO's, bedrijven en overheden) in beeld. Ook die krijgen een plaats in de strategie. In de scenario's voor de vraag wordt zoveel mogelijk vooruitgelopen op de adviezen van de commissie-Veerman. Tot slot krijgen de oplossingsrichtingen een plaats in de *Ontwikkeling Ruimtelijk Perspectief Noordzee*. (zie elders in dit nummer)

VOOR MEER INFORMATIE

Michael de Bruijn
(VenW, RWS Noordzee)
Telefoon 070 336 67 19
michael.de.bruijn@rws.nl

Ad Stolk
(VenW, RWS Noordzee)
Telefoon 070 336 67 87
ad.stolk@rws.nl



Meerdere ministeries hebben iets te zeggen over de Noordzee. Voor bedrijven en organisaties die iets ondernemen op de Noordzee is het dan ook niet altijd even gemakkelijk om een antwoord te vinden op vragen aan de overheid. De overheid wil hen daarbij beter van dienst zijn met het Noordzeeloket. Het loket beantwoordt vragen over onderwerpen als 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
Bijnsdorp Communicatie
Projecten, Amsterdam

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
Ministerie van LNV Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat Noordzee
Rijkswaterstaat Waterdienst
Dienst der Hydrografie
Department for Environment, Food and Rural Affairs (Defra),
Stephen Collins
Sander de Jong

Vormgeving
Maarten Balyon grafische vormgeving, Zoeterwoude
www.balyon.com

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
– Directie Energie en Telecom

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

Ministerie Van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
– Directoraat-generaal Ruimte

Kustwachtcentrum

Ministerie van Buitenlandse zaken

Ministerie van Defensie

Ministerie van Financiën