

in dit nummer:

NIEUW NOORDZEEBELEID ONDERDEEL
VAN NATIONAAL WATERPLAN

VISSERS, ORGANISATIES EN OVERHEID
TEKENEN CONVENANT OVER DUURZAME
VISSERIJ

UITVOERING PLANSTUDIE ZANDMOTOR
GESTART

NOG ALTIJD DRIJFT ER VEEL AFVAL OP DE
NOORDZEE

VEERMANS ADVIES KOMT NEER OP ZEVEN
KEER MEER ZANDSUPPLETIES

AANLEG MAASVLAKTE 2 BEGONNEN

NIEUW VERKEERSSCHEIDINGSTELSEL
NOOPT TOT AANPASSING MIJNBOWREGE-
LING

INPASSING IS BELANGRIJKSTE
AANDACHTSPUNT KABEL OP ZEE

INCIDENTENKALENDER

MOGELIJKE EFFECTEN VOOR ECOLOGIE BIJ
HEIWERKZAAMHEDEN VOOR WINDTURBI-
NEPARKEN

NATUURBALANS 2008: NATUURKWALITEIT
NOORDZEE KAN BETER

BRANDWEER GAAT KORPSEN OPLEIDEN
TOT BRANDBLUSSER OP ZEE

GRENZEN OP ZEE SCHUIVEN OP DOOR
ZEEBODEMDYNAMIEK

december 2008, nummer 8

Nieuw Noordzeebeleid onderdeel van Nationaal Waterplan

RUIMTELIJK PERSPECTIEF NOORDZEE

Het kabinet besluit in december 2008 over het Nationaal Waterplan, dat daarmee de status krijgt van ontwerp structuurvisie. In de paragraaf Noordzee beoogt het kabinet gebruikers en belanghebbenden helderheid te bieden over de toekomst van de Noordzee. Hoge kabinetsambities op het gebied van windenergie, het advies van de Delta-commissie, de vaststelling van de Europese Kaderrichtlijn Mariene Strategie en de groeiende ruimtedruk op de Noordzee zijn aanleiding om meer dan ooit aan ruimtelijke planning op zee te doen. Het kabinet maakt een aantal keuzes gerelateerd aan deze onderwerpen.

KEUZES EN DILEMMA'S IN KAART GEBRACHT

Vanaf april 2008 is een interdepartementaal projectteam onder de verantwoordelijkheid van het IDON aan het werk om het ruimtelijk beleid op de Noordzee te herzien. Belanghebbenden en experts participeerden intensief in Noordzeeateliers en expertsessies en zijn bovendien geraadpleegd tijdens bijeenkomsten van het Overlegorgaan Water en Noordzee. Ruimtelijke spanningen en mogelijke oplossingen zijn gezamenlijk in kaart gebracht. Waar oplossingen niet voor handen lagen, zijn dilemma's en keuzes besproken. De meeste discussie is gevoerd over de benodigde ruimte voor windenergie, zandwinning en natuur in relatie tot andere belangen op de Noordzee.

WINDENERGIE, ZANDWINNING EN NATUUR

Het kabinet wil windenergiegebieden aanwijzen om ruimte te bieden voor 6000 MW windenergie in 2020. Dit is een streefgetal op basis van de ambitie om in 2020 20% van de benodigde elektriciteit uit duurzame bronnen te betrekken. Ruimtelijk gaat het om ongeveer 1000 km². De meeste dilemma's doen zich voor in het drukke zuidelijke deel van de Noordzee. Opgave is een belangrijk deel van de benodigde ruimte in het drukke zuidelijke deel van de Noordzee te vinden, omdat daar de kosten voor windenergie en energietransport het laagst zijn. Immers de behoefte aan energie is in de Randstad het hoogst. Tegelijkertijd is hier het scheepvaartverkeer naar de Nederlandse havens het meest intensief en wordt nog volop gas gewonnen. Bovendien komt het vrije uitzicht in het geding als windenergie binnen de 12 mijlszone wordt gerealiseerd. De komende tijd betreft de politieke discussie daarom vooral dit gebied. Het kabinet besluit ook over een ruimtelijke reservering voor zandwinning, die nodig is in het licht van klimaatverandering en zeespiegelstijging. Als het gaat om natuurgebieden spitst de

besluitvorming zich toe op de ecologische effecten van gebruik en de omgang met mogelijk ecologisch waardevolle gebieden. Natuurorganisaties hebben gevraagd om meer gebieden aan te wijzen dan reeds is afgesproken in de Nota Ruimte. Het Waterplan zal deze vraag formeel beantwoorden.

VERVOLGPROCES EN PLANNING

Na de besluitvorming in december wordt de ontwerp-structuurvisie van het Nationaal Waterplan circa vijf maanden ter inzage gelegd. Hierna volgt vanaf mei 2009 een formele inspraakperiode van zes weken. Dan is ook de Plan-MER en de Passende Beoordeling volgens de Natuurbeschermingswet 1998 beschikbaar. Bij het Nationaal Waterplan worden ontwerpen van drie beleidsnota's gevoegd: over Waterveiligheid 21e Eeuw, het IJsselmeergebied en de Noordzee. Deze nota's doorlopen samen met het Waterplan de besluitvorming in december 2008 en de perioden van ter inzage legging en inspraak. Eind 2009 besluit het kabinet definitief over het Nationaal Waterplan en de bijbehorende beleidsnota's, waaronder de Beleidsnota Noordzee.

VOOR MEER INFORMATIE:

Wim van Urk

Projectleider

(VenW, DGW)

06 53 18 28 59

wim.urb@minvenw.nl

Titia Kalker

Omgevingsmanager

(VenW, RWS Noordzee)

06 30 59 42 44

titia.kalker@rws.nl

Marije Walenkamp

Projectsecretaris

(VenW, DGW)

(070) 351 93 63

marije.walenkamp@minvenw.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).

Visserij, organisaties en overheid tekenen convenant over duurzame visserij

Noordzeevervisserij, de overheid en maatschappelijke organisaties zien meerwaarde in samenwerking op het punt van beschermde gebieden op de Noordzee. Zo gaan zij bekijken in hoeverre beschermde gebieden als ‘hefboom’ voor verdere verduurzaming van de Noordzeevervisserij zijn te gebruiken. Dat hebben zij afgesproken in het maatschappelijk convenant Noordzeevervisserij dat deze zomer is ondertekend.

In het kader van Natura 2000 worden op de Noordzee enkele beschermde zeegebieden aangewezen: de Doggersbank, de Klaverbank, het Friese Front en delen van de kustzone. Voor de visserijsector zal er het een en ander veran-

deren als het eenmaal tot daadwerkelijke aanwijzing is gekomen. De beschermde gebieden op de Noordzee zijn een belangrijke pijler van het in juni door het ministerie van LNV, de Nederlandse kottersector, de Stichting Noordzee en het Wereld Natuur Fonds gesloten convenant Duurzaam vissen. Het convenant heeft tot doel te komen tot een duurzame en maatschappelijk gewaardeerde kottersvisserij op de Noordzee. Het telt vijf ambities: komen tot een aanbod van duurzame vis (inclusief certificering), betere voorlichting aan de consument, onderwijs en scholing, maatregelen voor de beschermde gebieden en, tot slot, bestandsbeheer.

AMBITIES BESCHERMDE GEBIEDEN

Een belangrijke ambitie is om met de sector en maatschappelijke organisaties te komen tot een gezamenlijk proces dat leidt tot breed gedragen beheermaatregelen voor de visserij. Een complicerende factor is de internationale dimensie, voor wat betreft de aangrenzende gebieden in andere lidstaten en de toegangsrechten van vissers uit andere landen in onze wateren. Met andere EU-lidstaten is dan ook nauw overleg nodig. Verder gaan partijen kijken naar de

mogelijkheid of de instelling van beschermde gebieden is te gebruiken als een ‘hefboom’ om tot verdere verduurzaming van de gehele Noordzeevervisserij te komen. Hoe dat moet, is nog onduidelijk, maar een mogelijkheid kan zijn om toegang tot beschermde gebieden alleen te geven aan vissers die werk hebben gemaakt van duurzame technieken. Zo kan toegang tot een beschermd gebied werken als een economische stimulans om de visserij te verduurzamen. Door vis die zo gevangen is te voorzien van een eco-label kan een waardevolle markt ontstaan. Beschermde gebieden kunnen op deze manier een window of opportunity worden.

VOOR MEER INFORMATIE:

Karen Dijkstra

(LNV, Directie Visserij)
Telefoon 070 378 41 24
k.g.m.dijkstra@minlnv.nl

Patricia de Vries

(LNV, Directie Visserij)
Telefoon 070 378 53 83
vriespm@minlnv.nl

Uitvoering planstudie Zandmotor gestart

Verschillende partijen, waaronder de provincie Zuid-Holland en Verkeer en Waterstaat, hebben in het voorjaar van 2008 een ambitieovereenkomst getekend voor een pilotproject Zandmotor. Ze hebben daarmee aangegeven een innovatief en natuurlijk concept van kustuitbreiding te willen ontwikkelen voor de Delflandse kust. Inmiddels is de planstudie gestart.

Eén van de redenen om dit concept te ontwikkelen, is de zeespiegelstijging. In de huidige situatie wordt de Nederlandse kust beschermd door het periodiek uitvoeren van zandsuppleties. Hierbij wordt een bepaalde hoeveelheid zand op het strand of op de vooroever gedeponneerd, om de zandtekorten die onder andere ontstaan door het stijgen van de zeespiegel, aan te vullen. Bij de huidige snelheid van de zeespiegelstijging suppleren wij voor de hele Nederlandse kust 12 miljoen m³ per jaar. Wanneer die snelheid toeneemt, nemen de zandtekorten in de kust evenredig toe. Dit betekent dat afhankelijk van het stijgingstempo de hoeveelheid te suppleren zand sterk zal groeien. Dit vraagt om innovaties op het gebied van kustonderhoud en kustversterking.

INNOVATIEVE OPLOSSING

Een andere belangrijke reden voor het initiatief is het tekort aan ruimte voor natuur en recreatie in de Zuidvleugel van de Randstad, terwijl daar juist veel behoefte aan is. Meer ruimte voor natuur en recreatie en een kwalitatief beter ontwikkelde kustzone kunnen bijdragen aan een beter leefklimaat in de Zuidvleugel.

Een mogelijke innovatieve oplossing voor beide problemen kan worden gevonden door een nieuwe vorm van zandsuppletie

te ontwikkelen, de zandmotor. Het principe van de zandmotor bestaat uit het aanbrengen van een grote hoeveelheid zand voor of aan de kust, waarbij het streven is optimaal gebruik te maken van het natuurlijke transportsysteem van de zee. Golven en stroming verspreiden het zand zodanig langs de kust, dat deze op natuurlijke wijze aangroeit. In figuur 1 is te zien dat de zandmotor op verschillende manieren kan worden uitgevoerd: onder of boven water, los van het strand (eiland) of vast aan het strand (haak- en schiereiland), met variatie in de hoeveelheid zand et cetera.

PILOT

De provincie Zuid-Holland heeft in samenwerking met het ministerie van Verkeer en Waterstaat het initiatief genomen voor een zandmotor voor de Delflandse kust. Ook de Stichting Ecoshape, een samenwerkingsverband van kennisinstituten, baggermaatschappijen en adviesbureaus, is bij het initiatief betrokken. Deze stichting werkt aan kennisontwikkeling op het gebied van bouwen met de natuur binnen het programma duurzame kustontwikkeling Hollandse kust. Het principe van de zandmotor is op de nu voorziene schaal nog niet eerder uitgevoerd. Daarom heeft het initiatief het karakter van een pilot. Naast het doel om veiligheid van de kust op langere termijn te combineren met meer ruimte voor natuur en recreatie, richt de pilot zich op:

- natuurlijke manieren van dynamische kustontwikkeling in deltagebieden
- nieuwe manieren om pro-actief met kustonderhoud en kustveiligheid om te gaan.
- het proces van samenwerking tussen partijen (overheden en marktpartijen) om de kustzone te ontwikkelen.

PLANSTUDIE

In de door de provincie gestarte planstudie worden de varianten ten opzichte van elkaar beoordeeld. Aan de hand van een modelstudie is berekend hoe de varianten zich gedragen in de tijd en tot welk resultaat dat zal leiden wat betreft de verschillende doelstellingen. Daarnaast worden andere criteria gehanteerd, zoals de uitvoerbaarheid en de veiligheid voor de recreant. Dit moet leiden tot de keuze voor een voorkeursalternatief. Ook is onderzocht welke locatie voor de Delflandse kust het beste past. Voor de locatiekeuze is het van belang dat daar de juiste natuurlijke dynamiek aanwezig is om het zand zo goed mogelijk te verspreiden.

De eerste fase van de planstudie, het schrijven van de startnotitie voor de MER, is nagenoeg afgerond. In de tweede fase zal vooral aandacht worden besteed aan de wettelijke procedures (MER, vergunningen) en het definitieve ontwerp van de zandmotor.

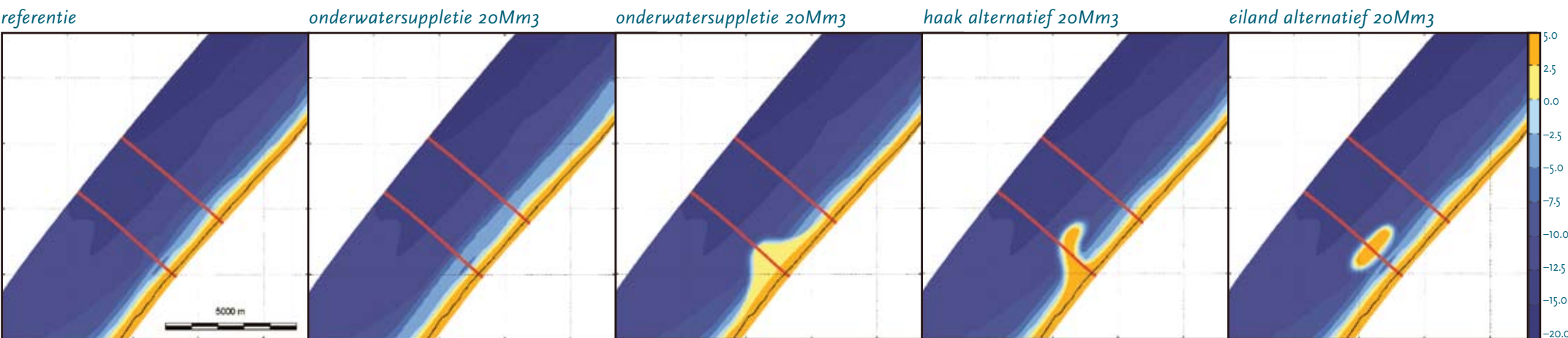
VOOR MEER INFORMATIE:

Michael de Bruijn

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

Edith van Dam

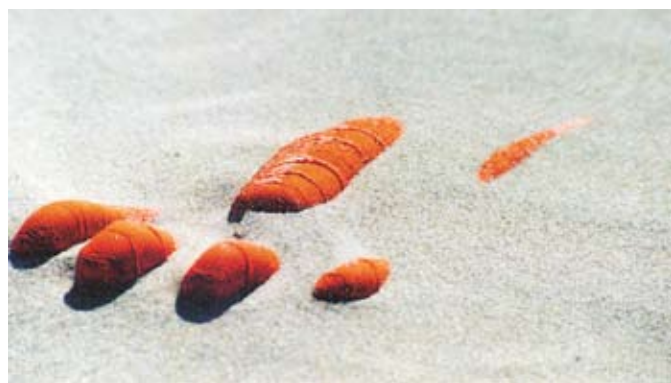
(Provincie Zuid-Holland)
Telefoon 070 441 66 14
e.van.dam@pzh.nl



Nog altijd drijft er veel afval op de Noordzee

Nog altijd neemt de hoeveelheid afval op zee niet af. Ook verspreidt dit afval zich verder in het mariene milieu dan gedacht. Microscopisch kleine stukjes (verontreinigd) plastic kunnen worden opgenomen door filterfeeders, zoals mossels, met onbekende gevolgen voor mensen. In een poging het tij te keren zit Nederland, samen met België, de OSPAR Marine Litter Group voor.

Op elke honderd meter strand van de Nederlandse kust wordt tussen de 600 en 800 stuks afval aangetroffen. Voor het overgrote deel gaat het om plastic en andere kunststof. Deze getallen zijn de uitkomst van zes jaar monitoren in het kader van het OSPAR Pilot Project for Monitoring of Beach Litter. Dat dit rondslingerende vuilnis funest is voor het zeemilieu, hebben onderzoekers van Imares op Texel aangetoond. Zij hebben in magen van dode Noordse Stormvogels grote hoeveelheden plastic deeltjes gevonden.



KADERRICHTLIJN MARIENE STRATEGIE

De Verklaring van de zesde Noordzee Ministers Conferentie rept van een toename van de hoeveelheid afval die op zee wordt geloosd. De Europese Marine Strategie, inclusief de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM), laat zich in gelijke termen uit.

Met het verschijnen van de KRM, in juli van dit jaar, is de tijd gaan lopen voor het opstellen van een initiële beoordeling van het zeemilieu en het definiëren van de Goede Milieu Toestand (GMT). Die toestand kan pas bereikt worden als o.a. 'de eigenschappen van, en de hoeveelheden zwerfvuil op zee geen schade aan het kust- en mariene milieu veroorzaken'. Precieze doelstellingen of normen ontbreken echter nog. Daarom worden allerlei projecten opgezet, waarbij Nederland zoveel mogelijk wil aansluiten bij de ontwikkelingen en bij beoordelingen die in het kader van OSPAR worden uitgevoerd.

OSPAR

De Regionale Zeeconventie OSPAR biedt bescherming aan het zeemilieu van het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan door middel van afspraken en maatregelen die in strategieën zijn vastgelegd. Marien afval is hierbij een relatief nieuw onderwerp, gezien het ontbreken van monitoringsprotocollen, indicatoren en normen.



Sinds 2000 wordt er gewerkt aan het opheffen van dit tekort. Zo is in 2007 het OSPAR Pilot Project for Monitoring of Beach Litter afgerond. De deelnemers, waaronder Nederland, hebben een methode ontwikkeld waarmee trends in strandafval kunnen worden ontdekt om deze vervolgens te herleiden tot bronnen van vervuiling. Uit de analyse van OSPAR-gegevens wordt duidelijk dat een belangrijk deel van het plastic dat op het strand wordt gevonden, uit zee afkomstig is. Belangrijkste veroorzakers zijn de scheepvaart, visserij en het toerisme.

Jaarlijks wordt 20.000 ton afval in de Noordzee

gedumpt; 70 procent zinkt naar de bodem, de rest

blijft drijven of spoelt aan op het strand

VOORZITTER

Met het oog op de Kaderrichtlijn Mariene Strategie heeft Nederland, via Rijkswaterstaat Noordzee, aangegeven met België, voor twee jaar trekker te willen worden van de OSPAR Marine Litter Group. De periode tot eind 2009 zal worden gebruikt om invloed te kunnen uitoefenen op het ontwikkelen van indicatoren en haalbare doelstellingen en op het opstellen van maatregelen en actieparagrafen voor de ministeriële verklaring voor het OSPAR Quality Status Report 2010. Deze maatregelen zullen, gezien de meervoudige oorsprong van de problematiek, ook meervoudig moeten zijn. Niet alleen aanscherping van wetgeving en handhaving, maar ook bewustwordings- en stimuleringsmaatregelen zijn nodig. Het probleem begint immers bij ons allemaal.

VOOR MEER INFORMATIE:

Lex Oosterbaan

(VenW, RWS Noordzee)

Telefoon 070 336 68 46

lex.oosterbaan@rws.nl

Barbara Wenneker

(VenW, RWS Noordzee)

Telefoon 070 336 67 41

Barbara.Wenneker@rws.nl

Veermans advies komt neer op zeven keer meer zandsuppleties

Uitvoering van het advies van de commissie-Veerman betekent dat op termijn jaarlijks 85 miljoen m³ zand moet worden gesuppleerd. Dat is zeven keer meer dan nu. Om die hoeveelheid te kunnen winnen moet er bij voorkeur ruimte worden gereserveerd tussen de doorgaande – 20 m-dieptelijn en de 12-mijlsgrens. Ook zal er dieper dan twee meter moeten worden gewonnen.

Begin september bracht de Deltacommissie haar advies Samen werken met water uit. Om Nederland te beschermen tegen de gevolgen van klimaatverandering, geven Veerman en zijn mede-commissieleden aan wat er moet worden gedaan, wil het land voor overstromingen gespaard blijven en de zoetwatervoorziening niet in het geding komen. De commissie stelt dat rekening moet worden gehouden met een zeespiegelstijging van 0,65 tot 1,30 m in 2100 en van 2 tot 4 meter in 2200. Dit zijn weliswaar bovengrenzen, maar het is volgens de commissie verstandig hiermee rekening te houden, zodat de besluiten en de maatregelen lang houdbaar zijn. Zo zou het raadzaam zijn om de veiligheidsnormen met een factor 10 te verhogen. Verder adviseert de commissie om in de Noordzeekust te bouwen met de natuur. Voor de kust van Zeeland, Holland en de waddeneilanden komt dat neer op zandsuppleties, eventueel met verlegging van sommige stroomgeulen. De suppleties moeten zodanig worden uitgevoerd dat de kust de komende eeuw kan aangroeien, temeer daar dit grote maatschappelijke meerwaarde oplevert. Voor de korte termijn moeten zandwinlocaties worden gereserveerd. En er moet worden onderzocht hoe de suppleties ecologisch, economisch en energetisch zo efficiënt mogelijk kunnen verlopen.

In zijn reactie heeft het kabinet aangegeven dat het in 2011 een nieuwe normering wil introduceren. Maar eerst wil het onderzoeken wat de gevolgen zijn van de voorgestelde factor 10. Nu al heeft het kabinet aangegeven preventieve maatregelen tegen een overstromingsramp te willen nemen. Een krachtige kustverdediging met zandsuppleties versterkt de veiligheid, is bovendien kosteneffectief én biedt de mogelijkheid mee te groeien met de klimaatverandering. In aanvulling op het beproefde concept van zandsuppleties is er ook aandacht voor innovatieve ideeën, zoals de zandmotor. Dat idee gaat uit van het storten van een grote hoeveelheid zand op een bepaalde plek, waarna water en wind voor verspreiding zorgen. Tot slot deelt het kabinet de mening van de commissie dat er uit oogpunt van veiligheid geen eilanden voor de kust nodig zijn.

Het advies van de Deltacommissie betekent dat er op termijn 85 miljoen kuub zand per jaar nodig is, nog afgezien van mogelijke suppleties 'ten algemene nutte'. Ter vergelijking: nu wordt er 12 miljoen kuub gesuppleerd. De beschikbaarheid van zand in de Noordzee is geen probleem: de hele bodem bestaat uit dikke zandpakketten. Wel speelt de afstand tot de kust een rol. En er kunnen conflicten met andere gebruikers ontstaan. Om die redenen wordt in het Nationaal Waterplan voorgesteld ruimte te reserveren tussen de doorgaande –20 m-dieptelijn en de 12-mijlsgrens. In deze zone zal het zand bij voorkeur dieper gewonnen moeten worden dan de 2 meter die nu als norm geldt. Zandwinning verdient hier de voorkeur boven ander mogelijk strijdig gebruik.

Het werkelijk uitvoeren van zo'n groot suppletieprogramma vergt nog veel voorbereiding. Denk aan de wijze van suppleren, het plannen en programmeren, het monitoren van mogelijke effecten en het inschakelen van de markt. Dit alles zal in de uitvoeringsagenda van het Nationaal Waterplan worden uitgewerkt. Ook de financiering – alleen voor de kustsuppleties gaat het over honderden miljoenen euro's per jaar – moet binnen een paar jaar geregeld zijn, wil de uitvoering vlot van start gaan.

VOOR MEER INFORMATIE:

Leo de Vrees

Watermanager

(VenW, RWS Noordzee)

Telefoon 070 336 66 09

leo.de.vrees@rws.nl

Aanleg Maasvlakte 2 begonnen

Met het opspuiten van zand langs de kust van de oude Maasvlakte is de aanleg van Maasvlakte 2 begonnen. Tegelijkertijd is de monitoring van de effecten op de natuur gestart. Nieuw is dat ook het geluid wordt gemeten dat de werkzaamheden veroorzaken om te bezien of zeezoogdieren er last van hebben.

Nadat alle benodigde vergunningen binnen waren, is in september een begin gemaakt met de aanleg van Maasvlakte 2. Voorlopig komt het zand nog uit het havengebied zelf. Het grote werk begint pas als baggerschepen de buitencontour gaan opspuiten. Daar toe wordt eerst een eilandje gemaakt voor de kust (figuur 1) om van daaruit een verbinding te maken naar het oude land. Daarna worden binnen deze buitencontour de kades en havens aangelegd. Alleen het noordelijk deel van de buitencontour is een harde zeewering, een dijk die aansluit op de zuidelijke havendam. De rest wordt uitgevoerd als een zanddijk met strand, zodat de

nieuwe kust lijkt op die van Voorne. Hier komt ook een nieuw recreatiestrand, ter vervanging van het bij Rotterdammers populaire strand bij de Maasvlakte. Voor de aanleg van de buitencontour plus het zuidelijke deel van het binnenterrein is 210 miljoen m³ zand uit zee nodig plus nog enkele tientallen miljoenen m³ voor het onderhoud van de kust in de eerste jaren na de aanleg. Dit zand mag worden gewonnen in het groen aangegeven gebied van figuur 2, dat zich aan weerszijden van de Euro/Maasgeul bevindt. Het overgrote deel van het zand wordt ten zuiden van de geul gewonnen. Daarbij wordt in principe van oost naar

west gewerkt. Ten noorden van de geul wordt zand gewonnen op een locatie waar zich in de ondergrond grof zand bevindt. Door daar nu ophoogzand te winnen, wordt de latere winning van het grove zand voor gebruik als beton- en metselzand mogelijk gemaakt.

WINPUT

Om het oppervlak van de zeebodem waar verstoring plaatsvindt zo klein mogelijk te houden, ongeveer een kwart van het vergunde gebied, wordt de winput diep, tot 20 meter beneden de zeebodem. Om toch zuurstofrijk water langs de bodem te laten

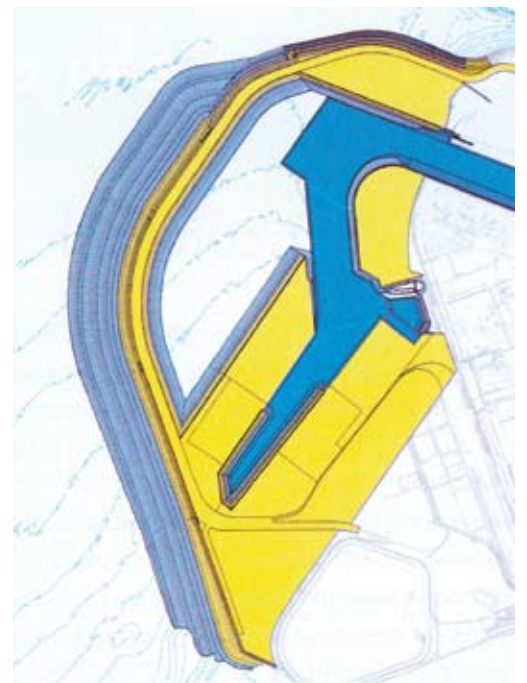
stromen, worden de hellingen van de put glooiend gemaakt.

Ten zuiden van de geul is een gebied aangegeven, waar zandwinning niet is toegestaan omdat daar te veel slib in de bodem zit. Bij het winnen van zand zou dit slib zich verspreiden, wat nadelig uitpakt voor de dieren in dit zeegebied en in het aangrenzende Natura 2000-gebied Voordelta. Ook bij zandwinning op andere plaatsen komt slib vrij, maar in veel mindere mate. Het milieueffectrapport heeft laten zien dat daardoor geen of slechts zeer lokale of kleine effecten optreden.



Impressie Maasvlakte 2

Fig.1 Uitvoering aanleg Maasvlakte 2



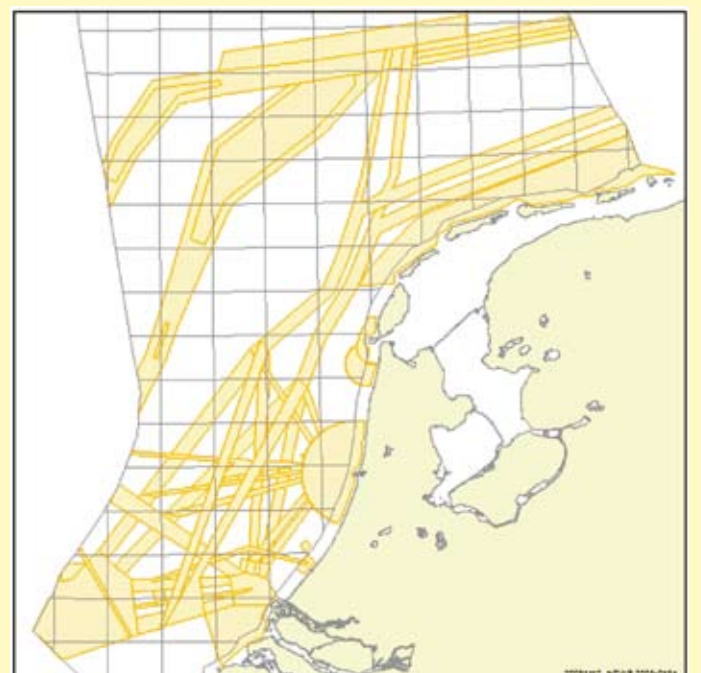
Nieuw verkeersscheidingssysteem noopt tot aanpassing

Deze zomer is een nieuw verkeersscheidingssysteem bij Hoek van Holland in gebruik genomen. Dat maakt een aanpassing van de kaart van de Mijnbouwregeling nodig.



De toename van het scheepvaartverkeer, het verplaatsen van het loodsstation en de aanleg van de Maasvlakte 2 maakten het noodzakelijk om het scheepvaartverkeer voor de kust van Hoek van Holland aan te passen. Op 1 juli is het daarvan gekomen, nadat RWS Noordzee de invoering had voorbereid en het IDON en de Internationale Maritieme Organisatie er hun goedkeuring aan hadden gegeven. In het aangepaste verkeersscheidingssysteem is er een nieuwe route bijgekomen: Maas Noord-West.

De andere wijzigingen behelzen een uitbreiding van TSS (Traffic Separation Scheme) Maas Noord in noordelijke richting, de instelling van TSS Maas Noord-West, het benoemen van een officiële oversteekplaats halverwege het stelsel (Maas Junction) en de aanwijzing van drie ankergebieden in de scheidingsszone van TSS Maas West. Verder zijn het voorzorgsgebied Maas Centre en de



MILIEUEFFECTEN

Voor het kustgebied betekent de aanleg van Maasvlakte 2 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 Milieueffectrapport Aanleg Maasvlakte 2 (fig.3). Voor dit MER zijn vele onderzoeken gedaan of eerdere onderzoeken bijeengebracht, waaronder die naar de effecten op de morfologie en de waterbeweging vóór de kust, op de natuur, op ander gebruik van de zee en op archeologische waarden. Volgens het MER blijven de effecten op de ecologie van de kustzone beperkt en is er geen nadelige invloed op de kustverdediging.

MONITORING

Om inzicht te krijgen in hoe de voorspelde effecten zich verhouden tot de daadwerkelijk optredende effecten, is een uitgebreid monitoringprogramma opgesteld waarin de metingen, analyses en rapportages worden geregeld die daarvoor nodig zijn. Zo wordt de slibverspreiding gemeten met satellietbeelden en worden op zee aanvullende metingen gedaan.

Door de zandwinning wordt de bodemfauna in de zandwinput vernietigd. Maar het is bekend dat de bodemfauna zich relatief snel herstelt. Verwacht wordt dat de bodemdier-



Fig.3 Milieueffectrapporten Maasvlakte 2

ren binnen zes jaar weer helemaal terug zijn. Om te kijken of dat ook echt gebeurt, worden binnen en, ter vergelijking, ook buiten de put regelmatig monsters genomen. Voor het eerst wordt in Nederland onder water gemeten hoeveel geluid baggerschepen maken, om na te gaan of zeezoogdieren er last van zouden kunnen hebben. Als alles volgens plan verloopt, meren in 2013 de eerste schepen aan in het nieuwe havengebied.

VOOR MEER INFORMATIE:

Ad Stolk

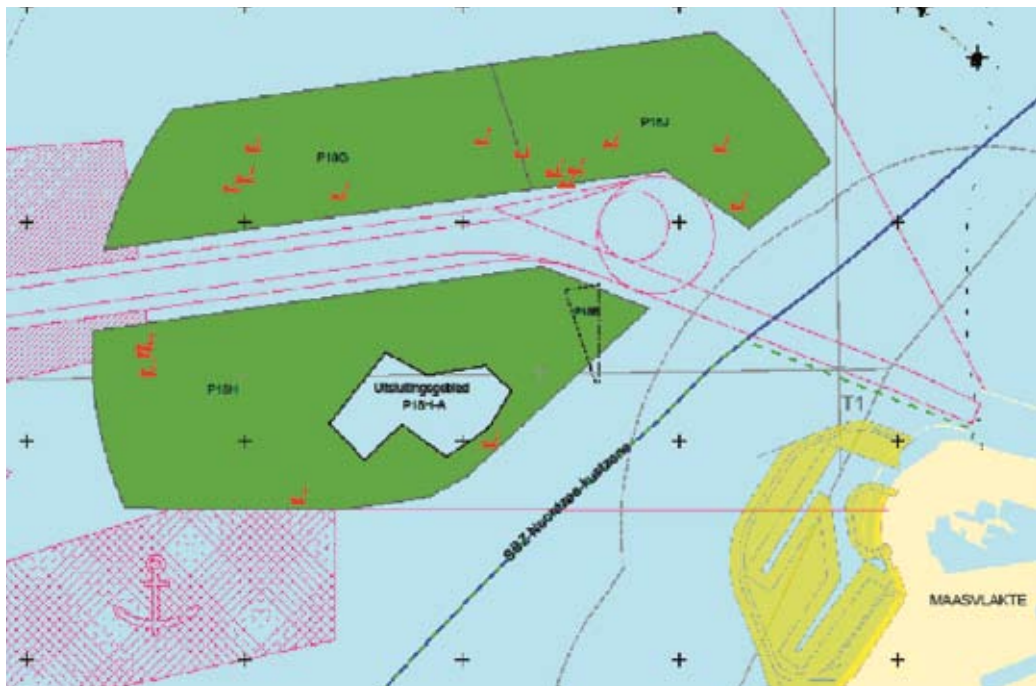
(VenW, RWS Noordzee)

Telefoon 070 336 67 87

ad.stolk@rws.nl

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

Fig.2 Zandwingebieden



Mijnbouwregeling

Inshore Traffic Zone, die daar ten zuiden van ligt, uitgebreid. Tot slot zijn ankergebieden verplaatst en vergroot.

Met het oog op een vrije doorgang hebben de scheepvaartroutes, de verkeersscheidingsstelsels en de ankergebieden een plaats in het nationale beleid gekregen. Het rijk reguleert een vrije doorgang van het scheepvaartverkeer. Activiteiten die strijdig zijn met het scheepvaartverkeer, worden geweerd uit de scheepvaartroutes ('clearways'), aanloopgebieden van havens, ankergebieden, gebieden van Defensie en overige gebieden, zoals vastgelegd in de Mijnbouwregeling (Staatscourant 19 december 2002, nr. 245).

Deze restrictiegebieden zijn geografisch vastgelegd in coördinaten en in een kaart die als bijlage bij de Mijnbouwregeling is gevoegd. In deze gebieden

mag alleen met een speciale ontheffing aan mijnbouw worden gedaan.

VOOR MEER INFORMATIE:

Janneke Bos

(VenW, RWS Noordzee)

Telefoon (070) 336 67 78

janneke.bos@rws.nl

Jacques van Kooten

(VenW, RWS Noordzee)

Telefoon (070) 336 66 66

jacques.van.kooten@rws.nl

Inpassing is belangrijkste aandachtspunt kabel op zee

Voor een goede afweging ten aanzien van de locatiekeuze voor grootschalige windparken op zee zijn de inpassingsmogelijkheden van de kabel op zee cruciaal. Het is van belang te weten welke consequenties het aansluitbeleid van die windparken (kabels / stopcontact) heeft voor zowel de daarmee gemoeide kosten als de bijpassende beheersstructuur. Paradoxaal genoeg is niet de kabel op zee, maar de plek op het land waar de kabel aan het elektriciteitsnet wordt aangesloten, de meest cruciale factor voor de kostenafweging.

Minister Van der Hoeven heeft de Tweede Kamer beloofd, dat eind 2008 de resultaten van het project 'Kabel op zee' gereed zijn. Daarmee wordt uitvoering gegeven aan een door de Tweede Kamer aangenomen motie-Samsom, waarin wordt gevraagd het netbeheer voor de elektriciteitsinfrastructuur aan de landelijk netbeheerder (TenneT) op te dragen. De minister heeft aangegeven positief tegenover deze gedachte te staan, maar wil eerst geadviseerd worden over de technische, financiële en juridische consequenties alvorens daar een definitieve beslissing in te nemen. Eén van de voordelen van het onderbrengen van het beheer bij TenneT betreft de financiering van deze infrastructuur via de elektriciteitsprijs, waardoor de rentabiliteit van windparken op zee zal toenemen.

In het project wordt uitgegaan van de gebieden voor windparken op zee, die uit het traject 'Ruimtelijk Perspectief Noordzee' naar voren komen en zullen worden vastgelegd in het Nationaal Waterplan. Gekeken wordt naar plaatsen, waar de infrastructuur aan land kan worden gebracht en waar deze aan het elektriciteitsnet gekoppeld kan worden. Het blijkt, dat niet alle aanlandingsplaatsen even gunstig zijn voor koppeling aan het elektriciteitsnet. Voor sommige varianten is een dermate grote investering nodig in het elektriciteitsnet, dat zo'n keuze veel duurder uitpakt. Daarbij moet tevens worden beseft, dat majeure investeringen in het elektriciteitsnet ook een zware ruimtelijke ordeningsprocedure moeten doorlopen die vele jaren kan duren. Sommige opties lijken dan niet te realiseren voor 2020, het tijdsbestek dat de regering in het licht van de Europese doelstellingen voor duurzame energie voor ogen heeft.

In het project wordt ook gekeken naar de technische kant van de infrastructuur: voor- en nadelen van gelijkstroom versus wisselstroom; soorten kabels en hun capaciteit; netconfiguratie (sternet of ringleiding) en de mate waarin al geanticipeerd kan worden op meer windparken in de verdere toekomst. Daarbij hoort een financiële schatting, waarbij deskundigen van TenneT en externen worden betrokken.

Ook de juridische kant is niet onbelangrijk. Momenteel is TenneT niet bevoegd op de Noordzee – dat vergt een wijziging van de Elektriciteitswet. Alhoewel dit in eerste aanblik niet zo moeilijk lijkt (het "gewoon" toevoegen van een wetsartikel), dient hierbij de nodige zorgvuldigheid te worden betracht. Dit heeft te maken met de rol van TenneT en het toezicht op de landelijk netbeheerder door de Energiekamer van de NMa. Omdat TenneT haar kosten in de elektriciteitsprijs kan verdisconteren, is het van belang dat er voldoende toezicht bestaat op de investeringen van TenneT, zodat de consument niet een te hoge elektriciteitsprijs hoeft te betalen. Dit soort consequenties en ook andere elementen uit de Elektriciteitswet, die nu ook voor de Noordzee kunnen gaan gelden, worden in het project belicht.

Het project 'Kabel op zee' is met al deze afwegingen een heel belangrijk project voor de kabinetsdoelstelling om in 2020 6000 MW aan windparken op zee te realiseren.

VOOR MEER INFORMATIE:

Ed Buddenbaum

(EZ)

Telefoon 070 379 64 66

e.r.buddenbaum@minez.nl

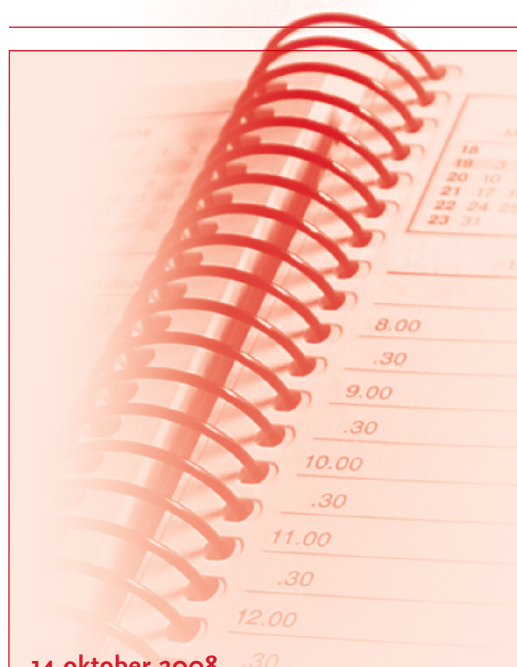
Imar Doornbos

(EZ)

Telefoon 070 379 64 76

i.o.doornbos@minez.nl

Incidentenkalender



14 oktober 2008
AAN DE GROND 3.00

Niet meer dan een half uur zat een 257 meter lang containerschip op de Westerschelde aan de grond. Het schip was in moeilijkheden gekomen na het uitvallen van de voortstuwing, kwam vervolgens in aanvaring met een duwbak en liep toen aan de grond. Het schip is door vijf sleepboten vlotgetrokken en vervolgde de reis naar Vlissingen.

1 oktober 2008
SCHIP OP DRIFT, BOOREILAND GEEVACUEERD

Aan boord van een Panamees vrachtschip viel de voortstuwing uit, waardoor het stuurloze schip afkoerste op een booreiland. Het incident deed zich voor op ongeveer tachtig kilometer ten noordwesten van Den Helder. Omdat er geen sleepboot op tijd ter plaatse kon zijn, begon de Kustwacht met de evacuatie van de 198 personen op het booreiland. Daarvoor werden twee helikopters ingeschakeld. Uiteindelijk passeerde het koelschip het booreiland op korte afstand en werd de evacuatie gestaakt. Het Kustwachtvaartuig Waker heeft het stuurloze schip op sleeptouw genomen en naar de haven van Den Helder gebracht.



De Waker met het koelschip op sleeptouw

16 september 2008
RIJKSWATERSTAAT VINDT KANON

Onderzoekschip Zirfaea van Rijkswaterstaat Noordzee vond op circa 65 mijl ten westen van Hoek van Holland, op een diepte van 36 meter, een kanon en heeft dit geborgen. Het bronzen kanon dateert uit 1631, is gemaakt in Rotterdam, weegt 2106 kilo en is ruim drie meter lang. In 1665, tijdens de slag bij Lowestoft, is het op de zeebodem terechtgekomen. Het kanon is overgedragen aan de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten in Lelystad.

30 mei 2008
SCHIP AAN DE GROND

Op de Westerschelde, ter hoogte van Walsorden, liep een Duits containerschip dat op weg was naar Antwerpen, aan de grond. Het schip lag in de vaargeul en dwars op de vaarroute, maar leverde geen hinder op voor de scheepvaart. Na twee uur slaagden slepers er in het schip vlot te trekken.

5 september 2008
ONTPLOFFING

Tijdens werkzaamheden voor de kust van Zeeland kreeg een sleepopperzuiger een bom in de zuigkop. De bom is met behulp

van een koevoet losgewrikt en overboord gezet. Kort daarop ontplofte het explosief. Bij het incident vielen geen slachtoffers.

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

Mogelijke effecten voor ecologie bij heiwerkzaamheden voor windturbineparken

Uit recent onderzoek en uit de monitoring en evaluatie van de effecten van de aanleg van twee windparken voor de kust van Egmond blijkt dat onderwatergeluid, veroorzaakt door het heien van de funderingen van windparken mogelijk effecten heeft op het gedrag van zeezoogdieren en schade op kan leveren voor vissen en vislarven.

Het bouwen van windparken in zee is een goede stap op weg naar meer duurzame energie en het halen van de Kyoto-doelstellingen. Maar er is ook een keerzijde. Waren het een aantal jaren geleden de trekvogels en de zichtbaarheid vanaf de kust die zorgen baarden, tegenwoordig is de geluidsoverlast die vooral ontstaat bij de bouw van het windpark een zorgenkind.

Zo is onlangs gebleken dat zeezoogdieren (bruinvissen en zeehonden) en vissen mogelijk last hebben van de geluidsoverlast die het heien van de funderingen veroorzaakt. Bruinvissen en zeehonden worden erdoor verjaagd, vissen kunnen blijvende gehoorschade oplopen. Modellen wijzen bovendien uit dat het transport van vislarven – via de Nederlandse kust-rivier – van de zuidwestelijke delta naar de Waddenzee ernstig beïnvloed kan worden door het heien. De drukgolven die dit heien veroorzaakt, kunnen een deel van de vislarven onherstelbaar verminken, met als mogelijk gevolg dat vogels die in de Waddenzee op de opgroeiende vissen foerageren, in gevaar kunnen komen. Dit heet externe werking: door het heien voor de Hollandse kust kan een vogelpopulatie die in de Waddenzee wordt beschermd achteruitgaan.

BOREN IN PLAATS VAN HEIEN

Deze uitkomsten zijn beschreven in de generieke passende beoordeling die Rijkswaterstaat, mede op advies van de commissie-MER, voorjaar 2008 heeft laten uitvoeren. Daarbij is gekeken naar de effecten van de bouw van twee windturbineparken voor de kust van Egmond aan Zee: Offshore Windpark Egmond aan Zee (OWEZ) en het Prinses Amalia windpark (voorheen Q7). Aanleiding om hiertoe over te gaan zijn de toepassing van de Vogel- en Habitatrichtlijnen. Deze schrijven voor dat als een project significante effecten op Natura 2000-gebieden kan hebben, een passende beoordeling moet volgen.

Doorgaans volstaat een Milieueffectrapport (MER) om in aanmerking te komen voor een vergunning op grond van de Wet beheer Rijkswaterstaatswerken (Wbr), de 'bouwvergunning op zee'. In zo'n MER geeft de initiatiefnemer aan wat de mogelijke effecten zijn van de voorgenomen aanleg van het park en het gebruik en de verwijdering daarvan. Deze verwachte effecten worden door hem op waarde geschat. Op basis van die ingeschatte effecten maakt het bevoegd gezag vervolgens de afweging of het initiatief kan worden vergund of niet.

HUIDIGE VERGUNNINGPROCES

De komende maanden zal uit de door initiatiefnemers in te dienen MER's en locatiespecifieke passende beoordeling blijken hoe groot de effecten zijn en of deze zijn te verminderen of te voorkomen. Een mogelijke mitigerende maatregel is bijvoorbeeld op een andere manier te heien: met grotere tussenpozen de palen de zeebodem inslaan, buiten het vislarvenseizoen (maar daarmee in het lastige stormseizoen) heien of geluidsreducerende technieken toepassen. In het ergste geval moeten verstrekkende maatregelen worden genomen, zoals alternatieve aanlegmethoden (boren ipv heien of gravity based-constructies die niet in, maar op de bodem rusten).

VOORWAARDE

Voor de beide windturbineparken voor de kust van Egmond is voorafgaand aan de bouw ook met een MER ingeschat hoe groot de effecten van de voorgenomen activiteit zouden zijn. Dat is gedaan op basis van gegevens die zijn verzameld bij de bouw van buitenlandse windparken. Tot dan toe was nog nooit het onderwatergeluid van heiactiviteiten in het Nederlandse deel van Noordzee (EEZ) gemeten. Op grond van het MER is de vergunning afgegeven, onder de voorwaarde dat tijdens de bouw en het gebruik van de windparken het onderwatergeluid goed zou worden onderzocht.

MONITOREN EN EVALUEREN

Het monitoren en evalueren van de effecten van aanleg en gebruik van de beide windparken ging met aanloopproble-



men gepaard. Monitoren blijkt een dure activiteit, die niet direct in het belang van initiatiefnemers is, maar vooral de overheid kan helpen meer inzicht te verkrijgen in de beoordeling van de effecten relevant voor vergunningverlening. Dit betekent dat naar de toekomst andere afspraken zullen worden gemaakt over de rolverdeling tussen overheid en initiatiefnemers over het vinger-aan-de-pols houden ten aanzien van de ecologische effecten.

Nu de uitkomsten van de generieke en locatie-specifieke passende beoordeling binnenkomen, lijkt de cirkel rond: de passende beoordeling die vereist is om de besluitvorming rond de bouw van de nieuwe windparken mogelijk te maken, is gevoed door de geluidsmetingen die zijn uitgevoerd bij de aanleg en het gebruik van de huidige windparken. Nieuwe monitoringsresultaten zullen helpen om verkregen inzichten uit te bouwen en aan te scherpen.

VOOR MEER INFORMATIE:

Sander de Jong

(VenW, RWS Noordzee)

Telefoon 070 336 66 41

sander.de.jong@rws.nl

Natuurbalans 2008: natuurkwaliteit Noordzee kan beter

De natuurkwaliteit van de Noordzee is half zo goed als zij in de natuurlijke situatie zou zijn. Dat stelt het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) in de pas verschenen Natuurbalans 2008. Wel stelt het PBL dat het natuur- en milieubeleid gunstige gevolgen heeft voor de Nederlandse natuur. De oppervlakte aan natuurgebied neemt bijvoorbeeld toe en de milieu- en ruimtecondities verbeteren.

Tabel 1: belangrijkste algemene conclusies uit de Natuurbalans 2008 voor de zoute wateren	
1	Het natuurbeleid kan aan kracht winnen als het meer gericht wordt op het halen van de doelen tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten. Dit kan onder meer bereikt worden door de samenhang met andere beleidsterreinen, zoals voor water en ruimtelijke ordening, te versterken.
2	De doelmatigheid kan ook worden versterkt door prioriteit te geven aan de internationaal unieke natuurwaarden die voortkomen uit de bijzondere ligging van ons land in een delta. Voorbeelden zijn de heiden, de duinen, de Waddenzee, beken, moerassen en kwelders.
3	De natuurkwaliteit in de Noordzee is nog niet zichtbaar verbeterd. Wereldwijd staat de biodiversiteit van oceanen en zeeën onder druk vooral door overbevissing. De visserij is nog niet duurzaam.
4	Het beleid maakt de natuur niet robuust genoeg om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen. Daarvoor zijn diverse maatregelen nodig.

Brandweer gaat korpsen opleiden tot brandblusser op zee

Meerdere brandweerkorpsen, waaronder die van Rotterdam, zijn bereid zich te bekwamen in het blussen van branden aan boord van passagiersschepen op zee. Samen met Zeeland en België verzocht VenW de Europese Commissie subsidie te geven om deze brandweerteams in te zetten op de Westerschelde en de Noordzee.

Het aantal passagiersschepen dat over de Noordzee vaart, Nederlandse havens aan- doet of via de Westerschelde naar Antwerpen vaart, neemt toe. Recente incidenten met brand aan boord van dit type schepen laten zien dat de bemanning, ondanks wet- telijk verplichte opleidingen, onvoldoende in staat is om adequaat op te treden, met soms slachtoffers als gevolg. Voor een kapitein zit er weinig anders op dan tot evacuatie over te gaan, waarvoor hij de hulp van de Kustwacht inroept. Evacue- ren brengt echter grote risico's met zich mee. Daarom zoekt de Directeur Kustwacht naar mogelijkheden om zo'n Search and Rescue-actie zo lang mogelijk uit te stellen. Het beschikbaar hebben van een brand- weerteam is daarbij van groot belang. In de nota Maritieme en aeronautische noodhulp die RWS Noordzee op verzoek van VenW DGLM heeft opgesteld, is het kunnen inzet- ten van een brandweerteam op passagiers- schepen opgenomen. De staatssecretaris van VenW heeft zich hiermee akkoord ver- klaard.

ROTTERDAM
De taak van het brandweerteam, bestaande uit drie officieren en zes manschappen, bestaat uit het adviseren van de kapitein en het assisteren van de bemanning. Na een verzoek van de kapitein aan de Kustwacht moet het brandweerteam binnen één uur naar het schip kunnen vertrekken. Nadat duidelijk werd dat bergingsbedrijven het niet als hun taak zien om zo'n team op afroep beschikbaar te hebben, hebben enkele brandweerkorpsen, waaronder de Geza- menlijke Brandweer (GB) Rotterdam, aan- gegeven zich te willen bekwamen om deze taak te kunnen uitvoeren. Zij kunnen die kennis en kunde immers ook in hun eigen gebied gebruiken. Afgesproken is dat een brandweerteam wordt ingezet totdat de ber- ger zelf voldoende personeel en middelen ter plaatse kan inzetten. In het project BroNS (Brandweer op de Noord- zee als pré-SAR-actie) dat RWS Noordzee in opdracht van DGLM uitvoert, zal de GB voor de brandweertaak op passagiersschepen op zee worden opgeleid en uitgerust.

ZEELAND
De Veiligheidsregio Zeeland voert een groot project uit om bestuurders en hulpdiensten, inclusief RWS, beter toe te rusten voor inci- denten op de Westerschelde. Brandbestrij- ding aan boord van passagiersschepen en schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren, is daarbij een speerpunt. Om die reden heeft de Zeeuwse commissaris van de koningin aan de staatssecretaris van VenW gevraagd samen op te trekken bij het opleiden en uit- rusten van brandweerteams op zeeschepen. Door ook nog samen te werken met België kan er bovendien aanspraak worden gemaakt op subsidie in het kader van het EC-pro- gramma voor Civil Protection. De staatsse- cretaris is op dit verzoek ingegaan. In augustus is het subsidieverzoek voor het gecombineerde project MIRC BEL/NED inge- diend (MIRC: Maritieme Incidenten Respons Groep). In december zal blijken of, en zo ja, hoeveel subsidie de EC toekent. Afhankelijk daarvan besluiten de partijen hoe zij verder gaan. Gaan zij door, dan zal BroNS opgaan in het project MIRC BEL/NED.

van de stikstof- en fosfaatconcentraties in de zee (aanpak van de eutrofiëring). Hierover zijn in OSPAR-verband afspraken gemaakt en er zijn ook maatregelen getroffen, maar door de lange hersteltijd wordt het doel niet op tijd gehaald. Een ander voorbeeld is de visserij. Het visserij- beleid heeft weliswaar bijgedragen aan het terugdringen van de overbevissing, maar de meeste vissoorten verkeren nog altijd in de gevaarzone. Meer dynamiek graag
Herstel van de estuariene dynamiek wordt als oplossing gezien voor de verbetering van de waterkwaliteit en voor een duurzaam herstel van de natuurkwaliteit. Het zelfreini- gend vermogen van estuaria kan beter worden benut om de waterkwaliteit te verbeteren. Door meer zoet-zoutgradiën- ten en dynamiek te creëren vergroot je ook de biodiversiteit. Daardoor ontstaan er bijvoorbeeld meer mogelijkheden voor vismigratie, wat weer goed is voor het 'visbestand'.

RUIMTELIJKE ORDENING OP DE NOORDZEE
Gezien het intensieve gebruik van de Noordzee is het maken van een ruimtelijke afweging tussen functies belang- rijk. Daar hoort behoud van mariene natuur nadrukkelijk deel van uit te maken. De Natuurbalans geeft aan dat de natuur gebaat is bij ruimte voor beschermde natuurgebie- den, waar zeedieren ongestoord kunnen opgroeien.

VOOR MEER INFORMATIE:
Eveline Reynhout
(VenW, RWS Noordzee)
06 52 35 45 42
Eveline.Reynhout@rws.nl



De bedoeling is dat er permanent twee spe- cialistische teams – plus hun vervanging – klaar staan om te worden ingezet op zee- schepen (passagiersschepen en schepen met gevaarlijke stoffen). Niet alleen voor de Nederlandse kust, maar ook op Het Kanaal, als de Franse, Britse of Belgische Kustwacht daar om vraagt.

VOOR MEER INFORMATIE:
Dick Knoester
(VenW, RWS Noordzee)
Telefoon 070 336 66 33
dick.knoester@rws.nl

Grenzen op zee schuiven op door zeebodemdynamiek

Sinds kort is het mogelijk kaarten met de grenzen op zee te downloaden vanaf de website van de Dienst der Hydrografie. Deze grenzen veranderen enkele keren per jaar onder invloed van gekarteerde zeebodembeweging.

Grenzen op zee worden getrokken volgens de voorschriften van het VN Zeerechtverdrag, ook bekend onder de Engelse naam UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea). Landen hebben diverse rechten tot op diverse afstanden vanaf de kust. Deze zones voor de kust, zoals de territoriale zee, worden zijdelings begrensd door de zogenaamde equidistantielijn met een ander land, tenzij beide landen anders zijn overeengekomen. De equidistantielijn verbindt alle punten die zich even ver van de kust van beide landen bevinden. Voor de bepaling van de kustlijn hanteert het Zeerechtverdrag het begrip basislijn, bestaande uit normale en rechte basislijnen. De rechte zijn bij wet vastgelegd en sluiten de zeegaten af, de normale zijn de nul-meterdieptelijnen zoals weergegeven op de meest recente zeekaarten, op een schaal van minstens 1:150.000. Namens de Neder-

landse overheid geeft de Dienst der Hydrografie deze zeekaarten uit. Veel zeegaande schepen zijn verplicht deze kaarten aan boord te hebben. Zeekaarten geven diepten niet ten opzichte van het bekende NAP, maar ten opzichte van een laagwatervlak, zodat de getoonde diepte vrijwel altijd gegarandeerd kan worden.

DROOGVALLINGEN

Het uitrekenen van grenzen op zee is ook een taak van de Dienst der Hydrografie. Een complicatie daarbij is dat de nul-meterdieptelijn in het Nederlandse deel van de Noordzee aan grote veranderingen onderhevig is. Dit is vooral belangrijk voor droogvallende delen van de zeebodem, zoals die voor de Zeeuwse en de waddenkust. Deze droogvallingen maken onderdeel uit van de basislijn, als ze dichter dan twaalf nautische mijlen bij de doorlopende kustlijn liggen. Stromingen

transporteren zand, zodat droogvallingen verdwijnen en elders weer verschijnen. Een tweede oorzaak van verandering van de nul-meterdieptelijn is de overschakeling op een ander laagwatervlak. Volgens internationale afspraken gaan alle hydrografische diensten wereldwijd eenzelfde definitie van het referentievlak voor diepten hanteren, het Lowest Astronomical Tide (LAT). De basislijn bestond in de zomer van 2006 nog uit nul-meterdieptelijnen ten opzichte van het oude laagwatervlak. Sinds de afgelopen zomer zijn die allemaal vervangen door dieptelijnen ten opzichte van het nieuwe LAT-laagwatervlak.

BESCHIKBAARHEID

De veranderingen in de diverse zones voor de kust zijn te talrijk en frequent om het bijhouden daarvan over te laten aan bijvoorbeeld vissers of andere gebruikers. Het kaartje geeft daarvan een indruk. In het verleden stuurde de Dienst der Hydrografie nieuwe zonegrenzen per e-mail toe aan eenieder die zich daarvoor had aangemeld. Sinds kort wordt deze service aangeboden op een nieuw deel van de website www.hydro.nl, waar gebruikers zelf de actuele informatie kunnen vinden, en kunnen downloaden in diverse dataformats. De Dienst der Hydrografie hoopt hiermee meer duidelijkheid te scheppen over de actuele reikwijdte van Nederlandse wetgeving.

VOOR MEER INFORMATIE:

Leendert Dorst

(Koninklijke Marine, Dienst der Hydrografie)
Telefoon 070 316 28 26
geo@hydro.nl

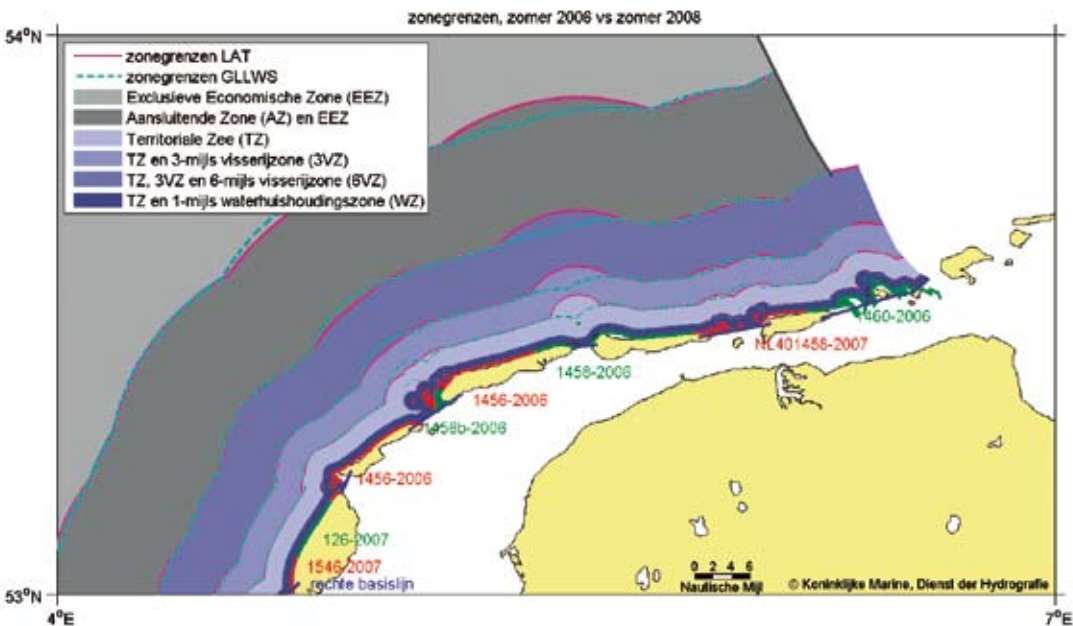


Meerdere ministeries hebben iets te zeggen over de Noordzee. Voor bedrijven en organisaties die iets ondernemen op de Noordzee is het dan ook niet altijd even gemakkelijk om een antwoord te vinden op vragen aan de overheid. De overheid wil hen daarbij beter van dienst zijn met het Noordzeeloket. Het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



Grenzen van diverse zones voor de Nederlandse kust zoals die golden in de zomer van 2006 en in de zomer van 2008. De relevante zeekaarten voor de samenstelling van de basislijn zijn afwisselend weergegeven in rood en groen, waarbij de korte nummers verwijzen naar papieren zeekaarten, en de langere naar ENC's (elektronische zeekaarten).

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 Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat Noordzee
Rijkswaterstaat Waterdienst
Dienst der Hydrografie
Sander de Jong
Stichting de Noordzee

Vormgeving

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
– Directoraat-generaal Energie en Telecommunicatie

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

Kustwachtcentrum

Ministerie van Buitenlandse zaken

Ministerie van Defensie

Ministerie van Financiën

Colofon