

in dit nummer:

IDON GAAT MEER STRATEGISCHE LIJNEN
UITZETTEN

REDE IJMUIDEN VEILIGER DOOR NIEUW
VERKEERSSCHEIDINGSTELSEL

ZANDWINSTRATEGIE: VOORRAAD OPTI-
MAAL BEHEREN EN GEBRUIKEN

HET AANTAL OLIEVLEKKEN OP DE NOORD-
ZEE DAALT

IN WINDENERGIEPARKEN LIJKT MEER
MOGELIJK

ALLE BELEID VOOR DE NOORDZEE OP EEN
RIJTJE

FLINKE VOORUITGANG IMPLEMENTATIE
KRM

OP WEG NAAR INTERNATIONALE STAN-
DAARDISATIE VOOR BEOORDELING ONDER-
WATERGELUID

KABINET KIEST VOOR CO₂-OPSLAG IN
LEGE GASVELDEN IN ZEE

DE ZEEGRENS TEN NOORDEN VAN HET
EEMS-DOLLARDBIED

MULTIFUNCTIONELE ZEEBOERDERIJ WINT
PRIJSVRAAG

OSPAR-MINISTERS EN NOORDZEE-
BEHEERDERS ENTHOUSIAST OVER QUALITY
STATUS REPORT 2010

Retouradres:

RWS Dienst Noordzee
Postbus 5807
2280 HV Rijswijk

Het Interdepartementaal Directeurenoverleg Noordzee (IDON) is een samenwerkingsverband tussen de ministeries van Defensie, Economische Zaken Landbouw en Innovatie (EL&I), Infrastructuur en Milieu (IenM)

juni 2011, nummer 13

DUBBELINTERVIEW

IDON gaat meer strategische lijnen uitzetten

Het IDON kwam onlangs voor de zeventigste keer bijeen. Een mooie aanleiding om stil te staan bij doel en werkwijze. Gaat het IDON door op de ingeslagen weg of zijn veranderingen nodig? Een vraaggesprek met voorzitter Renske Peters en IDON-lid Maarten Kool.

Waarom is het IDON belangrijk?

Renske Peters: 'De bewindslieden nemen de besluiten over het Noordzeebeleid; het IDON is er om de besluitvorming voor te bereiden, om te adviseren en om af te stemmen.'

Maarten Kool: 'Ik zit in het IDON vanwege de afstemming met het visserijbeleid. Afstemming is belangrijk omdat de Noordzee intensief wordt gebruikt, en niet alleen door de Nederlandse vissers. Zonder afstemming zou het niet goed gaan met de ruimtelijke ontwikkeling. Overigens wordt het zeevisserijbeleid met rechtstreekse doorwerking volledig in Brussel geregeld, voor alle lidstaten.'

Renske Peters: 'Brussel heeft bij veel meer beleidsonderdelen een vinger in de pap. We opereren in een complexe omgeving, want van wie is de Noordzee? Hij strekt zich verder uit dan Nederland. Nationaal en internationaal beleid lopen in elkaar over. Behalve met Brussel hebben we bijvoorbeeld ook te maken met OSPAR – dan gaat het onder andere over waterkwaliteit – en voor wat de zeevaart betreft zelfs met wereldwijde afspraken. We kunnen dus niet zomaar alles in het IDON onderling regelen.'

PUBLIEKE VERANTWOORDELIJKHEID

'De Noordzee is het enige gebied waar alleen het rijk over gaat', brengt Peters in herinnering. 'Wij maken het beleid ervoor en wij zijn de beheerder. De vraag hoe we tot een goed beheer kunnen

komen, houdt ons voortdurend bezig. Hoe kunnen we belemmeringen opheffen zodat functies een plek kunnen krijgen? Op de Noordzee spelen veel belangen en we moeten ook naar de lange termijn kijken. Bijvoorbeeld als we locaties bepalen voor windenergie, een discussie die nu volop gaande is. Hoewel het steeds beter lukt om tot ruimtelijke ordening op zee te komen, wil Brussel toch *marine spatial planning*, misschien zelfs vervat in een richtlijn. Toch vragen wij ons af of dat wel moet. We doen het immers al goed.'

Kool: 'Het gaat niet alleen om nieuwe functies, maar ook om bestaand gebruik dat daarvoor moet inschikken of soms zelfs moet wijken. Dat moet je zorgvuldig afwegen. Wij hebben een publieke verantwoordelijkheid. We moeten afwegen waar Nederland voor hoort te staan.'

'Dat vraagt om goed samenspel, om hoor en wederhoor van alle sectoren', beaamt **Peters**. 'Wat wil men? Wat kan er? Vorig jaar is er naar aanleiding van de discussie over windenergielocaties een bijeenkomst geweest met alle betrokken sectoren. RWS Noordzee, die de vergunningen verleent, deelt met de stakeholders de afwegingen die we maken.'

'CONCURRENTIE' VOOR HET IDON

Peters: 'Onze 70ste vergadering was aanleiding voor evaluatie en reflectie. Het IDON is niet het enige gremium dat zich met de



Naam: Maarten Kool

Functie: plaatsvervangend directeur directie Agroketens en Visserij, ministerie van EL&I. Houdt zich in het bijzonder bezig met zeevisserijbeleid. IDON-lid sinds augustus 2010.



Naam: Renske Peters

Functie: directeur Water (waaronder Noordzeebeleid) bij DG Water, ministerie van IenM. Uit dien hoofde sinds twee jaar voorzitter van het IDON.

Noordzee bezighoudt; er zijn meer spelers. Niet alleen hier vinden afwegingen plaats, maar ook elders. Neem het energiedossier. Dat er minder windenergie op zee komt, is geen afweging die in het IDON is gemaakt. We moeten ons afvragen of de samenstelling van het IDON nog klopt en of we de goede onderwerpen en de juiste werkwijze te pakken hebben. We praten in het IDON veel over technische en operationele zaken, dat is zo gegroeid. Misschien moeten we het meer over strategieën hebben, waarbij we het internationale kader goed in beeld houden. We hebben dit vorige week besproken en zijn het daar wel over eens.’

Kool: ‘We moeten onderscheid maken tussen beleids- en uitvoeringsvraagstukken. Door de aanwezigheid van RWS Noordzee als coördinerend beheerder in het IDON gaat het nu vaak over de beheerderspraktijk.’

Peters: ‘De politieke realiteit brengt een focus op de korte termijn met zich mee.’ ‘Hoeveel tijd we in verband met de windenergielocaties al niet hebben besteed aan het probleem van de kleine mantelmeeuw... We gaan een nieuw tijdperk in. De balans tussen dieper gaan en de korte termijn moet beter. Welke stukken doen ertoe? Waar richten we onze energie op? Dat vraagt wat van ons en van degenen die ons helpen bij de voorbereiding van de vergaderingen. We zullen duidelijk moeten maken wat we van hen verwachten en hen anders moeten aansturen.’

SAMENSTELLING IDON

Het ministerie van IenM levert de meeste IDON-deelnemers: de voorzitter en secretaris komen van DG Water en verder zijn RWS Noordzee, Kustwacht, DG Luchtvaart en Maritieme Zaken en sinds kort ook DG Ruimte vertegenwoordigd. Het ministerie van EL&I vaardigt drie deelnemers af: van DG Energie, Telecom en Mededinging, DG Agro (waarin visserij zit) en DG Natuur en Regio; de andere departementen (Buitenlandse Zaken, Financiën en Defensie) ieder één. Alles bij elkaar tien leden die 5 à 6 keer per jaar bijeenkomen.

Kool: ‘De belangen op de Noordzee zijn soms tegenstrijdig. Dan gaat het erom dat we de keuzes goed voorleggen.’

Peters: ‘Ja, als we die in beeld hebben, dan moeten we escaleren naar de politiek.’

Heeft de samenvoeging van VenW en VROM en van EZ en LNV nog consequenties voor het IDON?

Kool: ‘Bij EL&I opereren we nog naast elkaar. Het oude EZ was sterk vóór windenergie op zee, LNV niet, vanwege de belangen van natuur en visserij. Een complicerende factor is dat deze beleidsvelden ook nog bij verschillende bewindslieden zijn ondergebracht, bij de minister en de staatssecretaris. Het zal niet snel tot een makkelijke synergie komen. Daar moeten we nog veel energie in steken.’

Peters: ‘Het oude VROM is onderdeel van IenM geworden en het aantal medewerkers bij IenM is vergroot. We kunnen elkaar bij de vorming van de nieuwe directoraten gemakkelijker vervangen, dan wel meerdere beleidsterreinen bij elkaar voegen.’

RUIMTELIJKE ORDENING GROOTSTE UITDAGING

Wat zijn de grootste beleidsmatige uitdagingen voor het Noordzeebeleid en voor het IDON?

Peters: ‘De functie- en ruimteverdeling. Het wordt drukker op de Noordzee. Hoe gaan we met de natuur om, de beschermde gebieden op zee? Bij dat vraagstuk speelt mee dat we nog veel niet weten. Aan de andere kant, er is ook al veel onderzoek gedaan. Hoeveel méér moeten we weten? En dan: hoe ver wil Brussel gaan? Als er een richtlijn voor de ruimtelijke ordening komt, zal dat voelen als opgelegd en voor ons te vergaand. Dus wat moeten we nu doen richting Brussel? Welke strategie moeten we volgen? Moeten we gaan overtuigen?’

Kool: ‘We kunnen ons niet veroorloven om Brussel te negeren en niet mee te doen. Dat geldt in ieder geval voor de zeevisserij. Daarbij draait het om de vraag hoe we de bestaande claims naast nieuwe functies kunnen leggen.

Vergeet niet dat visserij een activiteit is die zich afspeelt in publieke ruimte – de Noordzee is van ons allemaal – maar die voor Nederland economisch wel enorm belangrijk is.’

VERANTWOORDELIJKHEID IS NIET OVER TE DRAGEN

Wat gaan we de komende tijd van het IDON merken?

Peters: ‘De Kaderrichtlijn Mariene strategie wordt verder ingevuld. De IDON-leden zullen zich moeten committeren aan een strategie richting Brussel, waarbij we afspreken hoe we het aanpakken en wie wat doet. Daarnaast zullen we de internationale ontwikkelingen goed in de gaten houden. Daarbij moeten we ook kijken naar de stakeholders om ons heen: wat vinden zij van de ontwikkelingen? Wie heeft invloed? Waar zitten de krachten? We zullen onze agenda met hen delen.’

Kool: ‘We zijn op weg naar een nieuw gemeenschappelijk visserijbeleid met lastige punten voor de sector. De visserij voelt zich van alle kanten beperkt. Wat doen we daarmee?’

Peters: ‘Datzelfde geldt voor de energiesector, gezien het nieuwe energiebeleid. De sector heeft geïnvesteerd in windenergie op zee. Hoe houden we de spelers vast, zodat we over een aantal jaren niet weer van voren af aan hoeven te beginnen?’

Kool: ‘Ook al gaan we toe naar een kleinere overheid, de verantwoordelijkheid voor de Noordzee blijft, die kunnen we niet overdragen.’

Peters: ‘Des te belangrijker is de strategische discussie.’

MEER INFORMATIE:

Renske Peters

(IenM, DG Water)

renske.peters@minvenw.nl

Maarten Kool

(EL&I, directie Agroketens en Visserij)

m.kool@minlnv.nl

Rede IJmuiden veiliger door nieuw verkeerssch

Een projectteam van medewerkers van de Havenbedrijven Amsterdam en Rotterdam, de Kustwacht en Rijkswaterstaat Noordzee werkt aan een ontwerp voor een nieuw verkeersscheidingsstelsel dat de veiligheid op de rede van IJmuiden moet verbeteren. Een extra ankergebied en het verbeteren van de veiligheidssituatie bij het Horizonplatform maken deel uit van het ontwerp.

Het rijk en het Overlegorgaan Water en Noordzee zijn – mede op basis van het vorig jaar uitgevoerde *Formal Safety Assessment* (FSA) – tot de conclusie gekomen, dat het creëren van een verkeersscheidingsstelsel en een ankergebied bij IJmuiden een *no regret*-maatregel is in relatie tot alle ontwikkelde varianten voor potentiële windgebieden voor de Hollandse kust. Ook concluderen het rijk en het OWN dat de verkeerssituatie rond het Horizonplatform, waar veel verschillende verkeersstromen samenkomen, valt te verbeteren door die verkeersstromen uit elkaar te halen. Rijkswaterstaat heeft daarom – vooruitlopend op besluitvorming in het kader van het zoekgebied Hollandse Kust (Nationaal Waterplan) – het projectteam opdracht gegeven een ontwerp voor het redegebied te maken.

Begin 2012 kan dat ontwerp via DGLM worden aangeboden aan de *International Maritime Organization* (IMO). De IMO kan vervolgens de verkeersmaatregelen conform internationale afspraken bekrachtigen, zodat ze medio 2013 van kracht zijn. Voor het zover is, zal het ontwerp eerst nog worden voorgelegd aan alle stakeholders en daarna aan het IDON. Zij moeten immers vaststellen of voldoende rekening is gehouden met bestaand gebruik en al verleende (wind)vergunningen.

BIJNA-ONGELUKKEN

Het Havenbedrijf Amsterdam heeft in 2009 een onderzoek verricht naar de veiligheidssituatie op de rede van IJmuiden. Dat onderzoek bracht enkele onwenselijke situaties aan het licht die verbetering behoeven.

Voor de verkeersleiding maakt frequent melding van zogenaamde *near misses*. Een *near miss* ontstaat als schepen niet tijdig of op onjuiste wijze de bepalingen naleven ter voorkoming van aanvaring op zee; de gebeurtenis leidt niet tot schade door een aanvaring tussen de betrokken schepen, maar dat had wel gekund. Deze *near misses* doen zich voor in het redegebied van IJmuiden, met name tussen km 23 en km 43 van de IJ geul. In dat gebied kruist een aantal verkeersstromen in noord-zuidrichting de verkeersstromen van en naar IJmuiden (zie rode cirkel in de figuur).

MEER TANKERS

Uit het onderzoek bleek tevens dat het aantal schepen dat op de rede van IJmuiden wil ankeren, is gegroeid. Deze tendens heeft zich na de crisis voortgezet. Dat ligt aan de forse toename van opslag, *blending* (mengen) en overslag van benzine in de haven van Amsterdam en de ingebruikneming van de VOPAK terminal dit jaar. Daardoor komen er veel meer tankers naar de haven. In de regel zullen tankers in het ankergebied wachten op het vrijkomen van een ligplaats

bij de terminal. Omdat het beschikbare ankergebied regelmatig vol is, wijken schepen echter uit naar andere plaatsen op zee. Dit schept regelmatig gevaarlijke situaties doordat schepen soms ankeren in de buurt van verkeersstromen, waar men ze niet verwacht.

ONWENSELIJKE SITUATIE BIJ HORIZONPLATFORM

De FSA wees uit dat de situatie rond het Horizonplatform een verhoogd risico vormt. Nabij het platform komen enkele verkeersstromen bij elkaar. Dat maakt de verkeerssituatie ter plekke complex en roept onveiligheid op. De operator bevestigt dit. Hij constateert steeds vaker dat de veiligheidszone wordt geschonden. Dat is dus een onwenselijke situatie.

OMLEIDING

Daarom is in de FSA gevraagd of de instelling van een verkeersscheidingsstelsel en een extra ankergebied de veiligheid ter plaatse zou kunnen verbeteren. Dat is het geval, vooral omdat hierdoor de scheepvaart beter wordt gereguleerd. Het betreft het verkeer van en naar het Texelstelsel, van en naar het

Zandwinstrategie: voorraad optimaal beheren en gebruiken

Gezien de mogelijk fors toenemende vraag naar zeezand maakte Rijkswaterstaat zich zorgen of er ook voor de lange termijn (vijftig tot honderd jaar) voldoende duurzaam en betaalbaar zeezand beschikbaar zou zijn. Enerzijds voorzag RWS een grotere vraag naar zeezand vanwege de zeespiegelstijging als gevolg van klimaatverandering; anderzijds voor gebruik in grootschalige infrastructurele projecten op land en in zee, zoals Maasvlakte 2. Daarom is in afstemming met het IDON en de Deltacommissaris een ‘zandwinstrategie’ ontwikkeld.

De zandwinstrategie brengt vraag en aanbod van zeezand gedetailleerd in kaart. Hierbij is uitgegaan van verschillende scenario's. De zandvraag varieert in deze scenario's van gemiddeld 33 miljoen m³ per jaar voor ophoog- en suppletiezand (gebaseerd op het Nationaal Waterplan) tot gemiddeld 110 miljoen m³ per jaar (gebaseerd op het maximale scenario voor zeespiegelstijging van de Deltacommissie). De berekeningen van de voorraad laten zien dat er voor de komende honderd jaar ruim voldoende zeezand beschikbaar is, ook bij het meest extreme vraagscenario.

VISIE

Wel is het belangrijk om de zeezandvoorraad optimaal te beheren en gebruiken, zeker bij een forse toename van de zandvraag. In de zandwinstrategie is hiervoor een visie ontwikkeld, die in januari is besproken en vastgesteld in het IDON. Voor een duurzaam en betaalbaar gebruik van het zeezand is het nodig versnippering van de

voorraad te voorkomen en efficiënt met de ruimte om te gaan. Dat vraagt om ruimtelijk beheer van de zandvoorraad op de Noordzee. Belangrijk daarbij is een evenwichtige en transparante afweging van de verschillende belangen die bij zandwinning spelen. Behalve om bescherming van de kust gaat het om belangen van zandgebruik op het land, natuur, milieu en ruimtegebruik. De veiligheid van de kust heeft uiteraard de hoogste prioriteit.

MAATWERK

De verschillende belangen spelen niet overal in dezelfde mate. Het natuurbelang bijvoorbeeld heeft in de Delta een ander gewicht dan voor de Hollandse kust. Daarom is ervoor gekozen niet één belangenafweging voor de hele kust te maken, maar de belangenafweging per regio te bekijken; maatwerk dus.

De zandwinstrategie is mede opgesteld om te kunnen anticiperen op ontwikkelingen in het kader van de Deltacommissie en het

Deltaprogramma. De strategie bevat elementen die voor het Deltaprogramma van belang zijn, zoals de beschikbaarheid van zand en de condities die daarbij gelden.

VOLGENDE STAP

De volgende stap is het uitwerken en implementeren van de visie, onder andere door het vormgeven van de benodigde kaders en instrumenten voor het beheer en gebruik van de zeezandvoorraad. Hierbij zullen de verschillende beleidsdepartementen en stakeholders worden betrokken.

MEER INFORMATIE:

Michael de Bruijn

(lenM, RWS Noordzee)

Telefoon 070 336 67 19

michael.de.bruijn@rws.nl

Ad Stolk

(lenM, RWS Noordzee)

Telefoon 070 33 66 787

ad.stolk@rws.nl

Erik Evers

(lenM, RWS Waterdienst)

Telefoon 06 53 79 42 67

erik.evers@rws.nl

eidingsstelsel

Maas-Noordstelsel bij Rotterdam en van en naar het Noord-Hinderstelsel. Tevens beveelt de FSA aan om de veiligheid rondom het Horizonplatform te verbeteren door het verkeer van en naar de Westerschelde (Schouwenbank) om te leiden. Het verkeer uit het Texelstelsel in zuidelijke richting, bestemd voor de Westerschelde, zou westelijker kunnen worden geleid, om de locatie van de windvergunning Breeveertien heen.

Om logica in de verkeersafwikkeling te verkrijgen, zou ook de kruising van het scheepvaartverkeer (*precautionary area Maas Junction*) met het verkeer van en naar Rotterdam (Maas-Weststelsel en Eurogeul) moeten worden gedraaid. Bijkomend voordeel is dat de schepen elkaar onder een betere hoek aanvaren. Het past ook bij het gedrag van de scheepvaart: op basis van AIS-gegevens kun je vaststellen dat schepen nu al een vrij westelijke route kiezen vanaf de *Maas Junction* in noordelijke richting, alvorens af te buigen naar het Texelstelsel. Het ontwerp zal worden gebaseerd op de huidige situatie, inclusief de reeds verleende (wind)vergunningen.

OVERLEG OVER VERLENGING WINDVERGUNNINGEN

Parallel aan dit proces wordt overleg gevoerd over de invulling van de motie-Van Veldhoven. Vertegenwoordigers van de windvergunninghouders zijn in gesprek met de partijen die beroep hebben aangetekend tegen de windvergunningen en de overheid. Doel is om te bezien onder welke voorwaarden draagvlak mogelijk is voor verlenging van die vergunningen. Als er een breed gedragen voorstel ligt, kan de staatssecretaris mogelijk een besluit nemen over een aanvullend windgebied voor de Hollandse kust. Mocht dit het geval zijn, dan zal op basis van dat besluit het ontwerp van het verkeersscheidingsstelsel IJmuiden worden aangepast.

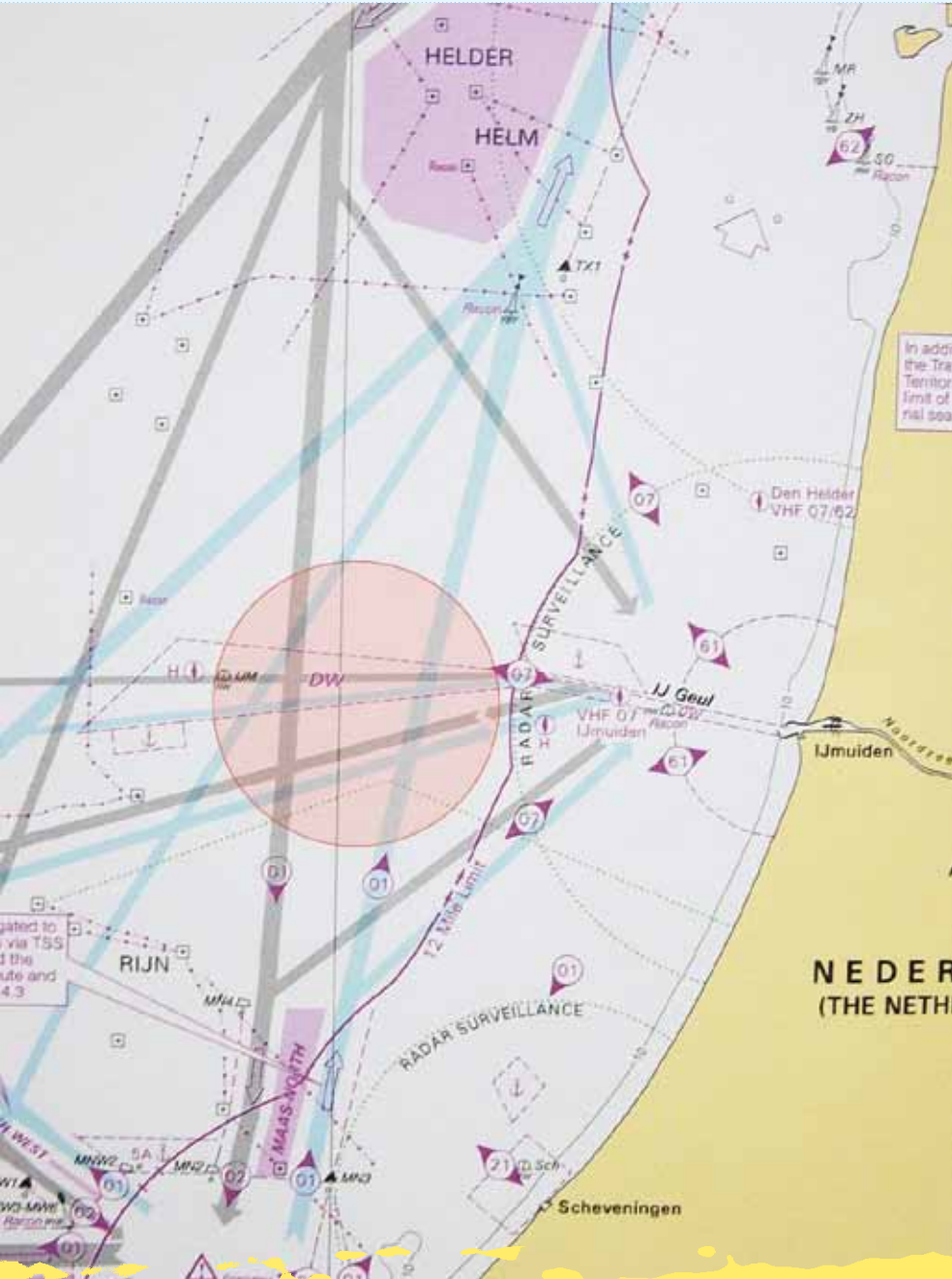
MEER INFORMATIE:

Jacques van Kooten

(lenM, RWS Noordzee)

Telefoon 070 336 66 66

jacques.van.kooten@rws.nl



Het aantal olievlekken op de Noordzee daalt

De Noordzeestaten hebben in de *Bonn Agreement* afspraken gemaakt over de wijze van surveilleren en bestrijden van verontreinigingen op de Noordzee. Rijkswaterstaat Noordzee registreert al geruime tijd waarnemingen van verontreinigingen in de Nederlandse Exclusieve Economische Zone. Afhankelijk van de aard en de omvang van de vlekken besluit de dienst menskracht en materieel in te zetten om de verontreiniging op te ruimen.



Bestrijding van olievlekken op zee

RWS Noordzee houdt de waarnemingen bij in de VluVerO-database (Vluchten, Verontreinigingen en Overtredingen). De registraties zijn afkomstig van het kustwachtvliegtuig (uitgerust met *remote sensing* apparatuur), van satellietbeelden en van meldingen van gebruikers van de Noordzee. De waarnemingen met het kustwachtvliegtuig zijn het meest geschikt voor een analyse van de verandering in tijd en ruimte. Bij daglicht wordt tevens de aard van de vlek vastgelegd. Voor olievlekken geldt dat de hoeveelheid olie wordt geschat op basis van de *Bonn Agreement* kleurcodetabel.

WAARNEMINGEN

Uit de analyse van de waarnemingen uit de periode 1992–2009 zijn enkele feiten en ontwikkelingen vermeldenswaardig: Het grootste deel van de geïdentificeerde vlekken betreft minerale olie. Andere aangetroffen verontreinigingen zijn onder meer chemicaliën en dierlijke en plantaardige olie. Een aanzienlijk deel van de waargenomen vlekken heeft een onbekende samenstelling. Het absolute aantal 'onbekende' vlekken is in de onderzoeksperiode gedaald. Maar omdat het totale aantal geïdentificeerde vlekken

RELATIE MET VOGELS

OSPAR heeft een Ecological Quality Objective (EcoQO) ontwikkeld waarbij met olie besmeurde zeekoeten worden gebruikt als een graadmeter voor de vervuiling van de zee met olie. De zeekoet is een talrijke en oliegevoelige vogel. Het voordeel van deze graadmeter is dat er een direct verband tussen olie en vogels wordt gegeven. Verder is deze methode niet afhankelijk van daglicht. Ook bij deze EcoQO is er een afnemende trend van olievervuiling zichtbaar, met name in de Waddenzee: van 58 procent met olie besmeurde zeekoeten in 2001 en 50 procent in 2005 tot 33 procent in 2010.

(met name olie) nog sterker is gedaald, is het relatieve aandeel van de vlekken met onbekende samenstelling toegenomen (van ongeveer 45 procent naar 65 procent). Het merendeel van de verontreinigingen betreft hoeveelheden minder dan 10 à 20 m³. Sinds 2000 overschrijdt het waargenomen totaalvolume zelden de 50 m³. Er is geen verband gevonden tussen het aantal vlekken en de dag in de week. Wel is een piek geconstateerd in de avond en nachtelijke uren. Bij deze vlekken is het echter onduidelijk om welke type verontreiniging het gaat, aangezien identificatie en kwantificering zonder daglicht niet mogelijk zijn. De belangrijkste lozers zijn de beroeps-scheepvaart en boorplatforms.

TRENDS IN DE TIJD

In totaal zijn vanaf het begin van de gestructureerde opslag van de waarnemingen tot nu ongeveer 20.000 vluchten uitgevoerd; de laatste jaren gaat het om zo'n 1.200 à 1.500 vluchten per jaar. Aangezien het aantal vluchten per jaar varieert, is de trendanalyse uitgevoerd met de parameter 'aantal waargenomen vlekken per vliegtuig'. Die parameter laat een statistisch significante daling zien (zie figuur 1 en kader).

GEOGRAFISCHE TRENDS

De plaats van een lozing is van belang voor de mogelijke impact. Figuur 2 toont een voorbeeld van een ecologische gevoeligheidskaart, in dit geval van de periode augustus–september. Voornamelijk het voorkomen van zeevogels en in mindere mate van juveniele vis duidt aan waar de kwetsbaarheid van het mariene ecosysteem relatief hoog is. In het voorbeeld is de gevoeligheid ter plaatse van de Oestergronden en het Friese Front aanzienlijk hoger dan voor de Zeeuwse en Hollandse kust (in andere perioden ziet dat beeld er anders uit). Uit de analyses blijkt dat meer dan 50 procent van het totaal aantal olieverontreinigingen voorkomt in kwetsbare en zeer kwetsbare gebieden. Dit is nog niet verder onderzocht.

VERVOLG

Een mogelijk vervolg van het project zou kunnen zijn om de data van meerdere Noordzeestaten die zijn aangesloten bij de *Bonn Agreement* op dezelfde wijze te bewerken. De haalbaarheid daarvan wordt nu onderzocht.

MEER INFORMATIE:

Rob van Zoest

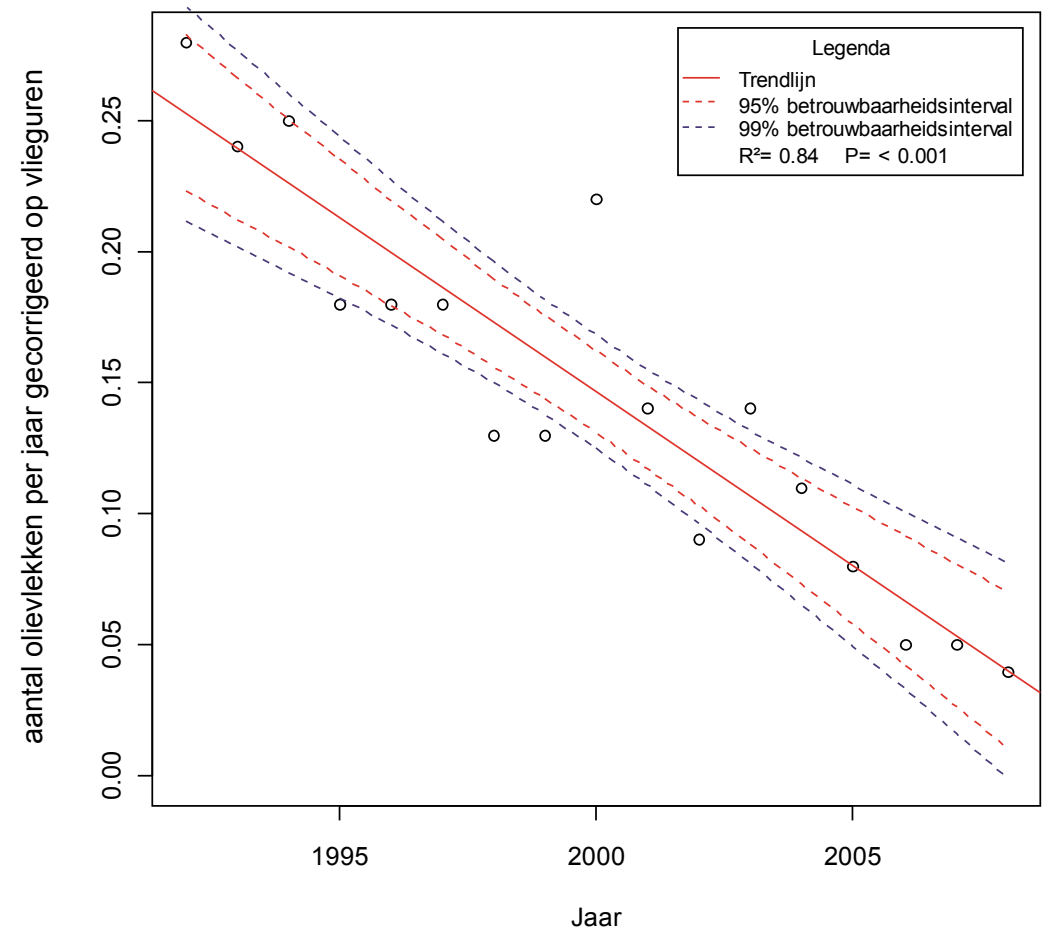
(Grontmij Nederland B.V.)
Telefoon 030 63 44 819 of 06 510 508 27
rob.vanzoest@grontmij.nl

Edwin Verduin

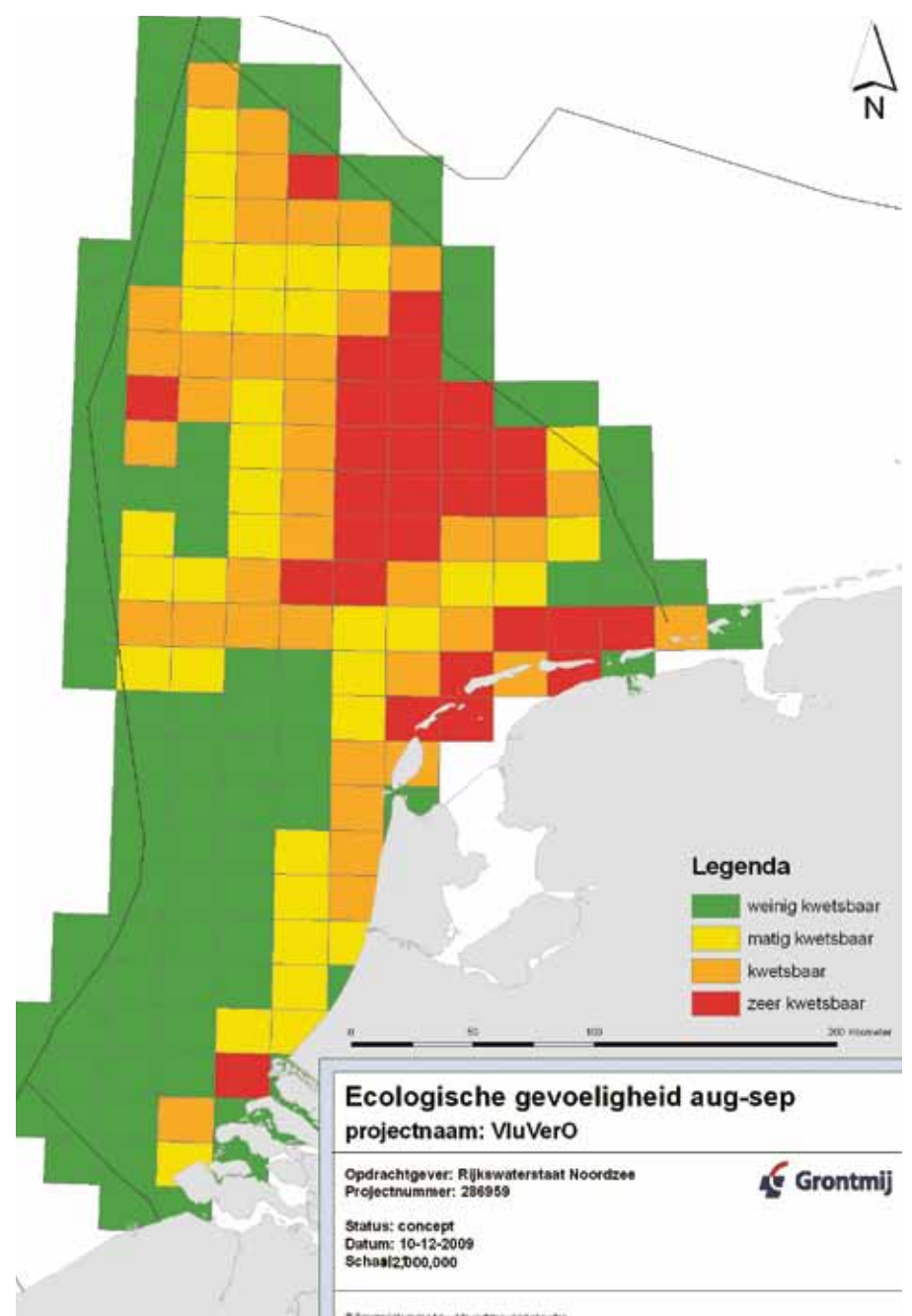
(Grontmij Nederland B.V.)
Telefoon 020 59 22 244 of 06 223 731 16
edwin.verduin@grontmij.nl

Arie Visser

(IenM, RWS Noordzee)
Telefoon 070 33 66 600 of 06 538 486 68
arie.t.visser@rws.nl



Figuur 1: Het aantal olievlekken per vliegtuig als functie van het jaar van waarneming



Figuur 2: Ecologische gevoeligheid in de periode augustus - september (Bron: Alterra rapport 1589, 2007)

In windenergieparken lijkt meer mogelijk

Op het Nederlandse deel van de Noordzee mag niet worden gevaren in windenergieparken. Enkele buurlanden zijn minder streng, maar ze hantieren wel allemaal andere regels voor het multifunctioneel gebruik van de ruimte die door offshore windenergieparken in beslag wordt genomen. Rijkswaterstaat verkent hoe de mogelijkheden voor medegebruik van Nederlandse windenergieparken kunnen worden verruimd.

In sommige windenergieparken op de Noordzee zijn pleziervaart en niet-bodemberoerende visserij toegestaan. In weer andere wordt onderzocht of combinaties mogelijk zijn met 'statische' vormen van medegebruik, zoals maricultuur of installaties voor de benutting van golfenergie. Rijkswaterstaat verkent de mogelijkheden voor medegebruik van windenergieparken. De internationale context geeft hier aanleiding toe. En het Nationaal Waterplan stelt dat er op de Noordzee in principe ruimte is voor medegebruik, mits de eerste initiatiefnemer/vergunninghouder daarvan geen onevenredige schade of hinder ondervindt. Meer specifiek voor windenergieparken is gesteld dat de voorwaarden worden onderzocht waaronder medegebruik – denk aan recreatie, niet-bodemberoerende visserij, mariene aquacultuur of andere vormen van duurzame energieproductie – zou kunnen plaatsvinden. Mogelijk leidt dit ook tot een heroverweging van het huidige doorvaarverbod voor deze typen activiteiten.

RUIMTECLAIM

In het vorige kabinet is de doelstelling vastgelegd om vóór 2020 6.000 megawatt aan windenergie offshore op te wekken. Als het daarvan komt, legt dat een forse claim op de ruimte, terwijl de Noordzee nu al tot de drukste zeeën behoort. Vandaar de behoefte om op korte termijn inzicht te krijgen in de voorwaarden waaronder medegebruik mogelijk is. Wel moet de veiligheid gewaarborgd zijn en moet medegebruik ook geen schade aan de windmolens berokkenen.

VEILIGHEID

Al met al moet Rijkswaterstaat rekening houden met vele facetten en belangen. Zo mogen er geen onveilige situaties ontstaan wanneer een klein schip een windenergiepark uitvaart in de richting van een nabije verkeersroute. Ook het risico op schade aan kabels en windturbines moet acceptabel klein blijven. Verder moet er antwoord komen op de vraag hoe de regels worden nageleefd. En of in ieder park dezelfde regels moeten gelden of dat er uitzonderingen mogelijk zijn.

VERKENNING

Uit een eerste verkenning blijkt dat kleine schepen veilig tussen de windturbines kunnen navigeren. Bovendien kan het uit oogpunt van scheepvaartveiligheid een voordeel zijn als kleine schepen door de windenergieparken kunnen varen, want dan hoeven ze minder gebruik te maken van de doorgaande scheepvaartroutes. Wel moet er dan bij het uitvaren uit de parken voldoende afstand zijn tot de scheepvaartroutes.

De voorwaarden die aan visserij moeten en kunnen worden gesteld, zijn nog onderwerp van onderzoek. Een ander punt is hoe in de ver weg gelegen parken de *search and rescue*-operaties binnen de normen zijn uit te voeren.

Blijkt er daadwerkelijk behoefte te zijn aan medegebruik van de windenergieparken, dan hebben de betrokken sectoren nog de tijd om gezamenlijk de voorwaarden voor medegebruik aan te scherpen, totdat de vergunningverlening van nieuwe parken van start gaat. Nu wordt alvast bekeken of één of meerdere experimentele initiatieven onder heldere voorwaarden kunnen dienen als een vervolgstap in dit traject. Hierbij krijgen de verschillende partijen de mogelijkheid tot *joint fact finding* en kunnen ze gezamenlijk de belangen proberen te verenigen.

MEER INFORMATIE

Janneke van Berlo

(IenM, RWS Noordzee)

Telefoon 070 33 66 825 of 06 31 74 04 47

janneke.van.berlo@rws.nl



Alle beleid voor de Noordzee op een rijtje

Het gebruik van de Noordzee verandert. Dat leidt tot nieuwe maatschappelijke vraagstukken en aanpassing van het beleid. Het Nationaal Waterplan (NWP) en de Beleidsnota Noordzee, beide vastgesteld in 2010, geven het rijksbeleid voor de Noordzee integraal weer. De beleidsopgaven vragen om hun eigen processen en projecten. Daarom is er sprake van meerdere (sectorale) beleidstrajecten in verschillende stadia van ontwikkeling, waardoor het overzicht en de onderlinge samenhang verloren kunnen raken. Om de belanghebbenden in de gelegenheid te stellen te anticiperen op de trajecten en de momenten voor deelname, presenteert het IDON-secretariaat in het kort de meest in het oog springende processen en projecten van dit jaar. Op het Noordzeeloket komt een integrale agenda van geplande activiteiten en bijeenkomsten.

Integraal Beheerplan Noordzee (IBN)

Het IBN geeft een integraal overzicht van de wijze waarop de rijksoverheid het beheer van de Noordzee heeft vormgegeven. Het IBN heeft de status van een beleidsregel en is een uitwerking van het Nationaal Waterplan en van de verschillende wetten en verdragen die op de Noordzee van toepassing zijn.

Met de vaststelling van het Nationaal Waterplan is er dusdanig veel gewijzigd dat het noodzakelijk is om het IBN te herzien. Met name de wijze waarop het ruimtelijke beheer van de Noordzee is vormgegeven, is wezenlijk veranderd. De overheid heeft gebieden aangewezen voor de functies op zee die voor Nederland van nationaal belang zijn. Daarmee neemt ze meer de regie in de planvorming om de beschikbare ruimte op zee zo efficiënt mogelijk te benutten.

Een van de kernelementen van het herziene IBN is het integraal afwegingskader met de stappen die in samenhang en in de juiste volgorde doorlopen moeten te worden bij de aanvraag van een vergunning. In mei/juni 2011 heeft consultatie plaatsgevonden over het concept-IBN. Doel daarvan is na te gaan

of het IBN duidelijk en begrijpelijk is, en of deze beleidsregel, of de formulering daarvan, voor belanghebbenden werkbaar is.

Consultatie geschiedde via het internet: Noordzeeloket.nl en Overheid.nl. Daarnaast werden alle OWN-leden om een reactie gevraagd. De ministerraad stelt het IBN uiteindelijk in, of vlak na de zomer vast. Het herziene IBN 2010-2015 zal voor het einde van het jaar worden gepubliceerd en daarmee van kracht worden.

MEER INFORMATIE:

Robin Hamerlinck

(lenM, RWS Noordzee)

robin.hamerlinck@rws.nl

Zandwinstrategie

Het is van nationaal belang dat de maatschappelijk aanvaardbare mogelijkheden voor winning van zand worden benut. In de (nabije) toekomst is immers veel zand nodig om droge voeten te houden.

De strook tussen de doorgaande NAP – 20 meter dieptelijn en de 12-mijlszone herbergt tot 2040 ruim voldoende zand om te voldoen aan de toekomstige vraag (uit het advies van de Deltacommissie) naar betaalbaar zand voor zandsuppletie en het tegengaan van overstromingen. Deze strook is in het NWP aangewezen als zandwingebied. Het rijk wil bij de winning rekening houden met andere belangen, zoals natuur en de aanleg van kabels en leidingen. Dat vraagt om ruimtelijk beheer van de zandvoorraad op de Noordzee en een evenwichtige en

transparante afweging van de verschillende belangen die bij zandwinning spelen. In het NWP is daarom opgenomen dat het rijk een zandwinstrategie opstelt samen met de belanghebbenden. Dit zal grotendeels dit jaar gebeuren. Rijkswaterstaat Noordzee heeft het voortouw bij het ontwikkelen van de zandwinstrategie.

MEER INFORMATIE:

Michael de Bruijn

(lenM, RWS Noordzee)

michael.de.bruijn@rws.nl

Natura 2000-gebieden: aanwijzingsbesluiten, beheerplannen en visserijmaatregelen

Natura 2000-gebieden op de Noordzee moeten worden aangewezen en krijgen een beheerplan. Een beheerplan geeft aan hoe gebruik en bescherming in een gebied samengaan. Het proces van aanwijzen van gebieden en opstellen van beheerplannen neemt meerdere jaren in beslag. In de nieuwsbrief van december 2010 stond informatie over de Vlake van de Raan en de Noordzeekustzone en over het proces voor visserijmaatregelen in deze gebieden. In 2011 wordt het werk hieraan voortgezet.

Het eerder aangewezen gebied Noordzeekustzone is op 30 december 2010 samengevoegd met het nieuw aangewezen mariene gebied Noordzeekustzone. Hierdoor is het areaal van zowel het Habitatrichtlijngebied als het Vogelrichtlijngebied vergroot. Ook zijn in het besluit Noordzeekustzone enkele instandhoudingdoelstellingen aangepast. De aanwijzing van de Noordzeekustzone en de Vlake van de Raan is van belang om duidelijkheid te bieden voor het 'Heijkoop-

proces', waarin visserij- en belangenorganisaties beheermaatregelen voor de Noordzeegebieden ontwikkelen.

De beheerplannen voor de aangewezen gebieden dienen uiterlijk drie jaar na aanwijzing te worden vastgesteld. De deadline is 14 maart 2014.

Aanwijzing van andere natuurgebieden op zee is pas mogelijk als het parlement instemt met een wijziging van de Natuurbeschermingswet. Deze wordt naar verwachting dit jaar in de Kamer behandeld.

MEER INFORMATIE

Noordzeekustzone:

Hans Lammers

(lenM, RWS Noordzee)

hans.lammers@rws.nl

Vlake van de Raan:

Peter Heslenfeld

(lenM, RWS Noordzee)

peter.heslenfeld@rws.nl

Visserijmaatregelen in natuurbeschermd gebieden:

Ton IJlstra

(EL&I, programmadirectie Natura 2000)

a.h.ijlstra@minlnv.nl

www.noordzeenatura2000.nl

Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM)

De Kaderrichtlijn Mariene Strategie verplicht elke Europese lidstaat tot het vaststellen van een mariene strategie, gericht op bescherming, behoud en herstel van het mariene milieu van de Noordzee. Daarbij wordt tevens een duurzaam gebruik van de Noordzee gegarandeerd.

De KRM is vorig jaar omgezet in nationale regelgeving. Via de website Noordzeeloket.nl en in verschillende workshops is toen informatie verstrekt over de KRM en de stappen om te komen tot een Initiële Beoordeling van de milieutoestand en het opstellen van een rapport daarover. Via een kerngroep dragen belanghebbenden bij aan die producten.

De opgave voor 2011-2012 is:

- een nationaal traject voor Initiële Beoordeling (IB) en vaststellen Goede Milieutoestand (GMT) plus de daarbij behorende milieudoelen en indicatoren (2011 eerste concept; 2012 gereed),
- het neerleggen hiervan in de eerste hoofdstukken van de mariene strategie.

Ondersteunend voor deze hoofdproducten zijn:

- een sociaal-economische analyse
- internationale afstemming op regionaal Noordzeeniveau (OSPAR) en
- publieksparticipatie (belanghebbenden).

Eind dit jaar stelt het rijk belanghebbenden in staat hun formele zienswijze te geven op de Initiële Beoordeling en de Goede Milieutoestand, inclusief milieudoelen en indicatoren. Deze worden voorgelegd in de vorm van de eerste hoofdstukken van de mariene strategie. De zienswijzen krijgen een plek in de formele besluitvorming door de ministerraad en het parlement over de nationale inzet voor de mariene strategie. Het rijk is daarna coördinator van de vervolgstappen om uiterlijk in 2015 te komen tot een pakket maatregelen en in 2016 te beginnen met de implementatie. In 2020 moeten de doelen zijn bereikt.

MEER INFORMATIE:

Anne-Marie Svoboda

(lenM, RWS Noordzee)

anne-marie.svoboda@rws.nl

Windenergiegebieden op zee

In het Nationaal Waterplan 2009-2015 heeft het kabinet ervoor gekozen een beperkt aantal grote windenergiegebieden aan te wijzen: Borssele en IJmuiden. Het kabinet concludeert ook dat een kosteneffectieve toepassing van wind op zee vraagt om het aanwijzen van een substantieel gebied dicht bij de kust. Daarom heeft het in het NWP twee zoekgebieden geïnitieerd waarin aanvullende ruimte voor wind op zee gevonden moet worden: één voor de Hollandse kust en één ten noorden van de Waddeneilanden.

- De ambtelijke verkenning naar aanvullende ruimte voor windenergie op de Noordzee in deze zoekgebieden is begin dit jaar afgerond. Belanghebbenden zijn intensief bij dit zoekproces betrokken. De uitkomst van de ambtelijke verkenning is:
- In het gebied voor de Hollandse kust kan alleen ruimte voor 3.000 MW worden gevonden als andere gebruiksfuncties inschikken. Geen enkele variant kan op breed draagvlak bij alle betrokken partijen rekenen.
 - Een windenergiegebied ten noorden van de Waddeneilanden is mogelijk zonder het militaire oefengebied aan te passen.

VERVOLG
De besluitvorming over aanvullende windenergiegebieden kan niet los worden gezien van de ontwikkelingen rondom de al verleende vergunningen voor wind op zee (zogenoemde ronde 2-vergunningen). Het ontbreken van draagvlak voor een variant voor windenergiegebieden voor de Hollandse kust heeft vooral te maken met de inpassing van die vergunningen. In het Notaoverleg MIRT-Water van 13 december 2010 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen die de regering verzoekt om de levensduur van de negen vergunningen voor wind op zee die geen SDE-subsidie hebben gekregen in het kader van de tender voor ronde 2, te verlengen tot 2020 (motie-Van

Veldhoven, nr. 52 (32500-A). Staatssecretaris Atsma van IenM gaf aan daar positief tegenover te staan als partijen kunnen aantonen dat er tot 2020 een serieuze kans is op het realiseren van windturbineparken in de vergunde ruimte. Met de vergunninghouders is afgesproken dat zij in overleg gaan met de partijen die beroep hebben aangetekend tegen de vergunningen om te bezien onder welke voorwaarden draagvlak mogelijk is voor verlenging. De staatssecretaris houdt de besluitvorming over aanvullende windenergiegebieden aan totdat is afgesproken of en zo ja hoe de ronde 2-vergunningen worden verlengd tot 2020. Ondertussen wordt verder gewerkt aan de voorbereidingen van de inrichting van toekomstige windturbineparken binnen de aangewezen gebieden.

- In 2011 besluit het IDON over het vervolg van het Masterplan Ecologische Monitoring Windenergie.
- Er wordt verder gewerkt aan het mogelijk maken van medegebruik van toekomstige windturbineparken door kleine scheepvaart, zoals (niet- bodemberoerende) vissersschepen en de recreatievaart.
- Uiterlijk in 2015 treedt een nieuw wettelijk kader in werking voor uitgifte van windenergiegebieden.

MEER INFORMATIE:

Wind op zee algemeen:
Wim van Urk
(IenM, DG Water)
wim.urb@minvenw.nl

Ed Buddenbaum
(EL&I)
e.r.buddenbaum@minez.nl

Verlenging van ronde 2-vergunningen:
Mariska Harte
(IenM, RWS Noordzee)
mariska.harte@rws.nl

Inrichting toekomstige windenergiegebieden:
Lieke Berkenbosch
(IenM, RWS Noordzee)
lieke.berkenbosch@rws.nl

Internationale beleidsontwikkeling

De zuidelijke Noordzee is van toenemend internationaal strategisch belang: uit (duurzaam) economisch oogpunt – denk aan transport en olie- en gasreserves –, uit ecologisch perspectief en gezien de mogelijkheden voor duurzame windenergie. Samenwerking met de buurlanden rond de Noordzee is daarom zeer gewenst.

Het rijk zoekt onder andere samenwerking met de buurlanden door een inbreng te leveren in beleidsprocessen en bij grensoverschrijdende projecten. Samenwerking vindt vooral plaats via formele consultatie bij milieueffectrapportages en in planvormingsprocessen. In april 2011 is de Engelse overheid begonnen een ruimtelijk plan op te stellen voor de delen van de Noordzee die grenzen aan de Nederlandse EEZ. Het rijk zal kennis en ervaring

inbrengen en tevens de nationale belangen behartigen. Met de Engelse *Maritime Management Organisation* zijn afspraken gemaakt over hoe Nederlandse belanghebbenden in de Engelse planvorming kunnen participeren. Dat kan rechtstreeks. Op opportune momenten zal het rijk bijeenkomsten organiseren waarin Nederlandse belanghebbenden met de Engelsen kunnen overleggen. Naar verwachting wordt al rond de zomer zo'n eerste bijeenkomst gehouden.

INITIATIEVEN VAN DE EUROPESE COMMISSIE

EU-strategie voor de Noordzee

De Europese Commissie dringt bij de lidstaten aan op een strategie voor de Noordzee om economische en ecologische doelstellingen te halen. De Commissie gaat waarschijnlijk dit jaar verder met consultaties van belanghebbenden, waaronder regionale overheden, over zaken die (beter) kunnen of moeten worden aangepakt. Het rijk en de provincies zijn hierover al in vooroverleg met de Commissie. Het IDON biedt belangstellenden daarom graag gelegenheid hun visie te geven op de mogelijke meerwaarde van samenwerking met de buurlanden in een Europees kader en op de rol van de Nederlandse overheid daarbij.

Richtlijn voor Maritieme Ruimtelijke Ordening en Integraal Kustbeheer

Op 22 maart startte de Commissie een online consultatie om achtergrondinformatie te verzamelen voor toekomstig beleid voor Maritieme

Ruimtelijke Ordening en Integraal Kustbeheer. De Commissie zinspeelt op een Europese richtlijn die samenwerking tussen lidstaten helpt verbeteren. De Nederlandse overheid ziet vooralsnog geen meerwaarde in aanvullende regelgeving vanuit Brussel en vreest voor overregulering. Het IDON wil graag een goed beeld krijgen van de standpunten van belanghebbenden en nodigt hen uit hun mening te geven. Die kan dan worden meegewogen in een formeel Nederlands standpunt dat het kabinet naar verwachting eind dit jaar zal innemen. Mogelijk organiseert het IDON voor deze formele standpuntbepaling een aparte consultatiebijeenkomst met belanghebbenden.

MEER INFORMATIE EN/OF REACTIES OP DE INITIATIEVEN VAN DE COMMISSIE:

Lodewijk Abspoel
(IenM, DG Water)
Telefoon (070) 351 71 15
lodewijk.abspoel@minvenw.nl

Flinke vooruitgang implementatie KRM

De implementatie van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie maakt in de eerste helft van 2011 een flinke ontwikkeling door. Het eerste complete concept van de adviesdocumenten voor de Initiële Beoordeling, bepaling van de Goede Milieutoestand en bijbehorende doelen en indicatoren is op 1 mei opgeleverd. In de maanden mei en juni worden hier concrete beleidsteksten uit gedestilleerd. Ze worden gepresenteerd in de hoofdstukken 1 tot en met 4 van de Nederlandse mariene strategie. Gedurende de zomer worden deze concepten verder ontwikkeld en waar nodig aangevuld aan de hand van voortschrijdend inzicht en uitkomsten van overleg met stakeholders en

internationale contacten (onder andere in OSPAR-verband). In de tweede helft van dit jaar worden de concepthoofdstukken 1 tot en met 4 besproken in de ministerraad en desgewenst in de Tweede Kamer. Op 1 december gaan de politiek goedgekeurde stukken de officiële inspraak in voor een periode van zes weken.

SCENARIO'S VOOR IMPLEMENTATIE

Om dit inhoudelijke werk in eerste strategische contrast te zetten, is in de eerste maanden van 2011 een stuk uitgewerkt waarin drie scenario's voor implementatie zijn geschetst. Na IDON-overleg over deze scenario's is

geconcludeerd dat het best een middenscenario kan worden gevolgd. Het bestaande en voorgenomen beleid vormen een belangrijke basis voor het bepalen van de ambitie en inzet voor de mariene strategie. Het gaat onder andere om beleid en maatregelen op het gebied van scheepvaart, zandwinning en zandsuppletie (IenM), en verder visserij, natuur, landbouw en olie- en gaswinning (EL&I). Waar bestaand en voorgenomen beleid naar verwachting onvoldoende zullen opleveren om tot een Goede Milieutoestand te komen, zal worden gezocht naar extra inzet in de vorm van nieuwe maatregelen of aanscherping van regels. Als dat politiek gewenst is, kunnen er enkele hotspots of spe-

cifieke beleidsonderwerpen worden uitgelicht en centraal worden neergezet als ambitie onder de KRM. Op 31 mei vindt strategisch overleg plaats met staatssecretaris Atsma van IenM, om dergelijke keuzes te maken en deze richting voor de implementatie politiek te bevestigen.

MEER INFORMATIE:

Josefien van de Ven
(IenM, DG Water)
Telefoon 070 351 79 94 of 06 21 22 72 48
Josefien.vdVen@minvenw.nl

Op weg naar internationale standaardisatie voor beoordeling onderwatergeluid

Onderwatergeluid staat de laatste jaren prominent op de agenda. Een belangrijke stimulans is de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM). In de KRM is onderwatergeluid expliciet opgenomen als onderdeel van de Goede Milieutoestand. Over het onderwerp is veel nog onbekend. Om goed onderzoek te kunnen doen, wordt hard gewerkt aan internationale standaardisatie van geluidgrootheden en meetvoorschriften.



Toepassing van hydrofoonarray voor onderwatergeluidmetingen (bron: TNO)

Doordat in veel water het zicht zeer beperkt is, zijn in zee levende dieren sterk afhankelijk van geluid voor hun oriëntatie, communicatie en de jacht. De menselijke activiteiten op zee, met name op de Noordzee, zijn de laatste decennia enorm toegenomen, en iedere activiteit veroorzaakt geluid. Dit onderwatergeluid heeft zeker effect op de in de zee levende dieren. Dit effect kan tijdelijk zijn, te vergelijken met wat een discoganger ervaart na een bezoek aan de disco, maar ook permanente gehoorschade of zelfs sterfte door onderwatergeluid zijn mogelijk.

ACTIVITEITEN

Omdat nog zoveel onbekend is op het gebied van onderwatergeluid, zijn er diverse initiatieven om hierover meer te weten te komen. De IDON-werkgroep 'Geluid in Zee' coördineert deze activiteiten. Nederland is bovendien trekker van de EU-werkgroep over indicatoren voor onderwatergeluid.

Als onderdeel van het windenergieprogramma wordt onderzoek gedaan naar de effecten van windmolenparken op zee, onder andere naar geluidseffecten. En er loopt een fundamenteeler

onderzoeksproject in het kader van het programma voor zee- en kustonderzoek van de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO).

VEEL KENNIS GECONCENTREERD BIJ TNO

In ons land is veel kennis over onderwatergeluid geconcentreerd bij TNO. Het bedrijf is altijd actief geweest op het gebied van militaire sonarsystemen en ook van buitenluchtakoestiek. Het onderzoek bij TNO heeft twee doelen: ten eerste standaardisatie en het opstellen van meetvoorschriften en ten tweede het maken van een bronbeschrijving voor het heien op zee.

GEMEENSCHAPPELIJKE TAAL

Het vakgebied onderwatergeluid is sterk internationaal gericht. Standaardisatie is dan ook essentieel; internationaal moet een gemeenschappelijke taal worden gesproken. Om meetresultaten te kunnen vergelijken, is het noodzakelijk dezelfde grootheden te gebruiken en standaardmeetvoorschriften af te spreken.

INTERNATIONAAL SYMPOSIUM

Op 3 en 4 februari is daarom bij TNO in Delft een internationaal symposium gehouden, waar deskundigen uit acht landen hun kennis met elkaar deelden. De deelnemers accepteerden de voorstellen van TNO voor standaarddefinities van geluidgrootheden als basis voor verdere discussie. Verder bracht Duitsland een discussiestuk in over meetvoorschriften. Ook bleek er behoefte te zijn aan de ontwikkeling van een standaardmodel voor geluidvoortplanting onder water, maar hierover lopen de meningen nog erg uiteen. Tijdens de twee dagen is veel vooruitgang geboekt en zijn vervolgspraken gemaakt om weer bij elkaar te komen.

GELUIDSMODEL VOOR HEIEN OP ZEE

Behalve aan standaardisatie werkt TNO aan de ontwikkeling van een model voor het geluid als gevolg van heien op zee. In dit model kunnen de effecten van bijvoorbeeld paaldiameter, waterdiepte, bodemtype en hei-energie worden opgenomen. Daardoor is het mogelijk al voor de werkelijke activiteiten een beoordeling van het onderwatergeluid te maken. Om het model te kunnen valideren, zijn er in december 2010 metingen gedaan aan een proefopstelling en worden metingen op zee voorbereid.

Uiteindelijk moet alle kennis over onderwatergeluid bij elkaar worden gebracht. Dan kunnen ook niet-deskundige gebruikers de effecten van activiteiten op zee beoordelen. Het gaat hierbij om de kennis over de bron (het heien), de geluidvoortplanting in water, de blootstelling van dieren aan geluid, het effect op dieren (dosis-effectrelaties) en mitigerende maatregelen.

MEER INFORMATIE

Niels Kinneging

(IenM, RWS Waterdienst)

Telefoon 06 53 21 52 42

niels.kinneging@rws.nl

Kabinet kiest voor CO₂-opslag in lege gasvelden in zee

De overheid ziet de techniek waarbij vrijgekomen CO₂ wordt afgevangen, getransporteerd en opgeslagen (CCS) als een maatregel om klimaatverandering tegen te gaan. Op 14 februari 2011 maakte minister Verhagen (EL&I) bekend dat het kabinet in deze fase van de ontwikkeling en toepassing van de CCS-technologie uitsluitend zal meewerken aan demonstratieprojecten met opslag in de diepe ondergrond onder zee.

De toepassing van CCS (*Carbon Capture and Storage*) voorkomt dat grote hoeveelheden CO₂ in de atmosfeer terechtkomen. Het broeikasgas wordt direct bij de bron – bijvoorbeeld een elektriciteitscentrale – afgevangen en vervoerd naar de Noordzee om

permanent in de diepe ondergrond te worden opgeslagen. Daarmee kan deze techniek een belangrijke bijdrage leveren aan het terugdringen van CO₂-uitstoot en zo helpen de klimaatdoelstellingen te halen. De huidige praktijk is dat CO₂ bij elektriciteitscentrales rechtstreeks de lucht ingaat. Daarom is CCS naast energiebesparing, kernenergie en duurzame energie een onderdeel van het nationale energiebeleid.

DEMONSTRATIEPROJECT

Op de Rotterdamse Maasvlakte is een ultramoderne elektriciteitscentrale in aanbouw: de Maasvlakte Power Plant (MPP3). De centrale wordt naar verwachting begin 2013 in gebruik genomen en heeft steenkool en biomassa als brandstof. Bijzonder aan deze centrale is de toepassing van de CCS-technologie in het kader van het Rotterdam Opslag en Afvang Demonstratieproject, kortweg ROAD. Daardoor verdwijnt niet alle CO₂ die vrijkomt bij de verbranding van steenkool en biomassa in de atmosfeer. De

Europese Unie en de rijksoverheid steunen dit project, dat voortkomt uit een samenwerking tussen twee bedrijven (E.ON en Electrabel).

Vanaf 2015 vangt eigenaar E.ON een deel van de CO₂ die vrijkomt bij de MPP3 af. Electrabel zorgt voor het vervoer van het broeikasgas. Vanaf de centrale wordt het gas onder hoge druk via een buisleiding naar een platform in zee getransporteerd. Op 20 kilometer uit de kust wordt het vervolgens op 3,5 kilometer diepte in een leeg gasveld in de zeebodem geïnjecteerd. In de eerste demonstratieperiode van vijf jaar wordt zo jaarlijks via de toepassing van CCS 1,1 megaton CO₂ permanent opgeslagen. Het is de bedoeling dat het project in 2015 van start gaat. De voorbereidingen zijn in volle gang. Naar verwachting worden in juni 2011 de vergunningaanvragen voor de afvang, het transport en de opslag van CO₂ ingediend.

ERVARING OPDOEN

De techniek is niet nieuw; sinds 2004 wordt in Nederland op het gasplatform K12B in de Noordzee CO₂ in de diepe ondergrond geïnjecteerd. Het eerste doel is ervaring opdoen met opslag in een (bijna) leeg gasveld. Ook wordt onderzocht in hoeverre CO₂ kan worden gebruikt om de laatste resten gas uit het veld te stuwen. Deze techniek (*enhanced gas recovery* of EGR) is wél nieuw. In anderen landen (vooral in de Verenigde Staten) wordt wel al langer en op grote schaal zogenaamde *enhanced oil recovery* (EOR) met CO₂ toegepast. Nederland beschikt over een groot potentieel aan gasvelden die in principe geschikt zijn voor CO₂-opslag. Voor zover nu bekend kan zeker voor de middellange termijn worden volstaan met opslag van CO₂ in lege gasvelden onder zee. Het kabinet kiest hier dan ook voor in deze fase van de ontwikkeling van CCS.

MEER INFORMATIE

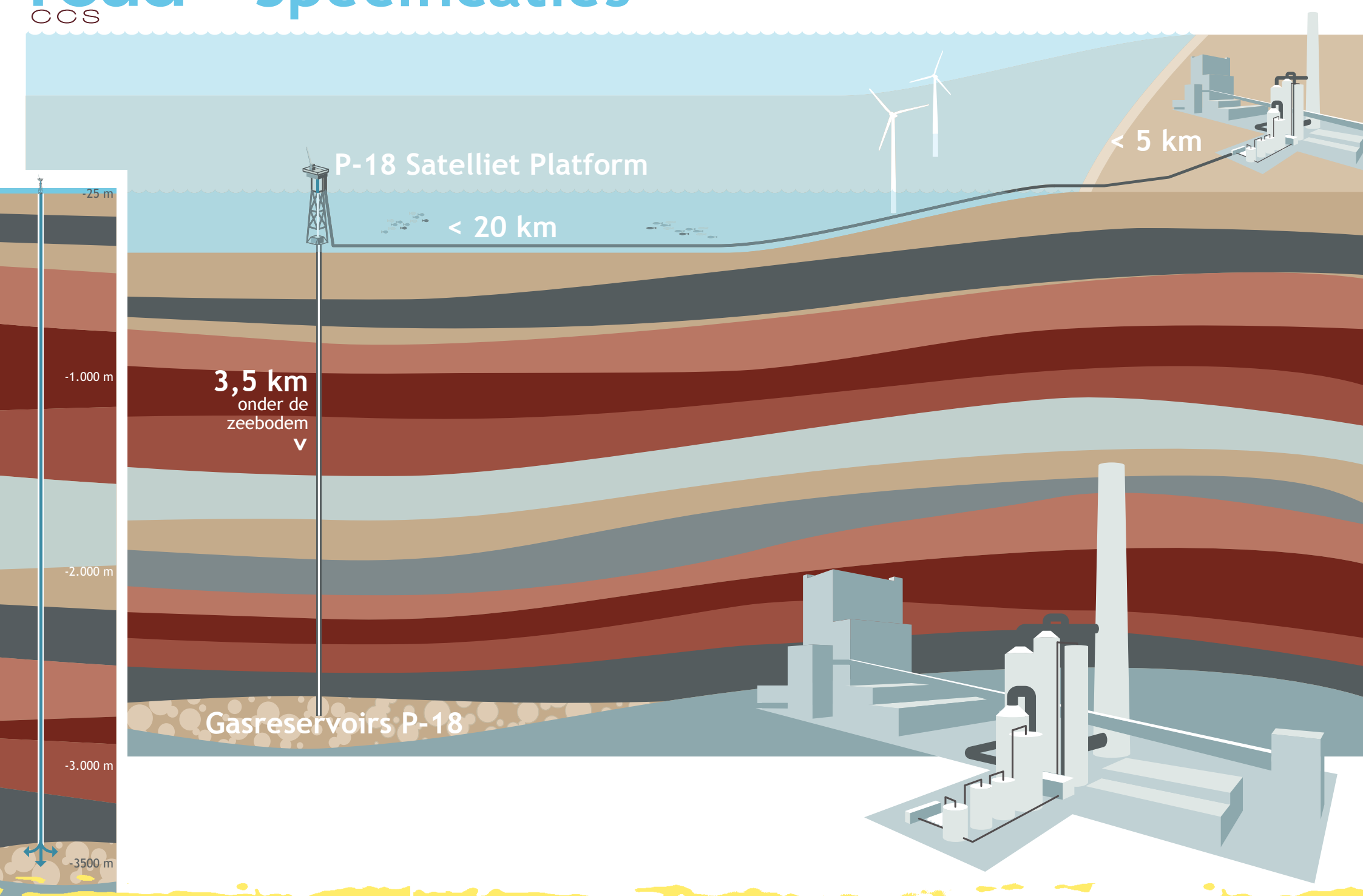
Almar Bruin

(EL&I, directie Energie en Duurzaamheid)

Telefoon 070 379 72 26 of 06 11 37 65 50

a.m.bruin@minez.nl

road - Specificaties



De zeegrens ten noorden van het Eems-Dollardgebied

Een kwestie die al tientallen jaren ambtenaren van de ministeries van Buitenlandse Zaken en Infrastructuur en Milieu bezighoudt, is die van de ontbrekende territoriale zeegrens tussen Nederland en Duitsland buiten het Eems-Dollardgebied. Ook andere overheidsinstanties hebben veelvuldig met de kwestie te maken. Hoe zit het nu precies? Hoe is het ‘gat in de grens’ ontstaan? Wat zijn de opvattingen van Nederland en Duitsland, en waarom is het zo moeilijk een grens te trekken? Hoog tijd voor achtergrondinformatie en een stand van zaken.

In het gebied tussen de 3 zeemijl en 12 zeemijl uit de kust, ten noorden van de Eemsmonding en het zogenaamde ‘Eems-Dollardverdragsgebied’ ontbreekt de zijwaartse afbakening van de territoriale zee tussen beide landen. Nederland hecht er aan dat er een staatsgrens wordt afgebakend. De belangrijkste reden om een zeegrens te willen, is helderheid over wie bevoegd is in welk gebied. Een grens spreek je af in een grensverdrag. Om dat tot stand te brengen is Nederland in gesprek met Duitsland.

HOE IS HET ‘GAT IN DE GRENS’ ONTSTAAN?

In 1960 sloten Nederland en Duitsland een verdrag inzake gezamenlijk beheer van de Eemsmonding, het zogeheten Eems-Dollardverdrag. (*Algemeen Verdrag tot regeling van de samenwerking in de Eemsmonding, met Bijlagen en Slotprotocol*). In dit verdrag zijn praktische regelingen neergelegd over waterstaatkundige en andere problemen in het gebied van de Eems en de Dollard tot 3 zeemijl uit de kust, namelijk tot waar destijds, overeenkomstig toepasselijk internationaal recht, de territoriale zee liep.

In 1982 kwam het VN Zeerechtverdrag tot stand. Dit verdrag telt inmiddels 180 lidstaten en vormt de neerslag van het zee-recht. Op grond van de bepaling in het verdrag over de maximale toegestane breedte van de territoriale zee, breidde Nederland in 1985 zijn territoriale zee uit van 3 zeemijl uit de kust tot 12 zeemijl. De uitbreiding werd wettelijk vastgelegd in de *Wet grenzen Nederlandse territoriale zee*. Deze wet bepaalt verder dat de zijwaartse begrenzing van de territoriale zee zal worden bepaald in overeenstemming met de staten waarvan de territoriale zee grenst aan die van Nederland. Bij het uitblijven van afspraken over begrenzing van de territoriale zee tussen twee landen is de regel dat de equidistantielijn als grens wordt gehanteerd. Dit is de middenlijn waarvan alle punten op gelijke afstand van beide staten liggen, zie artikel 15 van het VN Zeerechtverdrag. De regel geldt overigens niet als er historische rechten of speciale omstandigheden in het geding zijn. Duitsland heeft aangegeven zich daarop te beroepen, maar heeft dit nog niet onderbouwd. De Duitse uitbreiding van de territoriale zee tot 12 zeemijl vond plaats in 1995.

Om redenen die deels niet te achterhalen zijn, en deels te ver voeren om hier uiteen te zetten, is er van oudsher is geen staatsgrens vastgesteld in het gebied van de Eems en de Dollard. Dat vormde in de jaren vijftig van de vorige eeuw de aanleiding voor het Eems-Dollardverdrag. Dat ruim vijftig jaar oude verdrag is uniek en toegespitst op een specifieke regio, namelijk de zeearm van de Eems en de Dollard. Het verdrag vormt nog steeds de basis voor het gemeenschappelijk beheer in dat specifieke gebied (tot 3 zeemijl). In de Eemscommissie, waarin Nederlandse en Duitse vertegenwoordigers zitting hebben, worden afspraken gemaakt over onder meer het uitbaggeren van de vaargeul en de markering van de vaarroutes.

De situatie met de ontbrekende territoriale zeegrens (buiten de 3 zeemijl) is niet vergelijkbaar met de situatie in het zogenaamde Eems-Dollardverdragsgebied. Zoals hierboven is toegelicht, is de laatstgenoemde situatie ontstaan in een andere tijd en door andere oorzaken.

Het onderbrengen van de territoriale zee van Nederland en Duitsland in een vergelijkbare gezamenlijke beheersregio zou betekenen dat er een gebied moet worden afgebakend. De afbakening van een gebied zal niet gemakkelijker zijn dan de afbakening van een grenslijn. Bovendien zou dit het delen van soevereiniteit betekenen in een deel van de Noordzee waar Nederland geen twijfel heeft over de Nederlandse bevoegdheid.

ONDERHANDELINGEN

Na de Nederlandse vaststelling van de uitgebreide territoriale zee in 1985, vingen in 1988 onderhandelingen aan om te komen tot een afspraak over de begrenzing van de territoriale zee. Deze onderhandelingen strekten zich uit over zes jaar, maar werden zonder resultaat beëindigd.

In 1992 besloot Nederland na het mislukken van de onderhandelingen over zijwaartse afbakening dat de voorkeur bleef uitgaan naar een definitieve zijwaartse afbakening. Vanaf 2005 heeft Nederland in informele overleg rondes aangedrongen op onderhandelingen om te komen tot een afspraak over het verloop van de grens. Er is gecorrespondeerd met de Duitse overheid en uitvoerende instanties.

WAAROM IS EEN TERRITORIALE ZEEGRENS BELANGRIJK?

De territoriale zee boven het Eems-Dollardgebied wordt intensief gebruikt. Beide landen, maar ook particulieren ondernemen er veel verschillende activiteiten. Vanzelfsprekend komen hierbij meermaals vragen van bevoegdheid op. Denk aan de exploratie en exploitatie van minerale en levende hulpbronnen, de afgifte van vergunningen voor het uitvoeren van werkzaamheden, de uitvoering van milieueffect-rapportages, het afdwingen van naleven van regelgeving, en de aanwijzing van gebieden als habitatgebieden in het kader van Europese regelgeving.

In het verleden hebben zich situaties voorgedaan waarbij onduidelijkheid bestond over de bevoegdheid in het gebied. Hiervoor zijn steeds pragmatische oplossingen gevonden, zoals dat hoort in de traditie van goede samenwerking tussen buurstaten. Het is echter niet gezegd dat in alle situaties pragmatisme voor beide landen de meest optimale oplossing biedt. Zo speelt op dit moment de voorgenomen aanleg van het windpark Borkum Riffgat door een Duitse investeerder in de territoriale zee buiten 3 mijl. Naar Nederlandse opvatting komt dit windpark deels te liggen op Nederlands grondgebied en geldt Nederlandse regelgeving met betrekking tot de vereiste vergunningen. Voor investeerders is sprake van rechtsonzekerheid: het is niet duidelijk aan welke regelgeving zij moeten voldoen. Tevens geldt de Beleidsnota Noordzee met als uitgangspunt dat zichtbare permanente werken niet worden toegestaan binnen de 12-mijlszone.

HUIDIGE SITUATIE

De laatste maanden zijn de gesprekken tussen Nederland en Duitsland geïntensiveerd. Het is gelukt om met Duitsland af te spreken dat gesprekken worden gevoerd onder leiding van het ministerie van Buitenlandse Zaken. Deze zullen hopelijk binnen afzienbare tijd leiden tot verdere afspraken over hoe de kwestie kan worden opgelost.

MEER INFORMATIE:

Sanna van Dinter

(BZ, afdeling Internationaal Recht)

Telefoon (070) 348 68 11

sanna-van.dinter@minbuza.nl

Multifunct

De Noordzee als grazige weide, of als ankerplaats en grondstofleverancier voor duurzame-energiefabrieken, of als gebied waar alles lukt als je het maar samen doet, en waar zelfs sportduikers hun passie kunnen combineren met milieubeheer. Dit is in het kort de oogst van de prijsvraag die Rijkswaterstaat in 2010 uitschreef voor ideeën om de ruimte op de Noordzee meervoudig te kunnen gebruiken. Tijdens een inspirerende bijeenkomst op 22 maart in de Zeetoren in Hoek van Holland beoordeelde de jury de multifunctionele zeeboerderij van het bedrijf Hortimare als meest kanshebbend.

De ruimte op zee is beperkter dan zij lijkt. Met die waarheid worstelen beheerders en gebruikers van de Noordzee al jaren. De noodzaak om met de beschikbare ruimte te woekeren, wordt steeds dringender. Reden voor deelnemers aan de Noordzeedagen van 2009 om te pleiten voor meer (procedurale) mogelijkheden voor het meervoudig benutten van de Noordzeeruimte. Rijkswaterstaat pakte die wens op met een prijsvraag om ook de markt uit te dagen hierover na te denken. Inzendingen moesten voldoen aan wettelijke kaders en voorschriften, maar verder waren er geen grenzen. Wie wilde winnen, moest een aansprekend verhaal hebben, met een sterk accent op tech-

DUURZAME ZEEBOERDERIJ, KAN HET CONCRETER?

Job Schipper, directeur van Hortimare in Wageningen, is blij met de prijs. Behalve de steun die hij van Rijkswaterstaat ontvangt bij het realiseerbaar maken van zijn project, krijgt hij erkenning voor de logische denklijn in zijn concept. Teelt van wieren levert grondstoffen voor voedselproductie, veevoer, farmaceutische industrie, chemische industrie en energieproductie. De schelpdieren en vissen die op de boerderij kunnen worden gekweekt, gaan rechtstreeks naar de markt. De wierevelden nemen nutriënten uit het zeewater op. Ze hebben bovendien een dempend effect op de golfslag. Schipper: ‘Gezien vanuit het ruimtegebruik zou een zeeboerderij goed te combineren moeten zijn met andere gebruiksfuncties op de Noordzee. Maar de Noordzeeproefboerderij van zo’n vierkante kilometer die we nu ontwikkelen, houden we voorlopig wat in de luwte. We willen eerst ervaringen opdoen met de combinatie van wierteelt en viskweek op open zee. Als we dat over een paar jaar goed in de vingers hebben, is het vroeg genoeg om een goed gesprek te voeren met mogelijke burens én met de Noordzeebeheerder.’

ionele zeeboerderij wint prijsvraag



nische haalbaarheid, maatschappelijke meerwaarde en innovatief karakter. Dat waren de belangrijkste criteria die de jury heeft gehanteerd.

EIGENLIJK ALLEEN MAAR WINNAARS

Die jury bestond uit Johan Jacobs, HID van RWS Noordzee en Roeland Allewijn, directeur Water van RWS Waterdienst. In een *two-menshow* bespraken ze de vijf inzendingen en lieten daarbij blijken bijzonder veel waardering te hebben voor elk idee of voorstel. Jacobs: 'We kiezen straks één winnaar, maar dat betekent niet dat de overige inzendingen geen waarde hebben. Integendeel, elk idee kan vroeg of laat, in deze of in een

andere vorm bruikbaar zijn voor de opgave waarvoor we staan: beter, duurzamer, efficiënter gebruikmaken van onze Noordzee. Ik zie in de zaal eigenlijk alleen maar winnaars. Jullie hebben allemaal de moeite genomen om over de thematiek na te denken en die betrokkenheid van de markt is heel waardevol.'

Roeland Allewijn: 'Ik wil dat graag onderstrepen. Het is enorm belangrijk dat de partijen van de "gouden driehoek" markt, overheid en kennisinstituten elkaar weten te vinden en samen optrekken. In twee van de vijf inzendingen zie ik in die richting al een mooi perspectief.'

DE HOOGSTE SCORE

Aan de hand van de gegeven criteria behaalde de inzending 'zeeboerderij' de hoogste score. Dit project is van zichzelf duurzaam en laat zich in principe goed combineren met bijvoorbeeld windparken. Het is al ver uitgewerkt en ging vergezeld van een sterke business case. De indiener Hortimare weet zich met de prijs verzekerd van de steun van Rijkswaterstaat om het concept uit te werken voor realisatie. 'Een mooie oogst', vond de jury, om in agrarische termen te blijven. Lovende woorden hadden Jacobs en Allewijn ook voor de enthousiaste gedrevenheid van de Stichting Duik de Noordzee Schoon en voor de benadering van een combinatie

van bedrijven onder leiding van Deltares, die meervoudig ruimtegebruik benaderden als product van effectieve samenwerking.

ENERGIEWINNING

Twee inzendingen behelsden voorstellen voor platforms en megapontons met daarop, daaronder en daaromheen uiteenlopende technieken voor energiewinning. De installaties zelf zouden tal van faciliteiten kunnen bieden aan andere Noordzeefuncties. 'Nog wel erg duur en onduidelijk hoe je de investeringen terugverdient, maar zeker een paar stappen verder dan de ideeën die enkele jaren geleden over meervoudig ruimtegebruik leefden', vond Allewijn.

De prijswinnaar krijgt ondersteuning van RWS in de vorm van kennis en expertise en van hulp bij de voorbereiding op (vergunningen)procedures. Bovendien zal RWS via platforms en relaties bekendheid geven aan het project.

MEER INFORMATIE

Mariska Harte

(IenM, RWS Noordzee)

Telefoon 070 336 66 09

mariska.harte@rws.nl



@T SEA, WAT DRIJFT KAN MEEBEWEGEN

Maarten Straver van Grontmij, een van de indieners van het concept @T SEA, vat de kern van zijn project samen: 'Meerdere functies op zee kun je prima samenbrengen wanneer je ze losmaakt van de fysieke ondergrond. Onze oplossing drijft dus, is mobiel, snel uit te breiden of te verplaatsen. @T SEA beweegt mee met veranderingen op zee zelf en ook met veranderingen binnen de gebruiksfuncties op zee.'

Het voorstel dat Straver presenteerde, noemt meerdere gebruiksfuncties die goed op en bij een platform zijn te combineren: terminal voor scheepvaart, steunpunt voor energievoorziening, buffer voor energieopslag, basis voor aquacultures. Uitgangspunt is dat meerdere functies niet alleen naast elkaar bestaan, maar elkaar ook voeden of versterken. 'En dat alles voor een vierkantmeterprijs van slechts 7 euro per maand', zegt Straver. 'Verdubbel dat nou eens met de kosten van exploitatie en onderhoud en je bent nog spotgoedkoop uit.'

SAMEN IN ZEE

Deltares gooide het met zijn partners ThERRA (consultancy), Bard-Gruppe (offshore windenergie), het Productschap Vis en het Innovatienetwerk over een andere boeg: geen ingenieursoplossingen om functies en technieken aan elkaar te knopen, maar samenwerking als motor. Lybrich van der Linden van Deltares legt het in klare taal uit: 'Je kunt veel technische en logistieke hoogstandjes bedenken, maar in wezen begint elk meervoudig ruimtegebruik met de wil om samen te werken en de ontwikkeling van een gezamenlijk gedachtegoed. Met het project "Samen in zee" willen we een experiment uitvoeren in participatie. Deze gammabebanding hebben de organisatoren denk ik niet voor ogen gehad, maar we hebben er wel goede reacties op gekregen, ook van de prijswinnaar, die er wellicht gebruik van kan maken.'

MEERVOUDIGHEID BINNEN ÉÉN FUNCTIE

Opvallend is het concept van *Blue Motion Energy* (BME): meervoudig ruimtegebruik door binnen één sector te streven naar optimaal gebruik van ruimte, infrastructuur en middelen. Bo Ridder van BME licht toe: 'In het gangbare concept windparken staan turbines behoorlijk ver uit elkaar. In ons concept bouwen we binnen die ruimte platforms met kleinere windmolens. Op die platforms staan ook zonnepanelen. Onder de platforms versnellen we met geleideschotten de getjdenstroom en halen ook daar energie uit. Elk platform is tevens de basis voor het kweken van wieren als grondstof voor bio-ethanol. Daarnaast dienen de platforms ook nog als servicestations voor de grote windmolens en als tussenstations voor het bundelen van kabels en leidingen.' Het op deze wijze concentreren van alle mogelijke energiebronnen binnen dezelfde ruimte geeft volgens BME een perspectief op 7.000 MW per km². Dat is 75 procent méér dan de berekende opbrengst van alleen grote windturbines.

MEERVOUDIG RUIMTEGEBRUIK KENT GEEN GRENZEN

Meervoudig ruimtegebruik is niet alleen het domein van grote economische spelers. Dat bleek uit de inzending van *Get Wet Maritiem*. Onder het motto 'Duik de Noordzee schoon' mobiliseert deze campagne sportduikers voor het opruimen van de resten van visnetten op scheepswrakken. De initiatiefnemers geven op deze wijze niet alleen een sterke inhoud aan hun sportbeoefening, maar mobiliseren ook de publieke aandacht voor de negatieve gevolgen van een 'vervulde' zeebodem op het leven in zee. Met films en beeldende publicaties draagt 'Duik de Noordzee schoon' zijn boodschap uit.

Een aardig gevolg van de prijsvraag is de principeovereenkomst die Hortimare inmiddels heeft gesloten met *Get Wet Maritiem* om ook onder de wierevelden van de Noordzeeboerderij te monitoren wat daar gebeurt.

OSPAR-ministers en Noordzeebeheerders enthousiast over Quality Status Report 2010

De OSPAR-ministers hebben op 23 september vorig jaar tijdens hun conferentie in Bergen (Noorwegen) het *Quality Status Report 2010* met instemming ontvangen. Ze waren er zeer enthousiast over. De informatie, boodschappen en aanbevelingen vormen een goede gemeenschappelijke basis voor het toekomstige werk in OSPAR en een gezamenlijk vertrekpunt voor de implementatie van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie in de Europese lidstaten.

Eens in de tien jaar evalueert de OSPAR-Commissie, een samenwerkingsverband van vijftien West-Europese landen, trends en toestand van het zeemilieu en ontwikkelingen in het menselijk gebruik van de zee. Daarnaast beschrijft het Quality Status Report (QSR) de voortgang van internationale beleidsafspraken en de effectiviteit van beheermaatregelen. Tevens staan in het rapport aanbevelingen voor aanvullende acties.

MINDER FOSFAAT EN MILIEUGEVAARLIJKE STOFFEN, MAAR PROBLEMEN MET STIKSTOF
Het QSR bestrijkt het Noordoostelijke deel van de Atlantische Oceaan, waaronder de

Noordzee en Waddenzee. Het rapport laat zien dat in de periode 2000-2010 minder overmaat aan fosfaat en minder grote hoeveelheden milieugevaarlijke stoffen zoals zware metalen en olie in zee terecht kwamen. Dat is te danken aan het gevoerde beleid en de getroffen maatregelen aan de 'bron'. Wel zijn er nog steeds hardnekkige problemen met eutrofiëring door overmaat aan stikstof en door de stagnatie in de reductie van stikstofvrachten naar zee. Bovendien zijn er nog problemen doordat de concentraties van een aantal milieugevaarlijke stoffen in zee de risiconiveaus overschrijden.

VERDUURZAMING EN RUIMTELIJKE AFSTEMMING
De biologische diversiteit gaat achteruit. Verduurzaming van visserij en andere menselijke activiteiten die schade toebrengen aan het ecosysteem is nog steeds nodig. Enkele milieuvriendelijke visserij- en vangsttechnieken zijn al in ontwikkeling, zoals de pulskor in de platvisvisserij ter vervanging van de boomkor met zware wekkerkettingen. Dit betekent winst voor zowel het ecosysteem (minder beschadiging van het bodemleven) als voor de visserij (onder meer minder oliegebruik per kg gevangen vis). Ook wordt het steeds drukker op zee. Een goede ruimtelijke planning en afstemming tussen diverse gebruikers op zee is dus zeer gewenst. Dit is opgenomen in het Integraal

Beheerplan Noordzee en het Nationaal Waterplan, net als de toepassing van de ecosysteembenadering in het beheer.

OSPAR QSR 2010 BELANGRIJK VOOR UITVOERING EUROPESE RICHTLIJNEN
Het QSR 2010 is belangrijk voor het toekomstig werk in OSPAR-verband. Het is ook een gemeenschappelijke basis voor de Initiele Beoordeling van Europese lidstaten onder de Kaderrichtlijn Mariene Strategie. OSPAR coördineert daarbij op efficiënte wijze de internationale afstemming. Ook vormt het QSR een krachtige steun in de rug bij de uitvoering door lidstaten van de EU Kaderrichtlijn Water. Immers, het bereiken van een schone en gezonde zee is medebepalend voor de maatregelen die bovenstrooms zijn en worden genomen.

MEER INFORMATIE:
Wanda Zevenboom
(IenM, RWS Noordzee)
Telefoon 070 336 68 83 of 06 27 03 82 35
wanda.zevenboom@rws.nl

Anne-Marie Svoboda
(IenM, RWS Noordzee)
Telefoon 06 27 09 50 67
annemarie.svoboda@rws.nl

Lisette Enserink;
(IenM, RWS Waterdienst)
Telefoon 06 30 04 20 14
lisette.enserink@rws.nl

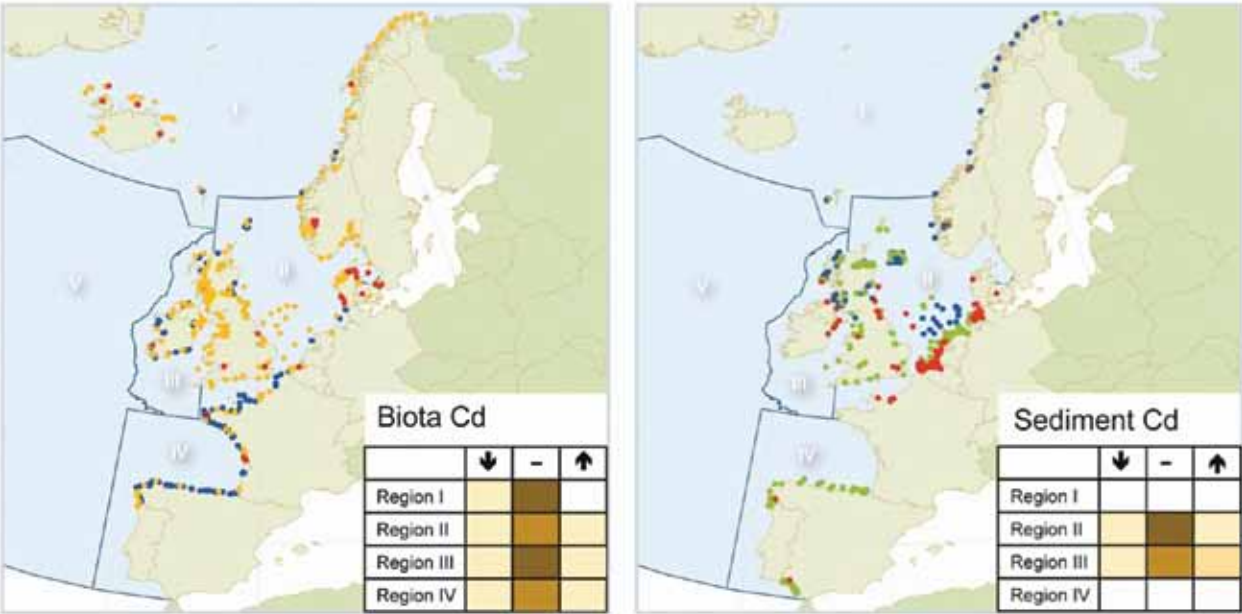
Meerdere ministeries hebben iets te zeggen over de Noordzee. Voor bedrijven en organisaties die iets ondernemen op de Noordzee is het dan ook niet altijd even gemakkelijk om een antwoord te vinden op vragen aan de overheid. De overheid wil hen daarbij beter van dienst zijn met het Noordzeeloket. Het 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 z.s.m. 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. 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
(24/7 bereikbaar)
www.noordzeeloket.nl
noordzeeloket@rws.nl

Bron: Uit QSR 2010
Cadmium in 2007, in biota (linker plaatje) en in sediment (rechter plaatje)

- Rood bolletje:**
onacceptabel, risico voor chronische effecten in zee organismen
- Oranje bolletje:**
onduidelijk of er risico is, concentraties zijn wel boven de achtergrond concentraties
- Groen bolletje:**
acceptabel niveau, geen risico's voor zeemilieu
- Blauw bolletje:**
acceptabel niveau; concentraties zijn nagenoeg gelijk aan achtergrond concentraties



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 Directeuren-overleg Noordzee (IDON)

Eindredactie
Mariska Harte
Martine Graafland
Rob Vransen
Bijnsdorp Communicatie
Projecten, Amsterdam

Redactieadres
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Rijkswaterstaat Noordzee
Postbus 5807
2280 HV Rijswijk
E-mail: rob.vransen@rws.nl
Telefoon 070 336 66 48

Fotografie
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Rijkswaterstaat Dienst Noordzee
TNO
Grontmij
Sander de Jong
Harry van Reeken

Vormgeving
Balyon, Zoeterwoude

Druk
De Swart

Oplage
1500

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

Betrokken ministeries en diensten

Ministerie van Infrastructuur en Milieu	Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie
■ Directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme zaken	■ Directoraat-generaal Agro
■ Directoraat-generaal Ruimte	■ Directoraat-generaal Energie, Telecom & Mededinging
■ Directoraat-generaal Water	■ Directoraat-generaal Natuur en Regio
■ Rijkswaterstaat Noordzee	Kustwacht
	Ministerie van Defensie