

in dit nummer:

‘DE WERELD IS ONS BELANGRIJKSTE SPEELVELD’

NIEUWE TAKEN IN CARIBISCH NEDERLAND

ADVIESRADEN BEPLEITEN: ‘MAAK MEER EN BETER GEBRUIK VAN DE NOORDZEE’

STAATSSCRETARIS ATSMAS: ‘MET DIT RAPPORT WILLEN WE BRUSSEL EEN STAP VÓÓR ZIJN’

EERSTE REACTIES OP HET ADVIESRAPPORT: ‘LET GOED OP DE ROL VAN DE OVERHEID’

EEN UUR OM DE HAVEN BINNEN TE VAREN

RISICO'S IN DE ZEEVAART

TRENDS IN ZEEVAART: BENUTTEN VAN SCHAALVOORDELEN



Retouradres:

RWS Dienst Noordzee
Postbus 5807
2280 HV Rijswijk

Samenstelling IDON

Het ministerie van IenM levert de meeste IDON-deelnemers: de voorzitter en secretaris komen van DG Ruimte en Water en verder zijn RWS Noordzee, Kustwacht en DG Bereikbaarheid 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.

december 2011, nummer 14

Dubbelinterview

‘De wereld is ons belangrijkste speelveld’

Zeescheepvaart en de Noordzee hebben een relatie met een lange historie en een dynamische toekomst. Dat de Noordzee een van de drukst bevaren zeeën ter wereld is, gaat aan het IDON niet voorbij. Er is veel af te stemmen. Maar ook moet het IDON rekening houden met het mondiale karakter van de zeescheepvaart.

Kunnen we over de zeescheepvaart op de Noordzee praten zonder het daarbij ook over het internationale karakter van die sector te hebben?

Huyser: ‘Nee, beslist niet. Zeescheepvaart is een wereldomvattende activiteit. Daarom is het belangrijk dat de beleidsontwikkeling voor de zeescheepvaart zoveel mogelijk op mondiaal niveau gestalte krijgt. Daar hebben we de VN-organisatie IMO (International Maritime Organisation) voor. Alle regels voor schepen – of het nu gaat om veiligheid, de bouw, milieuaspecten of duurzaamheid – komen allemaal bij de IMO vandaan. De wereld is dus ons belangrijkste speelveld. Dat betekent dat wij daar ook onze nationale en Noordzeebelangen moeten inbrengen.’

En Europa?

Huyser: ‘Europa ook wel, maar in mindere mate. In de IMO wordt overigens wel goed naar Europa geluisterd. Maar primair kijken we dus mondiaal. De Noordzee is als een van de drukst bevaren zeeën ter wereld in zekere zin een soort “testgebied” voor allerlei beleidsontwikkelingen. Hier voelen we immers de toenemende druk op het milieu het eerst. Dus hier komt ook de vraag om regelgeving op milieugebied het eerst aan de orde. Daarbij moeten we scherp opletten, want we willen onze reders, verladers en havens niet belemmeren bij het handhaven en uitbouwen van hun concurrentiepositie op de wereldmarkt.’

Kijken we dan toch even apart naar de Noordzee, welke grote thema's zien we dan op zeescheepvaartgebied?

Zeeman: ‘Toch wel de toename en groei alom: het aantal

gebruiksfuncties neemt toe en ook de omvang ervan. Tegelijkertijd zien we een toenemende zorg voor de natuur en de ecologie. Tegen die achtergrond moeten we – meer dan voorheen gebeurde – de zeescheepvaart benaderen als één van de gebruiksfuncties. Dat is op sommige punten even omschakelen voor de sector en ook voor ons, want vanuit de historie is er voor zeescheepvaart altijd sprake geweest van “een vrije zee”. De belangen van de zeescheepvaart moeten we dan ook als één van de gebruiksfuncties integraal op de verschillende andere functies afstemmen. De inzet is dan dat transport over de Noordzee ongestoord kan doorgaan.’

Huyser: ‘Ik geef een voorbeeld. We willen vanuit onze integrale Noordzeevisie de beschikbare ruimte efficiënter gebruiken. Een deel van die puzzel is, dat een scheepvaartroute wat opschuift. Dat kun je als Noordzeestaat niet zomaar eigenmachtig regelen, want de IMO bewaakt de procedure daarvoor. Vóórdat we op dat niveau de wijziging aankaarten, moeten we eerst alle facetten ervan grondig afstemmen met alle Nederlandse Noordzeegebruikers en andere direct betrokken partijen. Doen we dat niet, dan heeft zo'n initiatief geen kans van slagen.’

Neemt de zeescheepvaart zelf ook nog toe in aantal vaarbewegingen en tonnage?

Zeeman: ‘Er zijn altijd schommelingen, want de zeescheepvaart is in zekere zin de graadmeter van de economie. Maar als ik uitga van bijvoorbeeld de verwachtingen van de jongste Havenvisie van Rotterdam, dan zie ik groei, zowel in de omvang van schepen als qua aantallen. Ook van shortsea shipping – kustvaart als



Naam: Marco Zeeman

Functie: directeur Water en Scheepvaart bij Rijkswaterstaat Noordzee.



Naam: Rob Huyser

Functie: directeur Maritieme zaken bij het Directoraat-Generaal Bereikbaarheid (voorheen Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme zaken)

alternatief voor weg- en spoorvervoer binnen Europa – wordt uitbreiding verwacht. Dat geeft een extra beheeropgave op het gebied van veiligheid en vlotte doorvaart. Met het Havenbedrijf Rotterdam zijn we bijvoorbeeld in gesprek over de diepgang van geulen en de consequenties daarvan voor het beheer en onderhoud. En ook over de tijpoorten, een verkeersmanagementmaatregel waarmee we kunnen voorkomen dat de diepstliggende schepen vóór de haven moeten wachten. En andere punt van aandacht is het optimaliseren van de aansluiting van zeetransport op de vaarwegen naar het achterland. We onderzoeken welke hulpmiddelen we daarvoor nog beter kunnen benutten of ontwikkelen.’

De Noordzee verenigt

Zeeman: ‘Ik denk wel eens: de Noordzee verenigt de verschillende partijen. Je móet wel afstemmen, anders kom je nergens. En het IDON is het platform waar dat manifest naar voren komt. Iedereen zit er bij elkaar. Zeescheepvaart raakt andere gebruiksfuncties en andersom. Zonder IDON zouden alle noodzakelijke contacten voor overleg en afstemming bilateraal moeten worden georganiseerd en dat zou een stuk lastiger zijn, zo niet onmogelijk. Bovendien, doordat je bij elkaar zit, ontstaat wederzijds begrip voor elkaars doelen, beleid, problemen en achterban, en dat komt de integrale besluitvorming alleen maar ten goede. Vanuit de beheertaak van RWS Noordzee gezien is zo’n platform bijzonder handig. We hebben immers beter zicht op de uitvoerbaarheid van het integrale beleid en signaleren sneller eventuele tegenstrijdigheden waarvan we in de uitvoering last kunnen krijgen.’

Straalt de samenwerking binnen IDON ook af op de relatie tussen de verschillende gebruikers?

Huyser: ‘Absoluut! Doordat de verschillende departementen binnen IDON werken vanuit één gezamenlijke visie en met één mond spreken, zijn ze veel minder dan vroeger de exclusieve vertegenwoordigers van sectorale belangen die met elkaar in de clinch liggen. De verschillende partijen beseffen daardoor beter dat ze met elkaar moeten samenwerken.’

Zeeman: ‘Dat zie je goed bij “windenergie op zee”. Dat dossier bindt gebruikers op fantastische wijze door ze meer gevoel te geven voor elkaars belangen. Zonder IDON zouden we rond dit dossier veel meer verschillende kampen hebben gezien.’

De toenemende zorg voor natuur en ecologie is al even genoemd. Is de rol van zeescheepvaart in het spanningsveld tussen ecologie en economie eigenlijk niet tamelijk constant?

Huyser: ‘Eerst iets over de toename van die zorg: ik

denk dat het heel spannend wordt. Je ziet aan de economische kant meer gebruiksfuncties komen en bestaande functies groeien, waaronder de zeescheepvaart. Aan de andere kant worden voorbereidingen getroffen voor de uitvoering van de Kaderrichtlijn Mariene strategie. De grote vraag is nu of en hoe we die kaderrichtlijn zo kunnen inzetten, dat hij extra kracht genereert om de balans tussen economie en ecologie goed in evenwicht te krijgen. Het mag geen instrument worden waar iedereen alleen maar last van heeft. Dat evenwicht is lastiger te bereiken en vast te houden naarmate er meer kansen zijn voor economisch gewin op de Noordzee.’

Zeeman: ‘En daarin heeft ook de zeescheepvaart een rol. Want als antwoord op de vraag: zeescheepvaart is zeker geen constante factor. Het is daarom van groot belang dat het duurzaamheidsbewustzijn in deze sector verder toeneemt. De zeescheepvaart heeft een belangrijk aandeel in de milieubelasting van zeeën en oceanen. Groei van de zeescheepvaart mag niet leiden tot toename van vervuiling. Doordat we hieraan al langer in internationaal verband samenwerken en de normen aanscherpen, hebben we de afgelopen jaren de olieverontreiniging door de zeescheepvaart zien afnemen. Ook gaat het steeds beter met de afgifte bij de havenontvangstinstallaties en met de reductie van de uitstoot van zwavel en CO₂.’

Huyser: ‘Interessant is ook hier weer de relatie tussen de Noordzee en de wereld. Enerzijds is het belangrijk om een ‘level playing field’ te hebben, waarbij iedereen met dezelfde regels te maken heeft. Onze havens en reders moeten internationaal kunnen blijven meedoen. Anderzijds dwingt het zeer intensieve gebruik van de Noordzee tot scherpere eisen, bijvoorbeeld aan de uitstoot van zwavel. Onze zwavelnormen zijn scherper dan aan de zuidflank van Europa. Uiteraard zouden we het toejuichen als ook Zuid-Europa deze normen zou gaan omarmen. Dat zou heel mooi zijn.’

Actueel is ook de discussie over meer internationale samenwerking in de ruimtelijke ordening op de Noordzee.

Huyser: ‘Ja, er is discussie over of ook dat op Europees niveau moet worden getild. Wat Nederland betreft niet. Spatial planning op de Noordzee zien we vooral als een nationale verantwoordelijkheid die we afstemmen met de buurlanden. De Noordzeelanden kunnen dat best onder elkaar regelen. Ook al zijn er locaties aan te wijzen waar je rare conflicten ziet in het ruimtegebruik, een Europese richtlijn garandeert niet dat die conflicten uitblijven. En alles wordt alleen maar complexer. We hebben een OSPAR-platform waar we afstemmen en dat gaat prima. Dat is al een uitvoeringsplatform geworden van de EU. Dus wat worden we wijzer van een nieuwe Europese richtlijn?’

Caribisch Nederland

Heeft het IDON ook bemoeienis met de zeescheepvaart rond Caribisch Nederland?

Huyser: ‘Jazeker. Sinds tien oktober 2010 hebben we er een gigantisch stuk zee bij (ongeveer de helft van de Noordzee), met een eigen problematiek. Terwijl de olietankers er af- en aanvaren, was er heel weinig geregeld. Zo was er tot voor kort geen noemenswaardige Port State Control en zijn er geen havenontvangstinstallaties. We hebben in het kader van de overgang snel allerlei gangbare regels van daar moeten omzetten in Nederlandse regels. Die zijn we nu stuk voor stuk aan het bekijken op doelmatigheid en op de noodzaak om er nog iets aan te veranderen. Als we daarbij iets interdepartementaal moeten afstemmen, ligt het voor de hand dat we dat als IDON meenemen, maar we gaan er niet onze naam voor veranderen.’

Wat zijn de belangrijkste problemen?

Zeeman: ‘Er komen allerlei vraagstukken op ons af. De belangrijkste hebben we geconcentreerd in drie speerpunten: vergunningverlening, handhaving en het opzetten van een goede maritieme calamiteitenorganisatie. Er werken daar grote internationaal opererende oliemaatschappijen, Bopec (Amerikaans) en Nustar (Venezolaans) en beide hadden voor de transitie geen vergunning. Een ervan wil bovendien uitbreiden. We confronteren hen plotseling met een nieuw juridisch kader. Het vereist veel aandacht om dat zorgvuldig en binnen een redelijke tijd door te voeren. Daar komt bij dat het lokale bestuur, dat een deel van de vergunningverlening moet opzetten, daar nog niet voor is toegerust.

Het derde speerpunt, de maritieme calamiteitenorganisatie is echt nodig. Er is nu vrijwel niets, terwijl er enorme hoeveelheden olie van zee naar land gaan en omgekeerd. Daar kan van alles mee gebeuren. De mensen zwemmen er letterlijk te midden van de olietankers. Let wel: de haven van Sint Eustatius is qua olieoverslag de tweede haven van Nederland. Dat er een havenontvangstinstallatie moet komen, ligt voor de hand. Elke verontreiniging van de zee is er een te veel.’

Voor meer informatie

Marco Zeeman

(IenM, RWS Noordzee)
marco.zeeman@rws.nl

Rob Huyser

(IenM, DGB)
rob.huyser@minienm.nl

IDON directeuren wissel

Dat de reorganisatie van de beleidsdiensten van het Rijk invloed heeft op het IDON is duidelijk. De voormalige ministeries EZ en LNV zijn in een geschoven tot Economie, Landbouw en Innovatie en oud VenW en VROM zijn samen Infrastructuur en Milieu (IenM). Vier gezichten zijn voor u al meer dan een jaar bekend, de twee ministers Verhagen en Schultz van Haagen en de twee staatssecretaris-

sen Bleker en Atsma. De veranderingen binnen IenM hebben op het moment de meeste invloed op het IDON. In de ambtelijke top hebben veranderingen plaatsgevonden door de vorming van het Directoraat Generaal Ruimte en Water (DGRW) bij IenM, met Chris Kuijpers als DG. Ook de samenstelling van het IDON is veranderd. Op 28 september jongstleden heeft u kennis kunnen maken met

Donné Slangen, de nieuwe IDON voorzitter en tevens directeur van de directie Gebieden en Projecten bij DGRW. Verder verwelkomen we van DGRW Elaine Alwyn als directeur Water en Bodem die verantwoordelijk is voor de Kaderrichtlijn Mariene strategie. Marjan van Giezen zal deelnemen vanuit haar verantwoordelijkheid voor de aangekondigde structuurvisie Ondergrond. IDON lid Rob Huyser blijft als

directeur vanuit het DG Bereikbaarheid belast met maritieme zaken. Ook Marco Zeeman van Rijkswaterstaat Noordzee blijft als coördinerend beheerder in IDON vertegenwoordigd. Vanuit EL&I kent het IDON momenteel Maarten Kool (visserij), Ronald Roosdorp (economie) en Jan Willem van der Ham (natuur) als deelnemers. Dat is niet veranderd.

Nieuwe taken in Caribisch Nederland

Sinds 10 oktober 2010 beheert Rijkswaterstaat 25.000 vierkante kilometer Caribische Zee. Het bestrijden van incidenten op deze drukke zee heeft er prioriteit. Edith Kuijper coördineert de nieuwe taken van Rijkswaterstaat.

De Caribische zee is niet gemakkelijk om te beheren. Het is namelijk een erg drukke zee: olietankers die af en aan varen naar de olieterminals op één van de vele eilanden; vissersboten die ronddobberen; Amerikaanse cruiseschepen op weg naar exotische stranden; transportschepen die de eilanden bevoorraden en het afval ophalen. Er is op deze zee dan ook een reëel gevaar voor aanvaringen, waarbij mensen en goederen overboord kunnen slaan. Daarnaast is de Caribische zee zo diep dat een eenmaal gezonken schip lastig te bergen is. Vervolgens is er ook nog het risico op olieverontreinigingen door scheepsongelukken, olielozingen of het morsen van olie. De olie kan desastreus zijn voor de Caribische koraalriffen en andere ecosystemen. Voor Nederlanders lijkt dit een ‘ver van mijn bed show’, maar dat is het zeker niet. Sinds 10 oktober 2010 zijn de eilanden Bonaire, St Eustatius en Saba bijzondere gemeenten van Nederland. Daarmee is Dienst Noordzee van Rijkswaterstaat verantwoordelijk geworden voor de vergunningverlening en handhaving van de olieterminals, het bestrijden van incidenten op de Caribische zee en voor het onderhouden van Caribische vuurtorens. Een hele uitdaging in een zee die op ruim 9000 kilometer afstand van de Noordzee ligt. Dat vindt ook Edith Kuijper, projectleider Caribisch Nederland: “Mijn functie is compleet nieuw: de taken, de mensen met wie ik werk en natuurlijk het exotische werkgebied. Maar ik vind het geweldig dat ik dit mag doen. Ik ben al verschillende keren in het Caribisch gebied geweest en het is er prachtig, al zie ik vooral vergaderzalen.”

Vergunningverlening en calamiteitenorganisatie

Om calamiteiten te voorkomen is Rijkswaterstaat onder andere eisen gaan stellen aan het aanlanden van olietankers en het overpompen van olie bij olieterminals. Ook worden er vergunningen gevraagd voor andere activiteiten die effecten kunnen hebben op het mariene milieu, de natuur, veiligheid scheepvaart en archeologisch erfgoed – dit op basis van de Wet Maritiem beheer BES. Twee scheepvaartinspecteurs, die op de eilanden zijn gestationeerd, controleren of de schepen zich aan internationale regels houden.

Verder werkt Rijkswaterstaat aan het opzetten van een calamiteitenorganisatie. De vraag is hoe kennis, vaardigheden, menskracht en materieel zo slim en efficiënt mogelijk kunnen worden ingezet om incidenten te bestrijden. Kuijper licht toe: “Daarbij werken we samen met lokale organisaties, zoals de lokale overheden en de Kustwacht Carib overheden. Het moet duidelijk zijn wie wat doet als er onverhoopt een calamiteit optreedt.”

Samen optrekken

Voor de Caribische ambtenaren is de nieuwe ‘bemoeienis’ vanuit Nederland even wennen, vertelt Kuijper. “De lokale ambtenaren klagen wel over de regeldruk. Begrijpelijk, want er werken weinig mensen en die krijgen er nu taken bij. Maar vergunningen zijn echt nodig om risico's te beheersen! Overigens is er ook draagvlak voor onze inbreng. De bewoners hebben er destijds zelf via een referendum voor gekozen om bij Nederland te horen. Het voorkomen van calamiteiten is bovendien vooral in hun voordeel.” Rijkswaterstaat trekt zoveel mogelijk samen op met andere Nederlandse ministeries, die ook nieuwe taken hebben in Caribisch Nederland. De bescherming van de bijzondere natuurwaarden in de Caribische zee is in handen van het Ministerie van Economie, Landbouw en Innovatie (EL&I). Op grond van Nederlandse wetgeving heeft EL&I bijvoorbeeld de ecologisch rijke Saba bank aangewezen als beschermd natuurgebied. Dat is een onderwateratol ter grootte van de provincie Utrecht, die bijzonder rijk is aan soorten. Daarnaast is het Ministerie van Veiligheid en Justitie verantwoordelijk voor de wetgeving die van toepassing is op het Caribisch gebied (het land en de zogenaamde 12 mijlszone). Waarmee in de zone vanaf de kust tot aan 12 mijl, twee ministeries verantwoordelijk zijn voor het maken van rampenplannen en het bestrijden van incidenten op zee. De verschillende ministeries zijn op de BES eilanden verenigd in de Rijksdienst Caribisch Nederland. Vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn er twee scheepvaartinspecteurs gestationeerd en twee kwartiermakers. “Dat zijn onze oren en ogen”, aldus Kuijper.

Onbekend terrein

Opvallend vindt Kuijper de culturele verschillen tussen Rijkswaterstaat en de Caribische organisaties. “In Nederland mailen we voortdurend en rennen we van afspraak naar afspraak. Dat gaat daar anders. ‘Face to face’ contact is veel belangrijker en mensen nemen de tijd voor een bespreking. Een verschil is bovendien dat bestuurders op de eilanden, waar relatief weinig mensen wonen, ook prive worden aangesproken over onderwerpen waarvoor zij politiek verantwoordelijk zijn.” Kuijper merkt op het eiland ook hoeveel de bewoners weten over hun eigen geschiedenis, en over Nederland en Europa. En, omgekeerd, hoe weinig Nederlanders weten over de Antillen. Kuijper: “Dagelijks wordt maar liefst één derde van het Antilliaans Dagblad besteed aan Nederland en Europa. De historie van de eilanden is heel bepalend voor de huidige cultuur. Dat is voor mij echt een eyeopener. Ik lees nu vrijwel dagelijks



het Antilliaans Dagblad. Want voor goede samenwerking is het belangrijk dat je je in elkaar kunt verplaatsen.”

Voor meer informatie:
Edith Kuijper
(IenM, RWS Noordzee)
edith.kuijper@rws.nl

De BES Eilanden

Sinds 10 oktober 2010 zijn Bonaire, St Eustatius en Saba Nederlandse openbare lichamen/bijzondere gemeenten. Daarmee vallen deze eilanden onder het Nederlandse beheergebied en onder Nederlandse ministeriele verantwoordelijkheid. Het Koninkrijk der Nederlanden bestaat nu uit de volgende landen: Nederland (inclusief de BES-eilanden), Aruba, Curaçao en St Maarten. Ieder land heeft zijn eigen staatsinrichting en ministeries.

Rijkswaterstaat heeft in Caribisch Nederland, net als in Nederland, de zorg voor vlot en veilig scheepvaartverkeer, schoon water en waterveiligheid (overstromingen/ orkanen).

- Vergunningverlening (op basis van Wet Maritiem Beheer BES, tav bouwwerken in zee, ankerverbod/ankergebieden, lozen van stoffen in de zee)
- Handhaving (op grond van Wet Maritiem Beheer BES en vergunningvoorwaarden)
- Incidentenorganisatie op zee
- De 5 vuurtorens van Bonaire

De Nederlandse wetgeving geldt niet in de BES tenzij uitdrukkelijk bij wet bepaald. Nederlands-Antilliaanse wetgeving is omgezet naar Nederlandse wetgevingen van toepassing in de BES.

Gebied	Opp in km²	Inwoners	Bevolkingsdichtheid per km²	Voertaal	Officiële stukken	Munt
Saba	13	1424	88	Engels	NL	Dollar
StEustatius	21	2498	119	Engels	NL	Dollar
Bonaire	288	10185	35	Papiament, Nederlands	NL	Dollar
Texel	162	13628	84	Nederlands	NL	Euro

Statistiek BES eilanden

Nederland	Caribisch Nederland	Per eiland
Gemeente	Openbaar lichaam (speciale gemeente)	
Provincie	Geen provincie	
Waterschappen	Geen Waterschappen	
Burgemeester	Gezaghebber	
Wethouder	Gedeputeerde	Bonaire: 4 gedeputeerden StEustatius: 2 gedeputeerden Saba: 2 gedeputeerden
Gemeentebestuur	Eilandsraad	Bonaire: 9 leden StEustatius: 5 leden Saba: 5 leden

Bestuur BES eilanden

Adviesraden bepleiten: 'Maak meer en beter gebruik van de Noordzee'

'Go west young man!' Met deze woorden, geleend uit het negentiende-eeuwse Amerika, overhandigde Henry Meijdam namens de Raden voor de leefomgeving en infrastructuur op 28 september het rapport *Een zee van mogelijkheden* aan staatssecretaris Joop Atsma van IenM. Een passend motto, want het advies van de raden heeft in de kern dezelfde boodschap: de Noordzee kan een grotere maatschappelijke betekenis hebben dan we er nu aan geven.

Het advies *Een zee van mogelijkheden* is opgesteld op verzoek van de staatssecretaris van IenM, tevens coördinerend bewindspersoon voor de Noordzee. Aanleiding is de implementatie van de Europese Kaderrichtlijn Mariene strategie (KRM), die in juli 2008 in werking is getreden. In 2010 is de richtlijn in Nederlandse wetgeving vastgelegd. In 2012 wil de regering de ambities en doelen voor de periode tot 2020 vaststellen. Nederland moet evenals de andere EU-lidstaten uiterlijk in 2015 aan Brussel kunnen aangeven met welke samenhangende maatregelenpakketten de goede milieutoestand op de Noordzee kan worden bereikt en/of behouden. Dat vraagt om een strategie die in samenwerking met de gebruikers van de Noordzee wordt ontwikkeld. De regering streeft daarbij naar het optimaal benutten van de 'rek en ruimte' die de KRM en andere Europese richtlijnen bieden om ook het gebruik van de Noordzee op een hoger plan te kunnen brengen. Hoe, dat was de vraag die staatssecretaris Atsma neerlegde bij de adviesraden.

Advies breed neergezet

Het IDON had de IDON-conferentie van 28 september voorgesteld als een passende omgeving voor de presentatie van het rapport. Volgens voorzitter Henry Meijdam van de VROM-raad een mooie gelegenheid om het advies 'met een flinke boost' meteen breed dáár neer te zetten waar het zijn werk moet doen. 'De Noordzee wordt op vrijwel alle kaarten altijd weer als een



Voorzitter VROM-raad Henry Meijdam aan het woord

soort niemandsland effen ingekleurd', stelde Meijdam. 'De Commissie-Koeman heeft dat planologisch vergeten gebied nu veel preciezer ingetekend als onderdeel van het land.'

Beleid laat mogelijkheden liggen

Niels Koeman, lid van de VROM-raad, ziet in de KRM een enorme kans. 'We kunnen de implementatie van die richtlijn benutten om tot bredere, duurzame en nog meer integrale aanpak van het gebruik van de Noordzee te komen. Dat impliceert dat we in het huidige Noordzeebeleid mogelijkheden laten liggen. We hebben nu een sterke focus op functies die we al jaren kennen. Die bestaande functies zijn bovendien omkleed met beperkingen en leiden tot problemen, zoals conflicterend ruimtegebruik, weinig oog voor de kansen van nieuwe functies en – ondanks het beschermingsbeleid – voortgaande verslechtering van het mariene milieu.'

Planologische sturing

Deze algemene observatie brengt de commissie tot de aanbeveling om in het Noordzeebeleid op het gebied van planologische sturing snel de achterstand in te halen ten opzichte van het land. Koeman: 'Op het land hebben we een ontwikkeling gezien van toelatingsplanologie via ontwikkelingsplanologie naar uitnodigingsplanologie. Die verandering van attitude en aanpak is aan het Noordzeebeleid voorbijgegaan. Daar geldt nog vooral de toelatingsplanologie. De overheid zou ook op zee een nieuwe rol moeten aannemen met als centrale taken: activeren, stimuleren en innoveren. Er zou een ontwikkelingsplan moeten komen zonder accent op juridiseren, liefst met een ongebonden vrije figuur. En dan zouden de kernvragen moeten zijn: wat zijn onze doelen,

wat zijn de ambities en waar willen we over drie, vijf of tien jaar zijn?'

Inhoud en uitvoering nieuw beleid

Het volgens de adviescommissie wenselijke Noordzeebeleid heeft een vernieuwd en flexibel beleidsinstrumentarium met de volgende kenmerken:

- het biedt experimenteerruimte
- de vergunningverlening is flexibel
- gebieden worden gereserveerd op grond van strategische keuzes
- er is een gericht investeringsbeleid
- duurzaamheid betekent niet alleen beschermde natuur sparen, maar ook het bestendigen van de economische functies van de Noordzee.

Koeman ziet in het herziene Integraal Beheerplan Noordzee 2015 een goede gelegenheid om al iets van de nieuwe beleidsimpuls in praktijk te brengen. Maar het advies doet verdergaande aanbevelingen. Zo ziet de commissie een grote verbeterkans in het inruilen van de huidige figuur van een coördinerend bewindspersoon voor één bestuurlijke Noordzeebelangenbehartiger, vergelijkbaar met de Deltacommissaris. Koeman: 'Coördineren is niet voldoende om beleid van meerdere departementen te integreren en uiteenlopende sectorale belangen te verbinden. Daarnaast zien we veel heil in een op te richten Noordzeepartnerschap waarin de belangrijke maatschappelijke en economische spelers samenwerken. De overheid kan het niet alleen. Samenwerking ten slotte moeten we niet alleen zoeken op nationale beleidsdoelen, maar ook op een parallel internationaal spoor.'



Niels Koeman raadslid VROM-raad

Staatssecretaris Atsma:

‘Met dit rapport willen we Brussel een stap vóór zijn’



Staatssecretaris Joop Atsma van IenM is ingenomen met het adviesrapport *Een zee van mogelijkheden*. Bij het in ontvangst nemen van het eerste exemplaar gaf hij aan waarom. ‘We hebben om het advies gevraagd omdat Brussel hard werkt aan de implementatie van de Kaderrichtlijn Mariene strategie (KRM). Zo’n Europese kaderstelling vraagt om een reactie van de nationale overheden. Uiteindelijk vormen we met elkaar Europa. Maar dat betekent ook dat we in de debatten

en onderhandelingen een sterke positie willen hebben. We moeten dus weten wat we willen, ofwel: een stap vóór zijn en blijven.’

Krenten uit de pap

Atsma had het rapport slechts vluchtig kunnen inzien, maar lang genoeg om tevreden te zijn over het accent op de integrale benadering van de Noordzee. ‘Natuurlijk moeten we zorgvuldig omgaan met het zeemilieu, maar we willen dat graag doen in nauwe samenhang met de belangrijke maatschappelijke functies waar het in de toekomst internationaal om gaat: energie, visserij, scheepvaart en het accommoderen

van economische groei. Temeer omdat we met het oog op de toekomst continu moeten nadenken over de vraag of we meer uit de Noordzee kunnen halen. En ook over hoe we de belangrijkste krenten uit de pap tot ons kunnen nemen. Allemaal zaken waarop het rapport van de Commissie-Koeman uitgebreid ingaat.’

Veiligheid prioriteit

‘Maar ik plaats ook alvast een paar kanttekeningen: mijn eerste prioriteit is en blijft veiligheid. Daarover heb ik in de presentatie geen woord gehoord. Voorts pleit het rapport voor een andere verantwoordelijk-

heidsstructuur. De commissie zegt dat er meer coördinatie moet zijn, met inbegrip van het ruimtelijk beleid. Ik vind dat wel een punt van aandacht, want ik heb nooit het idee gehad dat het op de Noordzee qua coördinatie een ratjetoe was en dat men maar wat deed. Voorts pleit het advies voor een internationaal parallel ontwikkelingspoot. Ik vind internationale samenwerking prima, maar het mag niet zo zijn dat onder de vlag van de KRM of Maritieme Ruimtelijke Ordening Europa de regie krijgt. De Noordzeestaten kunnen heel goed zelf zorgen voor ruimtelijk beleid op de Noordzee’, aldus de staatssecretaris.

Eerste reacties op adviesrapport:

‘Let goed op de rol van de overheid’

Acht Noordzeedirecteuren, de top van de Raad van de leefomgeving en infrastructuur, tientallen stakeholders en enkele ambtelijke medewerkers woonde de presentatie van het rapport *Een zee van mogelijkheden* bij. Een rapport dat pleit voor een krachtiger, innovatieve overheidssturing van het maatschappelijk gebruik van de Noordzee, moet wel levendige discussies oproepen. Onder leiding van dagvoorzitter Eelco Koolhaas en met hulp van deskundige gangmakers kwamen die discussies dan ook snel op meerdere plaatsen tegelijk op gang. Een impressie van opvallende uitspraken.

Veel gehoorde beginzin: ‘Ik loop al heel wat jaren mee’. Dat was telkens de aanloop tot een statement waaruit enige tot grote gereserveerdheid bleek. ‘Ik loop al heel wat jaren mee en heb nog niet veel terecht zien komen van nieuwe ideeën over beleid en beheer op de Noordzee. Dus zo’n advies alléén vind ik te vrijblijvend. Het moet ook op vruchtbare bodem kunnen vallen.’

Naarmate de gesprekken vorderden, bleek die afwachtende houding vooral te zijn gevoed door de gang van zaken rond de ontwikkeling van windparken op zee. Han Lindeboom van IMARES was een van de vertolkers van dit gevoel: ‘We waren goed op weg met een stimulerend windenergie-

beleid op zee. Maar dat is abrupt door het kabinet gestopt. Nu lopen we achter bij Duitsland en Engeland. Die landen kiezen nog steeds voor een stimuleringsbeleid. Nederland niet.’ Wat bij een vertegenwoordiger van de NOGEPA de uitspraak ontlokte: ‘We kunnen wel veel gaan sleutelen aan dat Noordzeebeleid, maar daar zit het probleem niet. Het Noordzeebeleid komt niet eens aan zichzelf toe. Ik ken weinig ambitieuze ideeën en plannen uit de afgelopen jaren die niet zijn doorgegaan doordat het Noordzeebeleid in de weg zat en eerst zou moeten veranderen: wind, CO₂... noem maar op.’

Meer mogelijkheden

Dat waren de reacties in de trant van ‘eerst zien, dan geloven’. Maar van de kernboodschap van het advies ging ook een stimulerende prikkel uit. Marco Zeeman, directeur Water en Scheepvaart bij RWS Noordzee, zei dat bij zijn dienst hard wordt gewerkt aan een actief sturend beheer, het combineren van functies én het faciliteren van innovatieve ontwikkelingen zoals een zeeboerderij.

Vertegenwoordigers van de windindustrie wezen nog eens op de enorme ontwikkelingsmogelijkheden van deze sector. Stichting De Noordzee schatte in dat er behalve voor de windindustrie grote kansen liggen voor een innovatieve “maakindustrie” gericht op het verduurzamen van de scheepvaart. Een vertegenwoordiger van die sector bevestigde dat en koppelde er meteen de getijde- en golfenergie aan vast, mits de consument er uiteindelijk voor wil betalen. Ook de visserijsector is nog lang niet uitgesproken met de overheid. De sector zou graag een minder ontwijkende houding zien rond het discussiepunt visserijactiviteiten in windparken. ‘Over mosselcultures op die locaties wordt over het algemeen positief gedacht, maar voor andere vormen van visserij in windparken lijkt Nederland ontwijkend de deur dicht te houden, terwijl de Engelse overheid zegt: “Kom eens praten, dan zullen wij de problemen schetsen en dan mogen jullie uitleggen hoe je die denkt op te lossen.”’

De gouden driehoek

Steeds opnieuw was de rol van de overheid in het geding. Scheidend IDON-voorzitter Renske Peters wees op de verandering die gaande is. ‘Tot voor kort was de overheid zelf geen initiator van nieuwe activiteiten op de Noordzee. Ze stimuleerde die ook niet met aandacht en middelen. We sturen nu anders. We nemen meer regie, al is er enige

tijd voor nodig om dat in praktijk om te zetten. Ik ben daarom bijzonder gebrand op nauwe samenwerking tussen de overheid en de belangrijkste spelers. Bij Ruimte voor de Rivier en bij de droge infrastructuur lukt dat al goed. Voor de Noordzee heb ik veel vertrouwen in de gouden driehoek van overheid, kennisinstituten en bedrijfsleven. Die drie mogen niet separaat blijven. Voor de overheid zijn in die driehoek meerdere rollen mogelijk. Het gaat er nu om dat we voor iedereen transparant de juiste rol hebben om de ‘flow’ op gang te brengen waarin initiatieven van de grond komen.’

Bij alle ambities niet het milieu vergeten

Het inventariseren van kansen en uitdagingen bracht bij een aantal aanwezigen een waarschuwende vinger in de lucht. Eelco Leemans, directeur van Stichting De Noordzee, wees er bijvoorbeeld op – met verwijzing naar de KRM – dat het accent toch wel erg ligt op het gebruik van de Noordzee. ‘Ik heb in het rapport en ook in de woorden van Atsma veel gelezen en gehoord over dat er veel meer moet kunnen op zee. Dat impliceert per definitie intensiever gebruik. Daarmee moet je voorzichtig zijn. Als je bijvoorbeeld duurzame visserij ontwikkelt, maar tegelijkertijd de gangbare visserij in stand houdt, belast je het ecosysteem zwaarder en raak je verder van huis. Ik zou het betreuren als dit advies stimuleert dat de Noordzee vooral als wingewest wordt gezien en niet als natuur.’ Commissievoorzitter Koeman onderkende dat spanningsveld. ‘Het gaat om de uitvoering van de Kaderrichtlijn Mariene strategie. Laat dat duidelijk zijn. Maar als we die zo zouden uitvoeren dat we alleen maar een normenpakket krijgen zonder dat er ruimte overblijft voor uitbreiding en vernieuwing van maatschappelijke functies, dan doen we het niet goed.’



Een uur om de haven binnen te varen

Jaarlijks varen tienduizenden zeeschepen de havens van Amsterdam en Rotterdam binnen, sommige met grote diepgang. Om veilig de havens te bereiken moet de bemanning van deze schepen weten wanneer er voldoende water in de vaargeulen staat. Het Hydro Meteo Centrum Noordzee levert daartoe onontbeerlijke 'tjipoorten'.



De Berge Stahl loopt Rotterdam binnen

Het is een indrukwekkend gezicht als het immense Noorse schip *Berge Stahl* de haven van Rotterdam binnenvaart. Het schip behoort tot de grootste zeeschepen ter wereld en vervoert ijzererts. Slechts weinig havens in de wereld zijn diep genoeg om dit

schip te ontvangen. Rotterdam is zo'n haven. Maar dat betekent niet dat het schip altijd deze haven kan bereiken. Dat hangt af van het getij: alleen bij opkomend water staat er voldoende water in de vaargeulen om veilig te varen, zonder dat het schip de bodem raakt.

Maar hoe weten gezagsvoerders en loodsen nu wanneer het water diep genoeg is om een schip binnen te loodsen? En hoeveel tijd hebben ze dan om de haven binnen te varen? Daartoe raadplegen ze de zogeheten 'tjipoort', een tabel waarin precies staat hoe laat de vaargeulen open zijn voor dit schip. Op 1 juni bijvoorbeeld had de *Berge Stahl* met een diepgang van 22.55 meter slechts een uur en twintig minuten de tijd om de vuurtoren Het Lage Licht bij Hoek van Holland te passeren.

De tjipoorten worden vastgesteld door het Hydro Meteo Centrum Noordzee (HMCN), onderdeel van Rijkswaterstaat Noordzee van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. HMCN combineert gegevens over de diepte van de vaargeul en de diepteligging van het schip met voorspellingen van waterstanden, zeegang en deining. Zeegang is het onregelmatige, schuimende golfpatroon dat door de wind ontstaat. Deining is het nagolven van de zee, als de wind weer is gaan liggen. Het is vooral de deining, die de diepteligging van een schip beïnvloedt.

Centraal computersysteem

Ed de Rijcke is één van de zeven medewerkers van het HMCN, dat 24 uur per dag wordt bemenst. Vanaf zijn werkplek in Rijswijk kijkt de Rijcke uit op dertien grote beeldschermen waarop voortdurend meetgegevens verschijnen. Veel gegevens zijn afkomstig uit een centraal computersysteem van het 'Landelijk Meetnet Water', waar ook de Noordzee onder valt. De gegevens komen van honderden meetpunten: van boeien - die meebewegen met het wateroppervlak, meetpalen en weerstations op boorplatforms. Voor gegevens over het weer onder-

houdt het HMCN elke zes uur contact met de Maritiem Meteoroloog van het KNMI.

Het is allemaal onontbeerlijke informatie voor het HMCN. "Geen metingen, dan ook geen verwachtingen", aldus de Rijcke. "Hoe meer meetlocaties hoe betrouwbaarder onze verwachtingen zullen zijn." De verzamelde gegevens worden ingevoerd in rekenmodellen, die vervolgens verwachtingen genereren. De Rijcke: 'Vanuit onze ervaring controleren we of de verwachtingen kloppen. Soms is er een rare uitschieter, die filteren we eruit. We werken met computers én ons gezonde verstand.'

Rederij

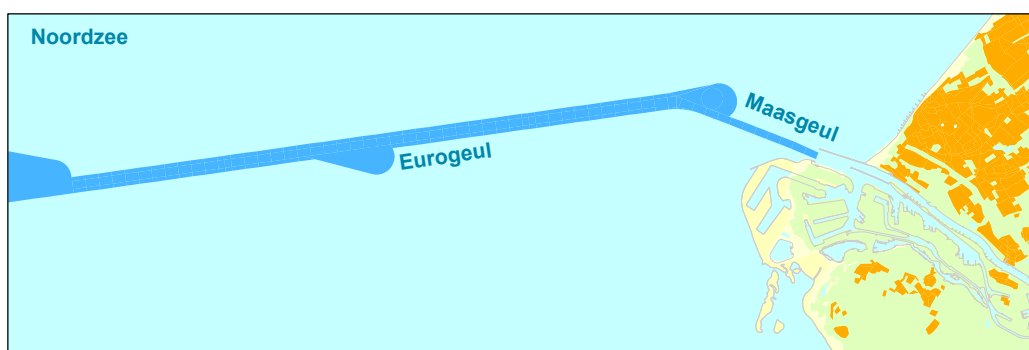
Aan het maken van een tjipoort gaat een heel proces vooraf. Zodra bekend is dat een zeeschip de haven van Rotterdam wil aandoen, meldt de gezagvoerder dat aan zijn rederij. Die geeft door aan het Havenbedrijf Rotterdam wanneer het schip ongeveer zal aankomen. Het Havenbedrijf gaat na of er ligplaatsen vrij zijn en vraagt het HMCN om een indicatieve tjipoort. Zodra de exacte aankomsttijd van het schip bekend is, wordt deze gepubliceerd op de 'ETA lijst' (estimated time of arrival) en berekent het HMCN een definitieve tjipoort. De hoeveelheid tijd die het HMCN een schip dan geeft om op een bepaalde plaats te komen, is een advies. Uiteindelijk zijn het loodswezenen, Regio Rijnmond en de verkeersleiding van het Havenbedrijf Rotterdam verantwoordelijk voor het begeleiden van de schepen naar de haven. De Rijcke vindt dat hij een mooie baan heeft. "Ik ben bezig met water en daar ligt mijn hart. Ik heb gevaren, net als bijna al mijn collega's. Het is toch prachtig dat we die passie nu vanaf de wal kunnen invullen?"

Voor meer informatie

Edgard de Rijcke

(IenM, RWS Noordzee)

edgard.de.rijcke@rws.nl



Risico's in

Per jaar doen 50.000 tot 60.000 zeeschepen de Nederlandse havens aan. Om de veiligheid verder te vergroten worden verkeersroutes op zee aangepast. Incidentenbestrijding blijkt een kwestie van balance of resources. Dat kan, want zeg nou eerlijk: waar moeten we nog bang voor zijn?

Wat er niet mag gebeuren

De laatste keer dat het mis ging op het Nederlandse deel van de Noordzee was oktober 2010. De Griekse tanker *Mindoro* geladen met vliegtuigbrandstof kwam in aanvaring met het Cypriotische containerschip *Jork Ranger*. Door de botsing werd er een gat in de tanker geslagen en lekte een deel van de brandstof in zee.

De gevolgen voor het milieu waren beperkt, omdat het om kerosine ging die grotendeels verdampte. Als de lading ruwe olie was geweest, zouden de gevolgen van de calamiteit veel groter zijn geweest. Denk bijvoorbeeld aan het eerste tankerongeval in Europese wateren in 1967, waarbij de olietanker *Torrey Canyon* bij Engeland op de rotsen liep en 119.000 ton ruwe olie verloor.

Maar we piekeren niet alleen over milieurampen met tankersschepen. Ook de nieuwe lichte passagiersschepen baart ons zorgen. Een béétje cruiseschip herbergt tegenwoordig 4.000 à 6.000 mensen. Waar laat je die als er eens iets goed mis gaat? Liever niet aan denken toch, of wel?

Risicoanalyses voor de zeevaart

Juist wel. Daarom gebruiken maritieme beleidsmakers kwantitatieve risicoanalyses. Daarmee rekenen ze allerlei scenario's op de Noordzee door. Het algemene beeld is dat het scheepvaartverkeer toeneemt en er steeds grotere schepen komen. Tegelijkertijd worden er windmolenparken voor de kust gepland, vindt zandwinning plaats en nemen offshore activiteiten toe. Wat is dan wijsheid?

Om daar antwoord op te geven worden factoren als de verkeersintensiteit en de samenstelling van het verkeer (tankers of passagiersschepen) gevarieerd. Dat geldt ook voor de verkeersmaatregelen (routing, beloodsing) en de kwaliteit van de technologie en de bemanning aan boord. Al deze gegevens worden in Samson gestopt, een rekenmodel om de veiligheid van de zeevaart te kunnen kwantificeren. En, wat blijkt?

Risico's veranderen door toenevende drukte

'Het staat er risicoteknisch gezien niet slecht voor op de Noordzee', zegt Fred Bloot, senior beleidsmedewerker bij de afdeling Zeevaart en Security van het

de zeevaart

ministerie van I&M. 'Beleidsmatig streven we naar minder dan twintig significante ongevallen per jaar. Het huidige risiconiveau zit op minder dan vijftien significante ongevallen per jaar.'

Met significante ongevallen bedoelt Bloot aanvaringen tussen schepen, of een aanvaring van een schip met een platform, een uit de hand gelopen olieverontreiniging (meerdere duizenden tonnen olie), of een brand aan boord van een schip.

'Maar dat risiconiveau verandert snel wanneer er ook meer windmolenparken op de Noordzee komen. De regering heeft via het Nationaal Waterplan en de Beleidsnota Noordzee opdracht gegeven om voor de Hollandse kust ruimte te realiseren voor 3.000 megawatt aan windenergie. Om dat te kunnen realiseren is een aantal scenario's doorgerekend. Daaruit blijkt dat sommige varianten wel drie keer zo veel risico op een aanvaring opleveren. Deze scenario's hebben het dan ook niet gehaald. In overleg met alle betrokken partijen zijn daar nu andere oplossingen voor gekozen.'

'Ruimtegebruik en scheepvaartverkeer nemen dus beide toe. Dat heeft ons wel met de neus op de feiten gedrukt. Je kunt een schip namelijk niet verbieden om ergens te varen. Je kunt ze wel via internationale maatregelen min of meer dwingen bepaalde routes te volgen. Zo'n verkeerssysteem hebben wij op de Noordzee. We zijn nu tot de conclusie gekomen dat het verkeerssysteem toe is aan een update.'

Update verkeerssystemen nodig

Een praktijkvoorbeeld. In korte tijd is de haven van Amsterdam de grootste benzinehaven ter wereld geworden. Maar door de plotselinge groei kloppen bepaalde aannames en uitgangspunten niet meer. Schepen

kunnen niet allemaal tegelijk door de sluis bij IJmuiden, en dus gaan ze voor anker voor de kust. Daar zijn nu echter te weinig ankerplaatsen beschikbaar. Schepen gaan dus óók voor anker op de drukke vaarroute tussen Rotterdam en Hamburg.

Dat blijkt ongewenst. Het is dan ook al eens bijna mis gegaan. Bloot: 'Je wilt natuurlijk niet dat het nét goed gaat, je wilt dat het gewoon goed gaat. Daarom wordt de vaarroute van Rotterdam naar Hamburg omgelegd, zodat de vaarroute weer buiten het ankergebied loopt. Hetzelfde geldt ook voor een olieplatform voor IJmuiden. Dat blijkt precies op een knooppunt van een aantal scheepvaartroutes te liggen. Ook die routes gaan we nu dus verleggen, zodat ze verder van het platform afkomen.'

Plannen bij Internationale Maritieme Organisatie (IMO)

Het voorstel is om zowel de aanlooproutes naar IJmuiden en Rotterdam als die vanuit het noorden naar Antwerpen om te leggen. Ook het aantal kruisingen met het verkeer dat uit het Engelse kanaal noordwaarts vaart, moet verminderen om het vaarbeeld op de Noordzee weer rustig te krijgen. De plannen voor de nieuwe zeevaartroutes moeten worden ingediend bij de Internationale Maritieme Organisatie, IMO.

Bloot: 'Als uit een internationale safety assessment blijkt dat het nieuwe verkeerssysteem inderdaad tot minder risico's leidt, kunnen we een positief besluit van de IMO verwachten. Dan wordt het nieuwe verkeerssysteem internationaal vastgesteld.'

Als het toch mis gaat

Een nieuw verkeerssysteem dus om de risico's op aanvaringen zo klein mogelijk te houden. Maar ondanks alle voorzorgsmaat-

regelen kan het natuurlijk toch een keer mis gaan. Een ongeluk zit vaak in een klein hoekje. Ook daar wordt rekening mee gehouden, zodat de negatieve gevolgen van een incident beperkt blijven. Incidentenbestrijding blijkt een kwestie van anticiperen en organiseren. De vraag is: welk risico wil je nemen? Voor hoeveel geld wil je verzekerd zijn?

Sjon Huisman van de afdeling Handhaving en Incidentenaanpak bij RWS Noordzee ziet het zo: 'Je moet de risico's van de zeescheepvaart in proporties blijven zien. In 1983 zijn we in Nederland begonnen met toezicht vanuit de lucht waarbij we geavanceerde apparatuur gebruikten. In die tijd spotten we 2,8 (grote) olievlekken per vlieg-uur. Nu zien we nog maar één grote olievlek als we dertig uur vliegen. Met andere woorden: de zeevaart en de scheepvaarttechnologie zijn zo verbeterd dat we ons moeten afvragen hoe groot de risico's in de zeevaart feitelijk nog zijn.'

Van cijfers naar praktijk

Een kwestie van omschakelen van cijfers naar praktijk. Huisman: 'Wij maken ook gebruik van dezelfde risicoanalyses om onze calamiteitenorganisatie in te richten. We krijgen die cijfers van het ministerie van I&M. Het primaat van de rampenbestrijding ligt bij Rijkswaterstaat. Maar het beoordelen van rampenplannen doen we ook samen met de stakeholders, zoals de bergingsmaatschappijen, de Waddenvereniging, Greenpeace en Stichting De Noordzee. Zo kunnen we gedragen besluiten nemen over de inzet van materieel en personeel.'

'Praktisch gezien komen we uit op een bestrijdingsorganisatie die een aanvaring van een tanker kan opvangen, waarbij er 15.000 m3 olie in zee stroomt. Daar richten

we dus onze mensen en het materieel op in.'

Balance of resources gaat ons redden

De bandbreedte voor de rampenbestrijding blijkt politiek bepaald, want daar komt het budget vandaan. 'Als de politiek vraagt of het een onsje minder kan, moeten wij kijken hoe en waar we dat kunnen realiseren. Hoeveel en welk materieel is er echt nodig? En wat betekent het voor de kwaliteit van de medewerkers, zowel bij de overheid als de markt?'

'Die vraag moeten we ons niet langer alleen als Nederland stellen, maar samen met onze buurlanden. Ook Duitsland, Denemarken, Noorwegen en Zweden hebben veel materieel. Waarom zouden we dan niet meer samenwerken en over en weer gebruik maken van het materieel? Dan kunnen we zelf een stapje terug doen, bijvoorbeeld in ruil voor andere diensten aan onze bureaus. Een kwestie van balance of resources.'

Huisman stelt dat internationale samenwerking niet nieuw is, maar de zakelijke manier waarop wél. 'Die samenwerking gaat wat mij betreft verder dan nu is vastgelegd in het Verdrag van Bonn. Dat gaat uit van vrijwillige hulp en er is niets verplicht. Maar afstemming op het gebied van calamiteitenorganisatie kun je veel strakker regelen, daar moet je immers echt van op aan kunnen.'

Voor meer informatie:

Fred Bloot
(IenM, DGLM)
fred.bloot@minienm.nl

Sjon Huisman
(IenM, RWS Noordzee)
sjon.huisman@rws.nl

Trends in zeevaart: benutten van schaalvoordelen

De trend lijkt gezet: van over de hele wereld komen steeds meer en steeds kolossalere schepen met dito lading naar Rotterdam. Benutten van schaalvoordelen, daar draait het om. Maar wat betekent dat voor de Noordzee?

'Het wordt weliswaar steeds drukker op zee, maar het hoeft niet onveiliger te worden', stelt Nico van Dooren van het Havenbedrijf Rotterdam. 'Als we willen dat de Noordzee net zo veilig blijft als nu moeten we wel investeren. In ruimtelijke ordening en in optimale vaarroutes, en in verbeterd verkeersmanagement. We moeten toe naar een soort slotplanning, net zoals nu gebeurt in luchthavens.'

Havenvisie 2030

Van Dooren is projectleider van de Havenvisie 2030 en was daarvoor betrokken bij het project Maasvlakte 2. 'Het Havenbedrijf maakt elke tien jaar een visie op de ontwikkelingen in de haven en

het industriegebied. Dat doen we niet alleen vanwege trends in zeevaart, we kijken breder. Het gaat om het optimaliseren van de logistieke en industriële pijlers van de haven, respectievelijk de Global Hub (logistieke draaischijf) en Europe's Industrial Cluster (industriegebied).'

'We moeten niet onderschatten dat de zeevaart beide doelen dient, zowel de Global Hub als het Industriële Cluster. Beide zijn van groot economisch en strategisch belang voor Nederland. Bedrijven hebben makkelijk en snel toegang tot allerlei ladingstromen. Zo kunnen ze goed functioneren, en dat is goed voor de economie.'

De zeevaart is de basis voor de economische kracht van het hele havencomplex, maar het blijkt

niet de enige variabele in de Havenvisie 2030. Van Dooren: 'We hebben verschillende scenario's doorgerekend, gebaseerd op zowel trends in de economie, in de zeevaart, in energie, klimaatsveranderingen en internationale ontwikkelingen.' Wat blijkt? Welke trends in de zeescheepvaart zijn relevant?

Schaalvergroting en veranderende goederenstroom

'Schaalvergroting is een hele belangrijke trend. Niet zo lang geleden kwamen er schepen in de vaart van 10.000 TEU (afmeting voor containers: 1 TEU is 6 meter). Toen we met de Havenvisie begonnen anticipeerden we al op schaalvergroting. We gingen uit van 14.000 TEU. Maar terwijl we bezig waren werden er al zulke schepen in de vaart genomen en ondertussen werden schepen besteld voor 18.000 TEU. En er liggen al ontwerpen op tafel van 22.000 TEU. Die schaalvergroting gaat dus echt ontzettend snel.'

‘Andere ontwikkeling is die van de groei van de goederenstroom. In 2010 werd er nog 430 miljoen ton goederen overgeslagen in de haven, maar we anticiperen nu al op een overslag van 675 tot 750 miljoen ton goederen in 2030. De goederenstroom neemt dus toe. Dat wordt deels opgevangen door de schaalvergroting in de zeevaart. Verder is het Havenbedrijf door Maasvlakte 2 goed voorbereid op die groei, zowel qua diepgang, kadelengete als afhandelingscapaciteit.’

Veranderingen goed voor het milieu

Ook het soort goederen blijkt te veranderen. ‘Je ziet steeds meer lading in containers komen. Bovendien is er een ontwikkeling gaande van grondstof naar halffabricaten. Vroeger ging er ijzererts door de haven richting de staalindustrie in Duitsland. Nu zijn dat brammen die al in de hoogovens van Brazilië worden gemaakt. Hetzelfde zie je gebeuren in de chemische industrie. Met andere woorden: tegenwoordig vindt de productie plaats in het Midden-oosten, China of Brazilië, en verwerken wij hier de halffabricaten.’

Volgens Van Dooren is de schaalvergroting goed voor het milieu. ‘De ecologische footprint van schepen verbetert. Grotere schepen betekenen dat er per container minder brandstof wordt verbruikt, dat er dus minder CO₂ uitstoot is en minder luchtverontreiniging. Verduurzaming is ook een belangrijke trend in de zeevaart.’

‘Er wordt gezocht naar alternatieve laagzwavelige brandstoffen. En bij het ontwerp en de bouw van nieuwe schepen worden bijvoorbeeld de rompvormen geoptimaliseerd. Wij stimuleren zulke duurzame ontwikkeling door schepen die goed presteren op milieugebied een korting te geven op het zeehavengeld. Daarbij werken we met een Environmental Shipping Index, ESI.’

Benutten schaalvoordelen

Per jaar brengen 34.000 zeeschepen hun lading naar Rotterdam, waar 100.000 binnenvaartschepen het stokje overnemen en de lading naar het achterland transporteren. Dat is het traditionele plaatje. Nieuw is dat grote zeeschepen hun lading in Rotterdam overslaan op nóg grotere zeeschepen en vervolgens over zee weer weggaan. Een kwestie van het benutten van schaalvoordelen op de lange afstanden. Maar hoe werkt dat?

‘Denk bijvoorbeeld aan tankschepen uit Rusland. Door ijs of beperkte diepgang ter plaatse kunnen er geen al te grote tankers varen. Daarom komen ze eerst naar Rotterdam, vanwaar de Russische olie wordt overgeslagen op écht grote tankers. Die gaan vervolgens vanuit Rotterdam verder gaan naar bij-

voorbeeld China. Het Havenbedrijf heeft daar onlangs een overeenkomst met Rusland voor getekend.’

Schaalvergroting en logistiek

Al met al neemt de goederenstroom op de Noordzee dus behoorlijk toe. En als de reuzen Rotterdam eenmaal hebben bereikt willen ze daar ook zo snel mogelijk weer weg, want tijd is geld. Dat heeft impact op de hele logistieke afhandeling in de haven. ‘Om die afhandeling zo efficiënt mogelijk te kunnen doen wil je dat het schip van te voren al aangeeft wanneer het aan de kade kan komen. Eigenlijk wil je een schip bij wijze van spreken al in je systeem zodra het bij Gibraltar de hoek om komt.’

‘Als we weten wanneer we het schip aan de kade kunnen verwachten zorgen wij dat de slepers en de roeiers op tijd zijn, en dat de bunkeraars klaar liggen. Een soort slotplanning, vergelijkbaar met de gang van zaken op een luchthaven. Daar zorgt de verkeersleiding immers ook voor efficiënte afhandeling van de vliegtuigen. Dat levert efficiencywinst. Slotplanning heeft voor een schip zelf nog een bijkomend voordeel: het schip kan zijn vaarsnelheid optimaliseren zodat het met precies de juiste snelheid kan aankomen. Dat bespaart brandstof.’

Verkeersmanagement verbeteren

‘Je wilt een schip zo vroeg mogelijk in je systeem hebben om goed te kunnen anticiperen. Dat geldt niet alleen voor de zeevaart maar ook voor de binnenvaart richting het achterland. Eigenlijk zou je de binnenvaart tot Duisburg goed in de vingers willen hebben om de planning en afstemming met de zeevaart te kunnen optimaliseren.’

Voor het zover is moet er nog heel wat gebeuren. ‘Niet dat verkeersmanagement nieuw is, we hebben natuurlijk al systemen om de scheepvaart in de haven te begeleiden. Maar het vroegtijdig anticiperen op het tijdstip dat een schip aan de kade komt, en het werken met slotplanning, dat is wel nieuw. Ook het verbinden van de planning van de zeevaart met die van de binnenvaart richting achterland is echt nog wel een serieuze uitdaging.’

Kortom: schaalvergroting in de zeevaart biedt vele voordelen, maar als we die optimaal willen benutten vraagt dat om verdere optimalisatie van het verkeersmanagement.

Voor meer informatie:

Nico van Dooren
(Havenbedrijf Rotterdam)
n.dooren@portofrotterdam.com



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



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

Druk
De Swart

Oplage
1500

Interviews
Ingrid Zeegers
(Portretten in Woorden)
Moniek Löffler
(Bureau Landwijzer)
Rob Bijnsdorp
(Communicatiebureau BCP-de Lynx)

Fotografie
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Rijkswaterstaat Noordzee
Studio Hoogeveen & van Tilburg

Vormgeving
Balyon, Zoeterwoude

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

Betrokken ministeries en diensten

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

- Directoraat-generaal Bereikbaarheid
- Directoraat-generaal Water en Ruimte
- Rijkswaterstaat Noordzee

Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie

- Directoraat-generaal Agro
- Directoraat-generaal Energie, Telecom & Mededinging
- Directoraat-generaal Natuur en Regio

Kustwacht

Ministerie van Defensie