

in dit nummer:

DE BALANS VINDEN TUSSEN
DECENTRALISEREN EN MEER
INTERNATIONALE AFSTEMMING

INTERNATIONALE NOORDZEEPLANNING:
EEN BOTTOM UP AANPAK WERKT

'DE UITVOERING VAN DE KRM LEUNT
ZWAAR OP OSPAR'

VISSERIJ IN BESCHERMD OFFSHORE
NATUURGEBIEDEN: HET FIMPAS PROJECT
OP DREEF

KUSTWACHT EN EUROPA, KWESTIE VAN
NETWERKEN

GEMEENSCHAPPELIJK VISSERIJBELEID

DE BERG WERK DIE BRUSSEL HEET

december 2012, nummer 16

Dubbelinterview

De balans vinden tussen decentraliseren en meer internationale afstemming

Nederland is veel beleid aan het decentraliseren. Tegelijkertijd wordt bijvoorbeeld het visserijbeleid al jarenlang Europees geregeld en is er de tendens om ook de ruimtelijke ordening op zee meer internationaal te integreren. De kunst is nu een balans te vinden tussen beide bewegingen, zeggen Henri Kool (EZ) en Donné Slangen (IenM).

Kunnen jullie om te beginnen vertellen wat Europa betekent voor het Nederlands Noordzeebeleid en hoe dat bijvoorbeeld vorm krijgt in de praktijk van de visserij?

Slangen: 'We zitten in een boeiend tijdsgewricht. Op tal van fronten zijn we beleid aan het dereguleren en decentraliseren. Je zou je, meegaand met die stroom, meer van Europa moeten afwenden, dan ernaartoe te bewegen. Tegelijkertijd is Noordzeebeleid per definitie internationaal beleid, waarin je alleen samen met anderen verder komt. Een aantal zaken moet je goed regelen en daarvoor is internationale afstemming nodig.

We merken de spanning tussen die twee polen als we partijen op het land verleiden om op verantwoorde wijze meer van de bronnen van de zee gebruik te maken. In zo'n uitnodigingsbeleid is het niet handig dat er centraal vanuit Europa meer en meer regels komen. Als ik puur naar het ruimtelijk beleid kijk, ga ik het liefst uit van het subsidiariteitsbeginsel: centraal wat centraal moet, maar geen regie van bovenaf op zaken die we prima binnen het eigen gebied en met de burens kunnen regelen.'

DUURZAME VISBESTANDEN

Kool: 'Maar je zegt terecht dat sommige zaken nu eenmaal goed moeten zijn geregeld. In de visserij werkte 'ieder voor zich' niet voor het oplossen van de grote problemen in de afgelopen decennia. Daarom is visserij ook al heel lang Europees beleid. Als ieder land zijn gang was blijven gaan met schaalvergroting en nieuwe vangsttechnieken, waren de visbestanden allang op geweest. Visserijbestanden zijn een

internationale bron, die kun je alleen collectief beheren. Dat gaat zelfs verder dan Europa. Wereldwijd moet je duurzaam met visbestanden omgaan. Verantwoord vissen in ruil voor visrechten is daarvoor een middel. Waar dat in de afgelopen halve eeuw niet of niet goed is geregeld, heeft het geleid tot kaartbeelden van rood ingekleurde oceanen. Rood betekent dat daar de vis zwaar onder druk staat. In Europese wateren zie je die rode kleurtjes bijna niet meer.

Visbestanden waarvoor we op Europees niveau echt meerjarige structurele maatregelen hebben genomen, zijn aanzienlijk verbeterd. Het kan natuurlijk nóg beter en stap voor stap werken we daar ook aan.'

VERNIEUWD GEMEENSCHAPPELIJK VISSERIJBELEID

We staan weer aan de vooravond van zo'n stap, de tienjaarlijkse vernieuwingscyclus in het Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB) van de EU-lidstaten. Begin 2013 moet het nieuwe GVB ingaan. Elders in deze IDON-nieuwsbrief gaan we daar uitgebreid op in. Maar wat vindt u in het kort de belangrijkste vernieuwing?

Kool: 'Dat we voortaan bij het vaststellen van de quota niet meer uitgaan van het biologisch minimum van visbestanden, maar van gezonde visbestanden die van zichzelf robuust zijn. Die mogen we afroemen, zoals je profiteert van de rente op kapitaal. We komen niet meer aan het kapitaal zelf. Dit is het principe van de maximum sustainable yield (MSY). Verder is het van groot belang dat in gemeenschappelijk verband is afgesproken een eind te maken aan het teruggooien van vis in zee. Het is maatschappelijk niet acceptabel dat naast elke kilo vis die op de markt komt een kilo ondermaatse vis of 'verkeerde vis' zonder

Retouradres:

RWS Dienst Noordzee
Postbus 5807
2280 HV Rijswijk

Het Interdepartementaal Directeurenoverleg Noordzee (IDON) is een samenwerkingsverband tussen de ministeries van Buitenlandse Zaken, Defensie, Financiën, Economische Zaken (EZ), Infrastructuur en Milieu (IenM)



Naam: Donné Slangen

Functie: directeur Gebieden en Projecten, Directoraat-Generaal Ruimte en Water, ministerie van Infrastructuur en Milieu. Tevens voorzitter IDON.



Naam: Henri Kool

Functie: directeur Dierlijke Agroketens en Dierenwelzijn, ministerie van Economische Zaken.

kans op overleven wordt weggegooid. Twee verbeterpunten – er zijn er meer – die ik met stip zou willen noemen en die ook beide alleen onder Europees beleid werken.’

Als de vertaling in nationale regelgeving en handhaving geen problemen oplevert.

Kool: ‘Ja en nee. Feitelijk hoeven we voor de overstap van biologisch minimum naar maximale duurzame oogst niet zoveel te regelen, want we hebben al een beproefd systeem van quota, visdagen en zo meer. Maar nieuwe regels implementeren en handhaven, bijvoorbeeld voor het aan land brengen van bijvangst, kan een complex traject zijn. Die regels moeten wel praktisch uitvoerbaar zijn. Verder ga ik met Donné mee als hij zegt: regionaal doen wat regionaal kan. Ik verwacht dat we in tegenstelling tot voorgaande jaren de uitvoering van het nieuwe GVB méér per regio gaan oppakken. Dus de landen rond de Noordzee concentreren zich op maatregelen voor de Noordzee en in het Middellandse zeegebied gebeurt hetzelfde voor dat zeegebied.’

MEER REGIE EN STEEDS MEER INTEGRAAL
Tegelijkertijd zie je dat verduurzaming van de visserij een van de hot spots is in de Europese Kaderrichtlijn Mariene Strategie. De verschillende beleidsvelden gaan steeds meer in elkaar op. Zie de toenemende aandacht voor het ontwikkelen van een integraal marien en maritiem beleid waaraan ook ruimtelijke aspecten vastzitten. Staat zo’n beweging naar steeds meer integratie u aan?

Slangen: ‘Ja, als ruimtelijk ordenaar staat me dat aan. De zee is groot en het gebruik is intensief. Je hoeft alleen maar naar alle verschillende functies te kijken die met elkaar in de knel kunnen komen, en je ziet het strategisch belang van integraal beleid. Daar zijn we ook al jaren mee bezig. De aanpak verschilt alleen sterk per lidstaat. In oktober was op Cyprus een ministerconferentie over het geïntegreerd maritiem beleid waaraan de Europese landen al zo’n vijf jaar werken. De inzet daarvan was het beter afstemmen van Europese regelgeving op de nationale en internationale structuren van organisatie en samenwerking. Je ziet daarin de trend naar meer harmonie tussen governance op land en op zee. De Noordzeestaten zijn zich nadrukkelijker met de regie op zee gaan bezighouden. Ze hebben hun interne organisatie op orde gebracht of werken daaraan, en het integraal beheer van kustregio’s en de maritieme ruimtelijke ordening zijn hoger op de beleidsagenda gekomen.’

FLEXIBILITEIT HELPT, OOK IN DE ORDENING VAN DE ZEE

Slangen: ‘Tegelijkertijd leeft overal bij overheden de wens om samen met gebruikers en belanghebbenden te zoeken naar nieuwe kansen op zee voor de economie en de werkgelegenheid, en dan natuurlijk op een duurzame manier. Dat is in Cyprus stevig aan de orde geweest, met als wenkend perspectief een Europa dat weer concurrerend is met de rest van de wereld. Maar of zo’n complex, integraal geheel nou ook moet lei-

den tot een Europese richtlijn voor de ruimtelijke ordening op zee, daar twijfel ik sterk aan. Je moet immers flexibel kunnen blijven in het afstemmen van doelen en middelen. Bij het economisch gebruik op en rond de zee heb je te maken met snel wisselende inzichten, innovatieve processen, kennissprongen en niet in de laatste plaats economische ontwikkelingen. Om daarmee te kunnen omgaan, moet je flexibiliteit houden. Natuurlijk kun je een stip op de horizon zetten, maar om ernaartoe te kunnen manoeuvreren, heb je ruimte nodig. Dat gaat zelden via een vastgelegde rechte weg.’

En wat is dan de rol van Europa daarbij?

Slangen: ‘Europa kan voor die processen kaders bepalen en zorgen voor afstemming en samenwerking. Dat kun je allemaal faciliteren zonder er wettelijke regels voor vast te stellen. Naar mijn ervaring hebben richtlijnen de bijwerking dat zaken bureaucratischer en star worden aangepakt. Daarom ben ik ervoor dat de betrokken partijen binnen een bepaalde regio of deelgebied zelf in goede samenwerking het integraal beheer en gebruik ruimtelijk invullen. Het is beter met elkaar aan de onderhandelingstafel te zitten dan tegenover elkaar te staan voor het Europees hof.’

POLDEREN IS EEN KRACHT

In de vorige IDON-nieuwsbrief verzuchtte een woordvoerder van de brancheorganisatie VIS-ned dat het hem met al dat integreren allemaal te ingewikkeld wordt. Aanleiding was dat ook de Kaderrichtlijn Marien indicatoren en maatregelen wil voor de visserijdruk.
Kool: ‘Ja, dat snap ik. Visserijbeleid is op zich al ingewikkeld. Dus ik zie wel dat het veel inspanning vraagt om niet af te haken als het nóg ingewikkelder wordt en als knelpunten leiden tot ruimtelijke beperkingen. Maar de kop in het zand steken is ook geen oplossing. We kunnen er nu eenmaal niet omheen dat ruimte op zee een schaars goed is. En als we polderen over de vraag waar welk gebruik strategisch het best kan worden uitgeoefend, moet elke partij aan tafel zitten. Laat ik het eens omdraaien en die brede afstemming van belangen juist zien als een kracht. We leven in ons land met z’n allen op een kluitje en zijn er goed in om heel verschillende belangen met elkaar binnen eenzelfde ruimte te verenigen.

Neem wind op zee. Het kabinet wil dat vóór 2020 opschalen tot 16 procent van de landelijke energiebehoefte. Daar is ruimte voor nodig en dat levert best een lastige discussie op met de visserijsector. De visser ziet al jaren dat van die grote zee waar hij vroeger vrije toegang had stukje voor stukje voor hem wordt afgesloten: een N2000-gebied, nog een beschermd gebied, een windmolenpark, straks zes windmolen-

parken. Daarom organiseert RWS voor het IDON gesprekken met vissers en windenergiebedrijven over medegebruik van windparken.’

VERDIENMODEL

Kool: ‘Zou de sector afzijdig blijven, dan is er alleen maar verlies. Maar door mee te doen met het zoeken naar het optimale gebruik van de Noordzee, mag de sector ook van andere partijen medeverantwoordelijkheid verwachten voor het geheel. Dan stem je bestaand gebruik af en zoekt gezamenlijk naar nieuwe kansen. Welke perspectieven biedt de ruimte in windparken voor mariculturen? Welke kansen zijn er voor gemengde teelten van planten, schelpdieren en vis? Welke nieuwe concepten in de voedselketen leiden bij kleinere besommingen toch tot voldoende inkomsten? Dat zijn zaken die niet exclusief de zorgen van de visserijsector mogen zijn, maar die een plek moeten hebben in onze integrale benadering. Van daaruit loopt ook de sterkste link naar het Europees visserijfonds. Dat is medefinancierder voor technische innovaties, verduurzaming en samenwerking, maar ook voor vernieuwingen in de keten van visser naar eindgebruiker. Want als achter technische innovaties geen verdienmodel zit waardoor de visser wat meer opbrengst voor zijn vis gaat krijgen, dan is vernieuwing uiteindelijk niet op te brengen.’

OP ZOEK NAAR DE JUISTE BALANS

Alles wat nu besproken is, zou je onder de noemer ‘nieuwe strategische ruimtelijke aanpak’ kunnen plaatsen. Maar er lijkt nog een heroriëntatie gaande te zijn naar wat die nieuwe strategie betekent voor onze houding ten opzichte van Europa.

Slangen: ‘Dat klopt. We zijn al een eind op de goede weg, maar tussen de twee polen ‘regelen’ en ‘ruimte bieden’ hebben we als overheid qua houding en gedrag de juiste balans nog niet gevonden.’

Kool: ‘Zo worstelen we met het probleem dat alles wat op zee gebeurt in hoge mate een stoelendans is van grote, geïnstitutionaliseerde partijen, tot aan Europa toe. Als je klein bent en je wilt wat op zee, dan krijg je met al die grote instituten en hun gevestigde netwerken te maken. Het is op zee veel moeilijker dan op het land om initiatieven te nemen. Daarin verandering te brengen, dat is de grote uitdaging.’

MEER INFORMATIE:

Donné Slangen

(IenM, DGRW, Gebieden en Projecten)

donne.slangen@minienm.nl

Henri Kool

(EZ, Dierlijke Agroketens en Dierenwelzijn)

h.kool@mineleni.nl



Internationale

Samen met collega’s uit Groot-Brittannië, Duitsland en België werkt Titia Kalker, clusterleider Ruimte bij RWS Noordzee, aan ruimtelijke vraagstukken op de Noordzee. Hoe gaat dat in zijn werk? ‘Praktisch, stapsgewijs, en met respect voor elkaars verschillen. Zo bouwen we aan een gezamenlijke aanpak.’

‘Internationale ruimtelijke planning op de Noordzee is niet meer een kwestie van afzonderlijk reageren op elkaars plannen, maar van gezamenlijk anticiperen op nieuwe inrichtingsvraagstukken. Iedereen voelt daarbij een *sense of urgency*,’ zegt Titia Kalker, clusterleider Ruimte bij Rijkswaterstaat Noordzee. ‘Ook bij onze buurlanden is een grote druk op de ruimte op de Noordzee ontstaan. Vooral de opkomst van windenergie maakt dat er nieuwe ruimtelijke vraagstukken moeten worden opgelost.’

Dat schept een band, zo blijkt. Onze buurlanden maken volgens Kalker eenzelfde type ontwikkeling door als wij. ‘De werkwijze bij het ruimtelijk plannen van de Noordzee verandert van reageren naar anticiperen. Sectorale regels maken steeds meer plaats voor integrale plannen. Maar naast die overeenkomsten zijn er in de praktijk natuurlijk ook veel verschillen, bijvoorbeeld in fasering, rolopvatting van de overheid, werkwijze en cultuur.’ Nu overweegt de Europese Commissie een richtlijn om ruimtelijke planning op zee verplicht te maken, en daarin een gemeenschappelijke aanpak te volgen. De vraag is: hoe gaat dat uitpakken? Kalker: ‘In de praktijk beluister ik veel twijfels of dit een goed idee is. Of een richtlijn goed uitpakt hangt vooral af van de ruimte die landen houden voor maatwerk en flexibiliteit. Een richtlijn is niet per se nodig. Het kan namelijk ook anders. Hoe? Door de inhoudelijke problemen centraal te stellen en ze vervolgens pragmatisch op de werkvloer op te lossen.’

INTERNATIONALE KAART ALS BINDENDE FACTOR

Hoe is dit inzicht ontstaan? Kalker: ‘Een paar jaar geleden zijn we met de buurlanden om de tafel gaan zitten. Waar gaat het eigenlijk over, welke problemen kunnen we het beste samen oplossen? Dat heeft geleid tot een initiatief om alle ruimtelijke ontwikkelingen en (internationale) plannen op de zuidelijke Noordzee op één kaart te zetten.’

‘Vergis je niet, dat was enorm veel werk. Eerst moet je weten waar die informatie bij de buurlanden te halen is. Vervolgens moet alle informatie op één kaart terecht komen. Daar komen allerlei technische (GIS) details bij kijken. Sommige informatie moet je kopen, en andere informatie blijkt vertrouwelijk. Bovendien veranderen ruimtelijke plannen voortdurend, terwijl het overzicht niet bij één instantie is belegd. Logisch dus dat één van onze eerste projecten zich nu richt op het optimaliseren van informatie uitwisseling met onze buurlanden.’

Noordzeeplanning: een bottom-up aanpak werkt

Die informele samenwerking rond de kaart heeft erg geholpen om de internationale relaties te verstevigen. Werkenderwijs leerden de mensen die over de grens met ruimtelijke planning bezig zijn, elkaar kennen. Ook kregen ze samen zicht op de meest prangende kwesties. Welke?

Kalker: 'Als je de kaart bekijkt zie je al snel dat natuur zich niet aan landsgrenzen houdt, dat scheepvaartroutes het hele gebied doorkruisen en windparken steeds verder in zee gebouwd gaan worden. De Britten willen in 2020 zelfs twintig GW aan windenergie realiseren. Dat is meer dan drie keer zoveel dan bij ons. Dus is het belangrijk om nu alvast de gevolgen voor de scheepvaart, de visserij en de natuur in kaart te brengen, en er bovendien voor te zorgen dat al het andere gebruik ook veilig kan blijven plaats vinden.'

AFSPRAKEN, MAATWERK EN COMMON GROUND

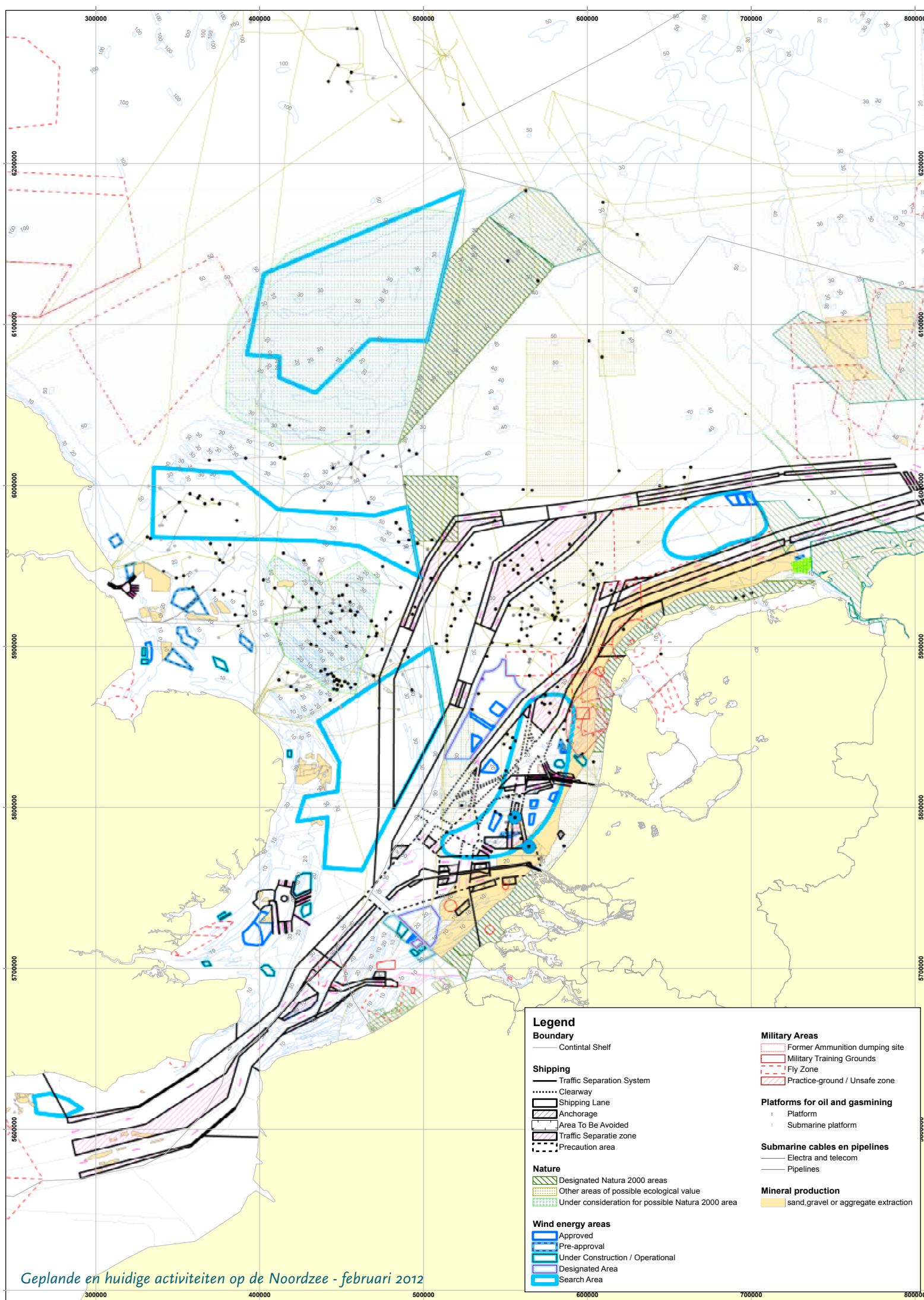
Een voorbeeld van een praktisch dilemma dat vaak voorkomt bij ruimtelijke planning op zee, doet zich voor bij het bepalen van een veilige afstand tussen windparken en scheepvaartverkeer. Kalker: 'De verschillende Noordzeelanden hanteren daarvoor uiteenlopende criteria. Dat is niet handig. Maar tegelijkertijd is het onverstandig één veilige afstand af te spreken. Nu het zo druk wordt op zee moet je heel precies kijken wat er op welke plek mogelijk en verantwoord is. Welke afstand nog veilig is, hangt namelijk af van de scheepvaartintensiteit, of er wel of niet sprake is van kruisend verkeer, of er wel of niet gevaren mag worden in de windparken. En zo kan ik nog een hele serie bepalende factoren opnoemen. In Nederland zijn we nu bezig al die factoren te beschrijven en uit te werken voor het bepalen van de veilige afstand.'

De vraag is hoe met de buurlanden tot werkbare afspraken is te komen. 'De Nederlandse manier kunnen we niet zo maar opleggen aan onze buurlanden. Ook daar zijn mensen aan het nadenken over dit onderwerp, en ook zij willen de vrijheid om in hun ruimtelijke puzzel tot optimale afwegingen te komen. Het is een hele kunst om toch een gemeenschappelijke basis te scheppen. Er zit vaak spanning tussen de behoefte aan generieke internationale afspraken en de noodzaak tot lokaal maatwerk. Met die spanning is het beste om te gaan door op de werkvloer als beheerders samen te werken aan direct bruikbare afspraken.

'Met de Britten werken we nu aan *common ground* voor het bepalen van die veilige afstanden tussen scheepvaart en windparken. Daartoe hebben we de Britten de afgelopen maanden een paar keer opgezocht. We spraken met de Engelse *Marine Coastal Guard Agency*, experts van *Trinity House* (verantwoordelijk voor scheepvaartmarkering), het *Department of Transport*, en met de Britse ontwikkelaars van windenergie.'

HET SNEEUWBALEFFECT

Deze formule van internationaal netwerken op de werkvloer werpt zijn vruchten af. Kalker: 'Het lijkt te gaan lukken om met de Britten tot een gezamenlijke lijst te komen van aspecten die meegewogen moeten worden.



We zijn nu ook van plan om België, Duitsland en Ierland te gaan betrekken.'

Daar blijft het niet bij, want niet alleen het aantal buurlanden waarmee wordt samengewerkt breidt zich uit. Ook het aantal onderwerpen en het aantal organisaties in het netwerk groeit gestaag. Kalker: 'Mijn collega Rob Gerits gaat bijvoorbeeld aan de slag om zicht te krijgen op de optelsom van de ecologische effecten van de geplande windparken op de Noordzee in totaliteit. Daartoe werkt hij onder andere samen met de *Marine Management Organisation* (MMO) in Engeland, met

wie Rijkswaterstaat *Working Arrangements* heeft. Die organisatie heeft ongeveer dezelfde rollen en verantwoordelijkheden als wij.' Kalker, die voorzitter is van een OSPAR werkgroep van ruimtelijke planners, kreeg uit die hoek onlangs veel bijval voor de praktische, probleemgerichte aanpak van de ruimtelijke planning op zee. 'Dan merk je ook dat er bij de andere landen veel energie zit om samen te werken aan inhoudelijke kwesties. Zo werken we stapje voor stapje, *bottom-up* aan een netwerk van internationale collega's.'

BELGIË

Behalve dat zo'n internationaal netwerk helpt om te weten bij wie je moet zijn, leer je ook elkaars werkwijze kennen. Over de grens is nog veel van elkaar te leren. Niet alleen over de inhoud, ook over de aanpak. 'In Nederland zijn we gewend dat beleidsdepartementen onderling nauw samenwerken en vaak overleggen. Alleen al het feit dat er een IDON is, getuigt daarvan.

Ze vervolgt: 'In België was het tot voor kort lastig om één aanspreekpunt te vinden maar nu is

er in België een minister voor de Noordzee. Bovendien zijn ze bezig met een nieuw ruimtelijk plan. De Belgen wachten doorgaans wat langer met het op tafel leggen van de kaarten dan wij. Wel zijn we heel tijdig geconsulteerd en is de procedure helder. Wat exact de inhoud van de plannen is, is echter nog onbekend. Dat wachten we af.'

DUITSLAND

Tot zover de ruimtelijke planning met onze zuiderburen. Hoe zit het met de samenwerking met de Duitsers? 'We kunnen op de werkvloer heel goed met ze samenwerken. Duitsers maken meestal grondige en gestructureerde plannen, en ook in hun contacten met ons zijn ze heel nauwgezet. De instantie die in Duitsland de ruimtelijke plannen maakt, is ook de vergunningverlener voor windenergie en heeft bovendien de verantwoordelijkheid voor scheepvaartveiligheid.' 'Het scheepvaartstelsel is in Duitsland heel

duidelijk, het is namelijk een onveranderlijk uitgangspunt. Daartussen komen dan de windparken. Dat als gevolg van het verleggen van de scheepvaartroutes meer ruimte voor windenergie kan worden gecreëerd, vinden ze daar heel bijzonder. Wat dat betreft zijn de Duitsers wat meer van de generieke en vaste regels, terwijl wij wat vaker op zoek gaan naar verantwoord maatwerk.'

Van de Duitse grondigheid is veel te leren, zegt Kalker. 'Op dit moment werken ze hard aan een kabelplan. De windparken verder op zee moeten met het land verbonden worden. De kabels zullen daarbij de andere windenergiegebieden doorkruisen. Daarom plannen de Duitsers voorafgaand aan de bouw van de windparken dichterbij de kust, al waar de toekomstige kabels moeten komen.'

VERENIGD KONINKRIJK

En dan de samenwerking met de Britten. 'Daarin hebben we het laatste jaar veel geïnvesteerd. De Britse overheden werken onderling goed samen en ze staan erom bekend dat ze

intensief met stakeholders samenwerken. Dat hebben we gemerkt, want bij het maken van hun ruimtelijke plan zijn alle buurlanden tegelijk om tafel gevraagd. Britten werken ook heel transparant, allerlei informatie wordt via internet beschikbaar gesteld.'

'Ik heb ook gemerkt dat de Britse overheid veel meer op hoofdlijnen werkt dan wij, ze laten meer over aan de initiatiefnemers. De consortia van windparkeigenaren zijn bijvoorbeeld zelf verantwoordelijk om een passend ruimtelijk plan voor een windenergiegebied te maken. In het Verenigd Koninkrijk zijn dus veel planprocessen tegelijkertijd gaande, daarom moeten we als Nederland op meerdere borden tegelijkertijd schaken om onze belangen in te brengen. De Britten lijken overigens ook anders dan wij om te gaan met het voorzorgsprincipe. Dat heeft voor- en nadelen, maar één ding is zeker: er is veel van elkaar te leren.'

GRENZELOZE NOORDZEEKAART

Kortom: 'In de praktijk werken we veel samen met onze buurlanden. Samenwerking komt

tot bloei als er echt een praktische noodzaak is, zoals nu het geval is met de komst van de windmolenparken. Die zetten de inrichting van de Noordzee op scherp. Overal is een *sense of urgency*. *Bottom-up* lossen we steeds meer kwesties op met onze collega's over de grens. Als we ook de internationale contacten met de maatschappelijke organisaties en gebruikers nog verder weten uit te bouwen, dan zijn we goed bezig met een strategisch groeimodel. Meer en meer zullen we samen met onze burens onze plannen op de kaart gaan zetten. Eén grenzeloze Noordzeekaart, daar zullen we vast een keer op uitkomen. Met onderling begrip, een gezamenlijk gevoelde noodzaak en de mogelijkheid tot maatwerk als startpunt.'

MEER INFORMATIE:

Titia Kalker

(IenM, Rijkswaterstaat Noordzee)

titia.kalker@rws.nl

'De uitvoering van de KRM leunt zwaar op OSPAR'

Europees beleid en EU-wet- en regelgeving staan niet op zichzelf, maar zijn voortdurend in interactie met nationale wetten en internationale verdragen. Een mooi voorbeeld daarvan is de symbiose van de Kader Richtlijn Marinestrategie (KRM) en het Verdrag van Oslo en Parijs ter bescherming van de Atlantische Oceaan en de Noordzee (OSPAR-verdrag). Wim van Urk, projectmanager KRM en Ben Zech, vertegenwoordiger van Nederland in OSPAR, geven tekst en uitleg.



Bulkschip met kolengruis aan dek

'Het is zo'n mooi voorbeeld van interactie', zegt Wim van Urk, 'omdat de KRM aan de lidstaten in feite drie dingen vraagt, die als pakket helemaal aansluiten op het werk dat West-Europese staten in OSPAR-verband doen. De KRM vraagt a) een inspanning om de goede milieutoestand te bereiken, b) samenwerking met buurlanden om tot een gezamenlijke strategie te komen en c) zoveel mogelijk gebruik te maken van bestaande regionale zeeconventies. Wel, het OSPAR-verdrag is zo'n conventie, samenwerken doen we als verdragspartners en de doelstelling van OSPAR is voor de volle honderd procent gericht op een beter zeemilieu.'

NIEUWE FOCUS

Wat brengt de KRM dan mee wat onder OSPAR al niet gebeurde? Een schepje erbovenop? Ben Zech: 'Nee, verre van dat. In de afgelopen decennia is door velen, en zeker ook Nederlanders, keihard

gewerkt om van OSPAR een succes te maken. Als je terugblijkt, zie je in de zee het tastbare bewijs. De mensen die in Nederland al tientallen jaren ijveren voor een schonere zee en die daarmee zelfs al vóór OSPAR bezig waren, reageerden dan ook wat afhoudend toen ze voor het eerst met de KRM werden geconfronteerd. "Maar dat doen we al!", zeiden ze. Nee, het gaat uitsluitend om het verleggen van de focus. OSPAR en KRM willen hetzelfde, maar verschillen in die zin dat de KRM de landen nu verplicht een mariene strategie op te stellen en uit te voeren in de Europese mariene wateren waar zij de jurisdictie over hebben, terwijl OSPAR ook de open zee daarbuiten bestrijkt. Ze vullen elkaar aan, de combinatie is sterk.'

Zech en Van Urk leggen de verschillen uit. OSPAR is een milieuverdrag tussen kuststaten in het Noord-oost-Atlantisch zeegebied. Daar zijn landen bij die geen EU-lid zijn.

Onder OSPAR zijn tal van afspraken gemaakt die de verdragspartners in eigen wet- en regelgeving doorvoeren. Boven OSPAR staat geen bestuurlijke macht die toeziet op de handhaving. De handhaving ligt bij de verdragspartners zelf.

De EU-Kaderrichtlijn Marine Strategie is Europese wetgeving. De Europese Commissie vormt een bestuursmacht boven de lidstaten. Het zeegebied waar de KRM effectief is, beperkt zich echter tot de optelsom van gebieden die onder de jurisdictie vallen van de EU-lidstaten die aan zee liggen. Het OSPAR-gebied reikt dus veel verder.

Van Urk: 'Het komt hierop neer: OSPAR, dat ben je zelf. De landen doen het met elkaar. Europa heeft een eigen beleid. De EU-Commissie zit met een eigen beleidsagenda in OSPAR aan tafel. Europa heeft een deel van de kaderstelling naar zich toegetrokken. Het is de kunst om de voordelen van beide te combineren, een soort kruisbestuiving.'

Zech: 'Maar daarvoor is wel een verandering nodig van focus. OSPAR zoekt naar een nieuwe identiteit. Daar werken we hard aan.'

VOORDELEN OVER EN WEER

Aan de hand van het KRM-thema zwerfvuil beschrijven Van Urk en Zech hoe die kruisbestuiving werkt. Het is een verhaal van sneller en beter, synergie, kostenefficiëntie en wenkende perspectieven.

Zech: 'In de nieuwe situatie komt Europa duidelijk met een aanvullende agendering. Zwerfvuil bijvoorbeeld was al een aandachtspunt binnen OSPAR, maar in de KRM is het een speerpunt geworden. De opdracht aan de lidstaten om tot maatregelenpakketten te komen, heeft binnen de coördinatiegroep van OSPAR geleid tot de oprichting van een team dat de implementatie van de mariene strategie bij alle verdragspartijen coördineert. De lidstaten hebben in eigen huis indicatoren ontwikkeld, en daarin zie je de samenwerking in OSPAR al terug. De landen rond de Noordzee gebruikten in OSPAR-verband al gelijksoortige indicatoren voor thema's als vervuiling en eutrofiëring. Ze hebben dus een gedeelde geschiedenis van afstemming. Onder regie van OSPAR zijn we nu op zoek naar nóg meer samenhang rond gemeenschappelijke indicatoren en ook naar een gemeenschappelijke aanpak van de monitoring-programma's die in 2014 klaar moeten zijn.'

Van Urk: 'Dit is de helft van het verhaal. In omgekeerde richting kun-

nen afspraken binnen OSPAR een grotere doorwerking krijgen door gebruik te maken van de Europese structuren. Dat zwerfvuil in ons voorbeeld komt niet alleen van schepen, maar voor een groot gedeelte vanaf het land. Het hoeft geen betoog dat er een rechtstreeks verband is tussen wat met rivierwater komt meestromen en de kwaliteit van het zeewater. In de afgelopen jaren is om die reden al eens een link gelegd tussen OSPAR en de internationale riviercommissies om te komen tot goede waterkwaliteitsnormen in het licht van de Kaderrichtlijn Water. Nu gaan we vanuit OSPAR opnieuw de riviercommissies gebruiken om zwerfvuil Europees te agenderen.'

Zech: 'En om het verhaal compleet te maken: alle zeeën staan met elkaar in verbinding. Zelfs als we het Europees aanpakken, krijgen we niet alle rotzooi uit de zee, want vooral door de golfstroom komt veel van buiten Europa. We zijn dus erg afhankelijk van wat veel verderop gebeurt. In OSPAR-kader wordt nu een Memorandum of Understanding (MoU) gesloten met landen in West-Afrika om meer te gaan samenwerken. Deze Abidjan Convention geeft via OSPAR een nog grotere reikwijdte aan de doelen van de KRM. Zwerfvuil zou op de gezamenlijke agenda kunnen komen. Wat wij binnen OSPAR bereiken, draagt bij aan een wereldwijde toetsing van de kwaliteit van de oceanen. OSPAR is een van de regionale zeeconventies die zijn gerelateerd aan de Verenigde Naties. Ervaringen die we binnen

Het FIMPAS project op dreef

Nederland heeft zes gebieden op de Noordzee aangemeld als Natura 2000-gebied. Drie daarvan liggen ver op zee: Doggersbank, Friese Front en Klaverbank. Wat deze aanmelding voor de visserij gaat betekenen is onderwerp van het project 'Fisheries Measures in Protected Areas' (FIMPAS).

Volgens projectleider Ton IJlstra is het daarbij gevolgde proces een succes.

Midden in de Noordzee, op een volle dag varen van Den Helder, ligt de Doggersbank: de grootste zandbank van de Noordzee. De bank staat permanent onder water en ligt in Engelse, Nederlandse, Duitse en Deense wateren. De zee is hier twee tot drie keer zo ondiep als in het omringende gebied en bevat een overdaad aan leven. Er komen allerlei soorten vis voor, waaronder de zeldzame stekelrog. Diverse vissen, zoals schol, wijting en kabeljauw vinden hier een paaigebied. Verder zwemmen er grote scholen zandspiering en smelt, die een voedselbron vormen voor zeevogels, bruinvissen en zeehonden. Deze dieren zijn dan ook vaak in de buurt van de Doggersbank te vinden. De zandbank vormt zo'n bijzonder leefgebied, dat deze zich kwalificeert als beschermd habitat onder de Europese Habitatrichtlijn. Nederland heeft de Doggersbank dan ook aangemeld als Natura 2000 gebied. Ook het Verenigd Koninkrijk en Duitsland willen hun deel van de Doggersbank een Natura 2000-status geven. Dit betekent dat het habitat moet worden beschermd en dat heeft mogelijk gevolgen voor de menselijke activiteiten in het betreffende gebied.

Ook het Friese Front en de Klaverbank zijn aangemeld als Natura2000 gebied. Het Friese front ligt op de overgang van de ondiepere zuidelijke Noordzee en de diepere gebieden ten noorden daarvan. Doordat verschillende watermassa's elkaar daar treffen is het er extreem voedselrijk en daardoor is het gebied belangrijk als voedselgebied voor bepaalde in de Europese Vogelrichtlijn beschermde vogelsoorten, waaronder de zeekoet. De Klaverbank ten slotte, is het enige gebied in de Nederlandse Noordzee waar veel grind op de bodem ligt. De stenen vormen riffen: een perfect leefgebied voor allerlei vissen, krabben, anemonen en zelfs koudwaterkoraal. Ook zeezoogdieren als bruinvissen en zeehonden komen hier voor.

FIMPAS

Visserij is één van de meest belangrijke menselijke activiteiten in deze offshore natuurgebieden. Om een zodanig visserijregime tot stand te brengen dat de natuurdoelstellingen van Natura 2000 worden gehaald, is een apart project opgezet met de naam Fisheries Measures in Protected Areas (FIMPAS). Projectleider Ton IJlstra van het ministerie van Economische Zaken legt uit: 'We zijn in 2009 met het FIMPAS-project begonnen. We hebben er voor gekozen om de stakeholders, zoals de visserijsector, natuurorganisaties en kennisinstituten, hier intensief bij te betrekken en hebben daarvoor drie workshops georganiseerd. In de eerste workshop is geïnventariseerd welke gegevens er zijn over

de beschermde gebieden. In de tweede workshop richtten we ons op het analyseren van 'conflicten' tussen visserij en natuurbescherming. De derde workshop tenslotte had tot doel om visserijmaatregelen te inventariseren die nodig zijn om de natuur te beschermen.'

Het project staat onder regie van twee stuurgroepen, beiden voorgezeten door IJlstra: de FIMPAS-stuurgroep voor het Friese Front en de Klaverbank en de internationale Doggersbankstuurgroep voor de Doggersbank.

WELK TYPE MAATREGELEN?

Volgens IJlstra zullen op de Doggersbank maatregelen gaan gelden voor de bodemberoerende visserij. In de eerste plaats zal het gebruik van bepaalde soorten vistuig aan banden worden gelegd. IJlstra: 'Dat geldt bijvoorbeeld voor het gebruik van wekkertellingen, die de bodem omwoelen om vis op te schrikken. Die techniek berokkent veel schade aan het habitat. Bij het formuleren van maatregelen letten we heel scherp op de relatie tussen het vistuig en het effect daarvan op de natuurwaarden van het habitat. Dat betekent dat visserij met technieken die het habitat niet beschadigen wel mogelijk zal zijn.' Dat is bijvoorbeeld het geval voor de visserij met de 'pelagische trawl', waarbij er een trechtersvormig net door de waterkolom wordt getrokken, en voor de 'staandwantsvisserij', waarbij de vissers een vertikaal net gebruiken waarin passerende vissen met hun kieuwen verstrikt raken. Naast het beperken van het gebruik van sommige visserijtechnieken zal de visserij ook worden gezoned. Dat betekent dat een deel van de Doggersbank geheel zal worden gesloten voor bodemberoerende visserij. IJlstra benadrukt dat het nog om voorstellen gaat, die aan de Europese Commissie zullen worden aangeboden.

DRAAGVLAK

Wat vissers van de maatregelen vinden? Volgens IJlstra staan die niet te juichen. 'Niet iedereen is het eens met de voorstellen voor visserijmaatregelen zoals die er nu liggen. Er is bijvoorbeeld verschil van mening over de omvang van het gebied dat wordt gesloten voor bodemberoerende visserij. In het voorstel dat nu op tafel ligt wordt ongeveer één derde deel van de Doggersbank gesloten. De vissers vinden dat teveel en hebben een voorstel gedaan voor ongeveer 22 procent. Natuurorganisaties pleiten voor ongeveer 45 procent. Maar ondanks deze verschillende opvattingen, is het wel een open proces geweest, waarop alle stakeholders invloed hebben gehad. Dat is positief.

We krijgen dan ook veel waardering voor het proces, vanuit de wereld van de politiek, de wetenschap en de Europese Commissie. Vooral omdat het proces erg transparant was

en stakeholders veel ruimte hadden om inbreng te leveren. Natuurlijk is het jammer dat het niet is gelukt om voor alle maatregelen bij alle partijen draagvlak te krijgen. Soms zit dat er gewoon niet in en is het aan de overheid om een zo goed mogelijk besluit te nemen over de voorgestelde maatregelenpakketten.

HOE VERDER

'Nu is het woord aan de wetenschap'. IJlstra doelt op de 'International Council for the Exploration of the Sea' (ICES), waar de voorgestelde maatregelenpakketten voor Doggersbank, Friese Front en Klaverbank in september 2012 zijn neergelegd voor onafhankelijke wetenschappelijke beoordeling. Wetenschappers zullen toetsen in hoeverre de voorgestelde maatregelen afdoende zijn om de natuurbeschermingsdoelstellingen te bereiken. IJlstra: 'Binnenkort krijgen we het wetenschappelijk advies terug. We gaan ons er dan goed over buigen wat dat betekent voor de maatregelen. Als de wetenschappers bijvoorbeeld vinden dat één derde sluiting van de Doggersbank niet genoeg is om de natuurdoelen te halen, dan moeten we dit percentage heroverwegen. Hetzelfde geldt als blijkt dat sluiting van een minder groot deel ook voldoet.'

De volgende stap is dat de Nederlandse overheid de definitieve voorstellen voor de Klaverbank en het Friese Front indient bij de Europese Commissie. Voor de Doggersbank zullen de overheden van Nederland, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk dat samen doen. De Europese Commissie zal de voorstellen bestuderen en deze uiteindelijk moeten omzetten in wetgeving. IJlstra: 'Afzonderlijke landen zijn niet bevoegd om voor de visserijsector maatregelen te nemen, dat kan alleen via de Europese Commissie. Landen kunnen wel zelf maatregelen nemen om andere activiteiten die schade kunnen toebrengen aan de natuur te reguleren. Bijvoorbeeld delfstofwinning of in een bepaalde mate ook scheepvaart. Maar dat is een ander verhaal en staat los van het FIMPAS-project.'

MEER INFORMATIE:

Ton IJlstra

(EZ, Directie Regio en Ruimtelijke Economie)
a.h.ijlstra@minienl.nl

OSPAR opdoen, bereiken via de netwerkrelaties met andere VN-zeeverdragen de hele wereld en andersom kan OSPAR veel van die andere verdragen leren.'

NOG MEER WINST

Dit soort synergiewinst is in de combinatie van KRM en OSPAR op veel meer terreinen aan te wijzen; niet alleen rond de milieudoelen, ook in de werkprocessen.

Van Urk: 'Doordat binnen OSPAR al vele jaren wordt samengewerkt, hoeft voor de KRM niet een hele nieuwe netwerkstructuur te worden uitgerold. Ik durf te stellen dat het zonder OSPAR niet was gelukt om nu al een initiële beoordeling gereed te hebben van de milieutoestand van de Noordzee. Die lijn kun je doortrekken. We moeten voor de KRM gaan monitoren. Het treft dat we binnen OSPAR om de zoveel jaar de balans opmaken van wat is bereikt en waar we staan. We waren al van plan al die gegevens die in de verschillende landen bij uiteenlopende instanties en instituten zijn opgeslagen in één informatiesysteem te verwerken. Dan kunnen de verdragspartners zoveel mogelijk dezelfde monitoringsystematiek toepassen of datastromen met elkaar vergelijken. Daarmee maken we ook een enorme slag in de vervolgbeoordeling voor de KRM.'

MEER INFORMATIE:

Wim van Urk

(IenM, DG Ruimte en Water)
wim.van.urb@minienl.nl

Ben Zech

(IenM, DG Ruimte en Water)
Ben.zech@minienl.nl

Kustwacht en Europa, kwestie van netwerken

Met marine officier Ed Veen als nieuwe directeur waait er sinds maart 2012 een andere wind bij de Kustwacht. Om de koers te bepalen broedt hij op een visie, Kustwacht van de Toekomst. In hoeverre speelt Europa daarin een rol?

‘Europa speelt altijd een rol in het werk op de Noordzee. Toen het uitgebrande en zwaar beschadigde containerschip Flaminia laatst door ons water naar de haven van Hamburg moest, was er veel afstemming met België, Groot-Brittannië en Duitsland. In onderling overleg hebben we het schip naar de haven begeleid, waar het nu gerepareerd wordt. Zo werkt Europa: op operationeel niveau weten we elkaar te vinden.’

VAN ONDERZEEËR NAAR KANTOOR

Om de relatie tussen de Kustwacht en Europa te begrijpen, is het nodig om een goed beeld te krijgen over hoe de organisatie op nationaal niveau in elkaar steekt. Voordat marineman Ed Veen een boekje open doet over Europa vertelt hij daarom eerst over zijn missie als nieuwe directeur van de Kustwacht. Wat drijft hem? ‘De Kustwacht is belangrijk voor Nederland. We willen een schone en veilige zee met voldoende biodiversiteit, en daar hebben we beleid voor gemaakt. Net als andere organisaties zorgt de Kustwacht ervoor dat het beleid wordt uitgevoerd. Daarbij zie ik het als mijn taak om de dienstverlenings- en handavingsplannen voor de Noordzee operationeel te maken, en te zorgen voor feedback uit de praktijk terug naar het beleid. De Kustwacht heeft direct contact met de gebruiker op zee, dat maakt ons werk bijzonder.’ Veen is naar eigen zeggen grootgebracht bij de onderzeedienst, waar hij het commando had over drie onderzeeboten. Later voerde hij diverse kustwachtoperaties uit in het Caribische gebied, onder andere op een fregat en op een *landing platform dock*. Toch is de overstap naar de functie als directeur van de Kustwacht een hele natuurlijke, vindt hij zelf: ‘Daar kan ik mijn operationele kennis combineren met mijn bestuurlijke ervaring die ik onder andere heb opgebouwd als gemeenteraadslid.’

Die bestuurlijke ervaring lijkt geen overbodige luxe, als je weet dat de Kustwacht een netwerkorganisatie is die voor veel verschillende opdrachtgevers werkt. De harde kern van de Kustwacht bestaat uit 50 mensen, die voor 6

departementen werken: Infrastructuur en Milieu (thema's verkeersveiligheid en milieubeleid); Veiligheid en Justitie (KLPD en politie); Defensie; Economische zaken - Landbouw - en Innovatie (thema's voedsel- en warenautoriteit, visserijbeleid, staatstoezicht op de mijnen); Binnenlandse zaken (thema immigratie) en Financiën (douane en FIOD).

KUSTWACHT IS VAN ALLE MARKTEN THUIS

De Kustwacht zorgt voor een integrale planning, zodat de beschikbare capaciteit zo efficiënt mogelijk kan worden ingezet. Veen: ‘Ik ben politieman en hulpverlener en dus van alle markten thuis.’ Dat moet ook wel, want vaak overlappen de verschillende taakvelden elkaar.

De bemanning van de Kustwacht heeft naast zijn eigen taakveld ook een signaalfunctie voor de andere taakvelden. Ze kijken breder dan alleen hun eigen bevoegdheid en waarschuwen eventueel de relevante collega's om te gaan controleren.

BRUSSELSE FORA VOOR STERKER NETWERK

Alsof al die overlappende beleidsvelden nog niet complex genoeg zijn, is er dus ook nog Europa. Wat betekent het Noordzeebeleid in Europees verband voor de Kustwacht? Veen: ‘Wij als Kustwacht hebben niet rechtsreeks met Brussel te maken. Het is aan de beleidsdepartementen om het Europese beleid om te zetten in nationaal beleid en nationale plannen voor de Noordzee.’ Toch speelt Europa en internationale samenwerking een belangrijke rol in het dagelijkse werk van de Kustwacht. Hoe? In de eerste plaats organiseert de Europese Commissie jaarlijks bijeenkomsten voor alle Europese kustwachtcollega's. Zo zijn er het Europees Kustwacht Forum en het North Atlantic Coastguard Forum. Veen: ‘Tijdens zulke internationale bijeenkomsten vertellen de kustwachten uit de verschillende landen over hun werk en hoe ze georganiseerd zijn. Daardoor leer je elkaar beter kennen. Maar één uniforme kustwacht voor Europa? Dat gaat het voorlopig niet worden.’

Die uitspraak klinkt logisch als je weet dat kustwachtorganisaties in elk land een ander gezicht hebben. In Zweden richten ze zich bijvoorbeeld op het thema visserij en milieu, in Groot-Brittannië hebben ze alleen search and rescue taken, in Duitsland bestaat er een kleine club planners, zonder eigen vaartuigen. In België werkt de Kustwacht voor 17 departementen, en in Noorwegen is de Kustwacht één militaire autoriteit.

INTERNATIONALE SAMENWERKING LEVERT NIET PER DEFINITIE EFFICIËNTIEWINST

Kortom: het Europese kustwachtgezelschap bestaat uit een bonte verzameling van ongelijksoortige organisaties. Tel daarbij de grote verschillen in nationale wetgeving bij op, en je weet waarom de Europese kustwachtcollega's onderling niet anders kunnen dan elkaars verschillen te accepteren. Veen: ‘En dat werkt prima. Als je eenmaal elkaars taakveld kent, kun je elkaar steunen in de uitvoering.’

‘Het is een hardnekkig misverstand om te denken dat internationale samenwerking per definitie leidt tot efficiëntiewinst. Je hebt immers te maken met je eigen nationale bestel waarin de uitvoering moet gebeuren. Pogingen tot organisatorische gelijkenschakeling kosten vaak veel bestuurlijke energie, terwijl het rendement niet altijd duidelijk is.’

Dat ligt anders voor de kwestie beeldvorming en signalering: wat gebeurt er op die Noordzee? Wat doet de gebruiker van de zee? Volgens Veen kunnen we niet genoeg investeren in die signaleringsfunctie. ‘Het afgelopen half jaar zijn er 7 vermeldenswaardige milieuverontreinigingen geweest en 63 kleinere incidenten. Hoe later je die detecteert, hoe moeilijker de opsporing wordt. Naast de preventieve fase van informeren en waarschuwen, is lik-op-stuk een middel voor gedragsverandering.’

SIGNALERINGSFUNCTIE MOET BETER, EUROPA KAN HELPEN

En daarvoor heb je informatie nodig. Met die informatie kan het zicht op wat er op de Noordzee gebeurt naar een hoger plan getild worden. Veen ziet daarbij een glansrol weggelegd voor Europa. ‘Op nationaal niveau kunnen we natuurlijk ook nog veel verbeteren: bijvoor-



Ed Veen

beeld door de radarketen strakker in te richten, of naast de bestaande luchtpatrouilles ook unmanned air vehicles (UAV) in te zetten. We kunnen zelfs investeren in analysetools voor de computer, waarmee we de gebruikers in de gaten kunnen houden en beter kunnen anticiperen op incidenten.’

‘Maar met Europa zouden we méér kunnen doen. Overal ontstaan maritieme informatieknoppunten (MIK), maar die komen voort uit nationale databases. Het is dus handig wanneer de verschillende MIK's intensiever gaan samenwerken. Ook zouden we gezamenlijk kunnen investeren in satellietinformatie. Die investering is voor de afzonderlijke landen niet op te hoesten, maar in Europees verband kan dat wel.’

VISIE KUSTWACHT VAN DE TOEKOMST

Veen is er duidelijk over: goed zicht op de Noordzee is cruciaal voor het werk van de Kustwacht. Het onderwerp beeldvorming staat dan ook bovenaan het lijstje in het visiedocument Kustwacht van de Toekomst, dat nog in ontwikkeling is. Daarnaast rept het visiedocument in wording over efficiëntiewinst door ontwikkeling van multi purpose vaartuigen. ‘Nu varen er 9 vaartuigen, waaronder de patrouillevaartuigen, het betonningsvaartuig, de noodsleepboot, de brandblusboot, het oliebestrijdingsvaartuig en het meetvaartuig. Dat kan efficiënter. Waarom geen functies combineren en samenbrengen op één type vaartuig? Voorwaarde is dan wel dat de interactie met de nationale partners strakker wordt.’

‘Dat laatste blijkt sowieso nodig, als we tenminste de tijd tussen detectie en optreden daadwerkelijk willen verkorten. Dan moeten we het gezamenlijke optreden met de politie, douane, marechaussee anders gaan plannen.’ Op die manier denkt Veen met een kleine club mensen toch veel synergie te kunnen bewerkstelligen.

En Europa? ‘De Kustwacht van de Toekomst is een netwerkorganisatie, die door feedbackloops met het beleid en met hulp van Europese data en satellietinformatie, nog beter en efficiënter op de Noordzee kan opereren.’

MEER INFORMATIE:

Ed Veen
(kustwacht)
ed.veen@kustwacht.nl



Kustwachtschepen

Gemeenschappelijk visserijbeleid

Gezonde vispopulaties én een rendabele, duurzame visserijsector. Dat is de kern van het nieuwe Gemeenschappelijke Visserijbeleid van de Europese Unie, dat in 2013 van kracht moet gaan. Van de vissers vraagt dat om een andere en meer duurzame manier van werken. Wilbert Schermer Voest van het ministerie van Economische zaken ondersteunt dit proces vanuit de overheid.

Vissen houden zich niet aan grenzen. Ze zwemmen net zo gemakkelijk het ene land in als het andere land weer uit. Dat betekent ook dat de visserijactiviteiten van het ene land van invloed zijn op die van andere landen. Daarom hebben de landen van de Europese Unie al sinds 1983 een Gemeenschappelijk Visserijbeleid. Dit beleid, dat iedere tien jaar wordt herzien, regelt onder meer vangstquota en het aantal dagen waarop een visser op zee mag vissen. Daarnaast worden voorschriften gesteld aan netten die gebruikt mogen worden. Ondanks dit beleid vangen vissers meer vis dan er bijkomt en nemen veel visbestanden in omvang af. Voor sommige vissoorten kampen de vissers met sterk teruglopende vangsten, die vaak ook nog eens bestaan uit kleine, laagwaardige exemplaren. Nu ze ook nog eens worden geconfronteerd met explosief gestegen brandstofprijzen, wordt het steeds moeilijker het hoofd boven water te houden.

NIEUWE KOERS

Hoog tijd dus dat deze negatieve ontwikkelingen worden gekeerd. De Europese Commissie heeft daarom voorstellen gedaan voor een nieuw Gemeenschappelijk Visserijbeleid (2013-2023), met een radicaal andere koers. De insteek: gezonde ecosystemen in 2020, met gezonde visbestanden en nieuwe kansen voor duurzame en winstgevende visserij. De voorstellen omvatten drie belangrijke speerpunten: duurzaam gebruik van het ecologisch kapitaal, andere besluitvorming en meer marktwerking.

DUURZAAM GEBRUIK VAN HET ECOLOGISCHE KAPITAAL

Een belangrijk uitgangspunt van het nieuwe beleid is 'duurzaam gebruik en instandhouding van natuurlijke hulpbronnen'. Dat betekent: tegengaan van overbevissing en bij het vissen zo min mogelijk schade toebrengen aan het mariene milieu. Als één van de middelen om de visbestanden te beschermen wil de Europese Commissie in 2015 de 'Maximaal Duurzame Opbrengst' voor vissoorten invoeren. Wilbert Schermer Voest, senior beleidsmedewerker bij het ministerie van Economische Zaken, licht toe: 'Dat betekent dat er jaarlijks niet meer van een soort gevangen wordt dan er aan jonge vis bijkomt. De hoeveelheden worden vastgesteld op basis van wetenschappelijk advies. Zo kunnen de vissen zich voortplanten en blijven de visbestanden op hetzelfde niveau. Over een tijdje zullen de vissers dan weer grotere en meer volwassen vissen kunnen vangen.'

Een ander middel om tot duurzame visserij te komen is het verbieden van het overboord

gooien van vissen, die onbedoeld zijn gevangen ('discards'). Het overgrote deel van de teruggewoide vis overleeft dit niet; de discards trekken dan ook een zware wissel op het voortplantingsvermogen van de betreffende soorten en de omvang van het bestand. Vissen worden vaak teruggewooid omdat ze ondermaats zijn of omdat het soorten zijn die weinig commerciële waarde hebben. Ook gooien vissers regelmatig vis overboord omdat ze er onvoldoende quotum voor hebben en ze willen voldoen aan de regels. De Europese Commissie wil dan ook dat vissers in de toekomst alle commerciële vis die ze hebben gevangen aan boord opslaan en aan land brengen. Door het teruggewoiverbod komt er een einde aan de verspilling van vis. Bovendien worden de vissers gestimuleerd om bijvangsten te voorkomen en te kiezen voor selectievere vangstmethoden. Het aan boord bewaren van de vis en het aan land brengen kost immers extra ruimte, tijd én geld.

Ook nieuwe visserijtechnieken kunnen helpen bij het verduurzamen van de visserijsector. Schermer Voest geeft een voorbeeld. 'Je kunt denken aan de pulskor: een techniek die gebruik maakt van stroomstootjes om vissen op de zeebodem, zoals tong en schol, op te schrikken. Als de vissen uit het zand naar boven komen, kan het net erachter worden gezet. Deze methode veroorzaakt veel minder schade dan de 'wekkerkettingen' die vissers ook wel gebruiken en die de bodem sterk omwoelen. De pulskor is een belangrijke verbetering, en voor Nederland, gezien het commerciële belang van tong en schol, heel belangrijk. Het mogelijk maken van dit soort technieken vraagt echter om aanpassing van de wet- en regelgeving. En dat is weer een punt van onderhandeling met andere landen.' Tenslotte wil de Europese Unie het duurzaam kweken van vissen, schaaldieren en schelpdieren stimuleren. Dat vermindert de visserijdruk op 'wilde' bestanden. Bovendien ontstaan door deze 'aquacultuur' nieuwe kansen voor de visserijsector en wordt Europa minder afhankelijk van de invoer van visserijproducten. Volgens Schermer Voest is dit een belangrijke ontwikkeling, maar is er nog een lange weg te gaan: 'De meeste viskweek vindt nu plaats in Zuidoost Azië, waar de arbeidskosten lager zijn dan hier. De prijs van in Nederland gekweekte vis is dan ook hoog ten opzichte van de geïmporteerde vis. De sector zal zich daarom op duurdere vissoorten moeten richten. Bovendien wordt de vis in Nederland duurzaam gekweekt, in gesloten circulatiesystemen. Dat is een verschil met veel Aziatische kwekerijen waar de milieubelasting veel hoger is.'



ANDERE MANIER VAN BESLUITVORMING

Beleid heeft alleen zin als het uitvoerbaar en controleerbaar is. Maatregelen die in Brussel worden afgesproken, sluiten lang niet altijd aan bij de praktijk van een bepaald land. Elk land heeft immers andere problemen en mogelijkheden. Daarom wil de Europese Commissie dat beslissingen in de toekomst op regionaal niveau worden genomen: dichtbij de visgronden. Daardoor ontstaat meer draagvlak bij lokale partijen en dat is essentieel om tot duurzame visserij te komen. De Europese Commissie legt alleen de basisprincipes, de doelen en de indicatoren vast. Dat betekent dat er ook meer beslissingen zullen worden genomen door de visserijsector zelf. Die sector krijgt de verantwoordelijkheid om de visstand op een duurzame manier te beheren. De Europese Commissie stelt voor om te komen met financiële prikkels voor wie verantwoord vist, en boetes voor wie dit niet doet.

STERKERE MARKTWERKING

De Nederlandse visserijsector wordt internationaal geroemd om zijn professionaliteit en kennis van zaken. Toch kan de marktwerking worden verbeterd. Veel vissers werken 'aanbodgericht' en stemmen hun vangsten niet goed af op wat de maatschappij vraagt. Voor de visserijsector is het de uitdaging om meer te luisteren naar de wensen van de markt en de bedrijfsvoering daarop aan te passen. Mensen willen bijvoorbeeld steeds vaker verantwoorde en kwalitatief goede vis met een aansprekend verhaal. Met goede marketing kunnen vissers vers en duurzaam gevangen Noordzeervis beter promoten en hogere prijzen bedingen. Schermer Voest vertelt: 'Vergeet niet dat de visserij voorziet in een belangrijke vraag naar voedsel. We willen dat de sector uitgroeit tot een sterke, duurzaam opererende en maatschappelijk geaccepteerde sector. Als overheid willen we dat stimuleren en faciliteren. We subsidiëren bijvoorbeeld allerlei innovaties. Het geld daarvoor komt uit het Europese Visserijfonds. Dat

is een fonds van 120 miljoen euro, dat tot 2014 doorloopt en daarna wordt vernieuwd (zie kader). Hieruit wordt een hele range aan projecten gestimuleerd: van kweken van vis op land en het combineren van visserij met andere mariene activiteiten, tot nieuwe visserijtechnieken, brandstofbesparingen en informatiesystemen. Maar wij zijn zelf geen vissers. We doen als overheid een groot beroep op het ondernemerschap van de vissers. Zij zullen het moeten doen'.

HOE VERDER?

Momenteel onderhandelen de verschillende lidstaten over de voorstellen van dit nieuwe beleid. Dat is een proces wat gepaard gaat met de nodige spanningen. Wilbert Schermer Voest licht toe: 'Elk land heeft zijn eigen problemen en eigen ambities. In het nieuwe beleid moet dat worden samengevoegd tot één koers waarin iedereen zich kan vinden. De visserijsector is een belangrijke sector, met heel veel belanghebbenden. Dat maakt het lastig om één lijn te vinden, ook binnen een land. In Nederland hebben we voor de herziening van het beleid consultatierondes gehad met bijvoorbeeld visserijorganisaties, natuurbeschermingsorganisaties, wetenschappers en individuele vissers. Wat gaat er nu goed, wat helemaal niet en wat moet er gebeuren om de situatie te verbeteren?' De uitkomsten hiervan geven mede vorm en inhoud aan de Nederlandse inbreng in het nieuwe Gemeenschappelijke Visserijbeleid. Hoe dit beleid er precies gaat uitzien? Dat zal komend jaar blijken. Het nieuwe beleid zal pas ingaan na goedkeuring door de lidstaten en door het Europees Parlement.

MEER INFORMATIE:

Wilbert Schermer Voest

(EZ, DG Agro)

w.l.m.schermervoest@mineleni.nl

Nieuw Europees fonds voor Maritieme Zaken en Visserij

Op dit moment wordt er in de EC hard gewerkt aan de voorbereiding van een Nieuw Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij, dat het Europese Visserijfonds opvolgt. Voorgesteld wordt 6,5 miljard euro vrij te maken voor de periode 2014-2020. Dit fonds moet bijdragen aan de overgang naar een duurzame en economisch rendabele visserij en vissers hierin te stimuleren, een einde te maken aan de overexploitatie en de teruggang van de visstand te stoppen. In Brussel zijn de onderhandelingen over dit fonds volop gaande: aan welke ontwikkelingen geven de verschillende landen prioriteit en aan welke juist niet? Het ministerie raadpleegt bij de voorbereidingen ook de stakeholders, zoals visserijorganisaties, andere overheden en wetenschappers.

De berg werk die Brussel heet

Door Lodewijk Abspoel

Sinds september ben ik behalve IDON-secretaris tevens de Nederlandse vertegenwoordiger voor Europese Integrated Maritime Policy (IMP), als opvolger van de door ons én in EU-kringen gewaardeerde collega Kees Polderman die met pensioen is gegaan. Het is momenteel een drukke, maar interessante periode, doordat het Cypriotisch voorzitterschap en de Europese Commissie op het IMP-dossier veel initiatieven ontplooiën. In vogelvlucht: de informele ministersbijeenkomst op Cyprus begin oktober, een Mededeling over Blauwe Groei, een Groenboek over mariene kennis in 2020, een verslag over de resultaten van het IMP sinds 2007, Raadsconclusies over een agenda voor groei en werkgelegenheid in de mariene en maritieme sectoren, onderhandelingen over het EU-fonds voor maritieme zaken en visserijbeleid én doorlopend de discussie op expertniveau over Europese regelgeving voor ruimtelijke ordening op zee en geïntegreerd kustbeheer.

KOPPELING RUIMTELIJKE ORDENING OP ZEE EN GEÏNTEGREERD KUSTBEHEER

Wat dit laatste betreft: de Europese Commissie was van plan om nog dit jaar met een voorstel te komen voor een Richtlijn voor maritieme ruimtelijke ordening, gekoppeld aan geïntegreerd kustbeheer. Die twee zijn inhoudelijk niet los van elkaar te zien. Alle activiteiten op zee houden immers integraal verband met de mensen op het land: transport, energie, voedselvoorziening, maar natuurlijk ook recreatie, defensietaken, bescherming van het ecosysteem en bescherming tegen de zee. De koppeling tussen MSP (Marine of Maritime Spatial Planning) en ICZM (Integrated Coastal Zone Management) bezorgt de Europese Commissie hoofdbrekens, niet in de laatste plaats doordat het gaat om twee DG's die daar samen aan moeten werken: DG Environment en DG Mare. Ook is er geen eenduidige grondslag in het Verdrag van Lissabon waarop een Richtlijn kan worden gebaseerd.

INTERDEPARTEMENTAAL DOSSIERTeam

We verwachten begin 2013 een voorstel

uit Brussel. In de tussentijd hebben we een interdepartementaal dossierteam opgericht, waarbij ook de kustprovincies zijn aangesloten. Met dit dossierteam bereiden we het Nederlandse standpunt voor en bepalen we een strategie/tactiek voor de onderhandelingen. We zullen het voorstel goed bestuderen, een juridische toets en een uitvoeringstoets doen en het gesprek aangaan met belanghebbenden in het hele land. Tegelijkertijd intensiveren we als rijksoverheid de samenwerking met de landen rond de Noordzee en in de rest van Europa. Net als Groot-Brittannië en Frankrijk hecht Nederland eraan om samen te werken aan ruimtelijke ordening van zee en kust. En we zijn terughoudend met juridisering van het beleid voor zee en kust.

BIJEENKOMST IN LIMASSOL

Met de Kaderrichtlijn Mariene strategie en de uitrol van Natura 2000 op zee staat het natuurbeleid goed in de steigers. Nu is het tijd – ook als reactie op de economische uitdagingen – om hard te werken aan het op gang krijgen van duurzame groei van welvaart en werkgelegenheid in Europa. Dat was ook het centrale thema van de informele ministersconferentie over Geïntegreerd Maritiem Beleid op 7 en 8 oktober in Limassol, waar ik met oud-staatssecretaris Joop Atsma ben geweest. Belangrijk is dat we de blik naar de rest van de wereld openhouden, daar liggen immers de meeste kansen voor Nederlandse bedrijven. Van belang is ook dat we niet alleen focussen op nieuwe markten en segmenten, zoals energie uit zeewater, duurzame aquacultuur en blauwe biotechnologie. We moeten ook zorgen voor duurzame scheepvaart, visserij en het bereikbaar houden van de havens en daar een wereldwijd *level playing field* voor bewerkstelligen. Het nieuwe maritieme en visserijfonds is er om het beleid in de EU dat voor het IMP nodig is te ondersteunen. Kijk voor het verslag van de conferentie in Limassol op www.rijksoverheid.nl.

GROENBOEK MARIENE KENNIS

De consultatieronde voor het Groenboek die de Europese Commissie mede

op verzoek van Nederland houdt, loopt tot 15 december 2012. Een groot deel van de discussie gaat over het beschikbaar maken van data over de zee en het gebruik ervan voor uiteenlopende doelen, zoals maritiem toezicht, de Kaderrichtlijn Mariene Strategie en het ondersteunen van diensten en ontwikkelingen op zee. Ook over de effecten hiervan wordt veel gesproken. Wat volgens ons nog ontbreekt – maar daarover zijn we met de Nederlandse kennispartijen en belanghebbenden in discussie – is grip krijgen op de toekomstige vraagstukken. Dat is zeker voor activiteiten rond maritime spatial planning van groot belang. Het besef leeft dat het delen van data kansen biedt. Veel data en veel kennis is aanwezig, evenals expertise over hoe die zaken beschikbaar te maken. Wat rest is de organisatorische vormgeving. En de vraag hoe we de data zodanig kunnen presenteren dat de politiek ziet waar beleidsopgaven en politieke keuzen liggen.

DATA BESCHIKBAAR MAKEN

Daar werken we nu hard aan. Rijkswaterstaat Noordzee heeft onlangs een app gelanceerd om geografische data van ons deel van de Noordzee beschikbaar te maken. Met de landen om de Noordzee zijn we in gesprek om data te delen. Zelf werk ik met de TU Delft, OSPAR, ICES en HELCOM aan een nieuwe computersimulatie. Die maakt de opgaven op zee voor de periode tot 2040 en de samenhang tussen menselijke activiteiten onderling en de druk op het ecosysteem inzichtelijk. Daarmee hopen we een brug te slaan tussen alle disciplines: van zeebiologen, economen, vissers, windmolenontwikkelaars, wetenschappers en beleidsmakers tot de Europese Commissie; en van kust en zee tot Noord- en Zuid-Europa. De werktitel van de simulatie is The Maritime spatial planning challenge 2040.

Wordt dus vervolgd...

MEER INFORMATIE

Lodewijk Abspoel

(IenM, DG Ruimte en Water)

Lodewijk.Abspoel@minienm.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



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

Marc Sieval
Martine Graafland
Rob Vransen

Druk

De Swart

Oplage

1500

Interviews

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

Fotografie

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Rijkswaterstaat Noordzee
Ecomare
Kustwacht
Ruud Mol

Vormgeving

Balyon, Zoeterwoude

Redactieadres

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Rijkswaterstaat Noordzee
Postbus 5807
2280 HV Rijswijk
E-mail: rob.vransen@rws.nl

Betrokken ministeries en diensten

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme zaken
Directoraat-generaal Ruimte en Water
Rijkswaterstaat Noordzee

Kustwacht

Ministerie van Defensie

Ministerie van Economische Zaken

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

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