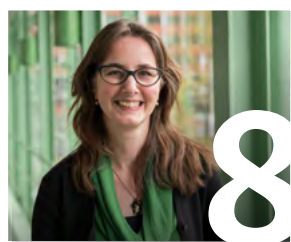
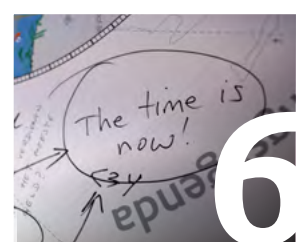




IDON NIEUWSBRIEF JANUARI 2017, NUMMER 23

In dit nummer

- 01 Verslag Dialoog 2030
- 03 Tafel 1: bouwen met natuur
- 04 Tafel 2: energietransitie op de Noordzee
- 05 Tafel 3: multifunctioneel gebruik
- 06 Tafel 4: verbinden van land en zee
- 07 Tafel 5: scheepvaart/bereikbaarheid
- 08 Nieuw IDON-lid Ans van den Bosch:
'Het gaat om aanjagen en verbinden'
- 09 Van Maritime Single Window naar Single Window Handel
& Transport
- 10 Partijen bijeengebracht voor update agenda 'Blauwe Groei'



Productieve dialoog helpt proces voor Noordzeestrategie op goede koers

Eén keynote speaker, vier pitchers en een ronde tafel voor elk van de thema's van de Noordzee 2050 gebiedsagenda, vormden op 15 november in Scheveningen de omlijsting van een dialoog over de Noordzeestrategie tot 2030. Alle betrokken overheden, gebruikers- en belanghebbendengroepen en kennisinstututen waren er. De oogst: een forse to-do-lijst voor alle betrokkenen, maar vooral voor de rijksoverheid, die door vrijwel alle partijen stevig is bevestigd in haar regierol. De deelnemers verlangen dat het rijk duidelijke kaders schept, zeker voor de verdere uitrol van wind op zee. Die kaders moeten onder andere leiden tot een meer integrale ontwikkeling dan nu het geval is. Integraliteit moeten alle betrokken partijen ook in hun eigen ambities nastreven. Beter samenwerken, hangt daarmee samen. De overheid moet volgens de deelnemers niet alleen in eigen land de samenwerking met álle stakeholders goed organiseren, maar ook meer samenwerking zoeken met andere Noordzeelanden. Een veelgehoorde wens is het aanwijzen (door de overheid) van experimenteerruimte op voldoende grote schaal voor pilots in het kader van meervoudig ruimtegebruik. Komt het tot afwegen van belangen waar meerdere gebruiksfuncties binnen dezelfde ruimte niet zijn te verenigen, dan willen de dialoog-deelnemers een maatschappelijke kosten- en batenanalyse in plaats van een louter financiële benadering volgens laagste kosten. Tot slot onderkennen allen het belang van meer onderzoek op alle punten waar gebrek aan kennis en inzicht het werken in de richting van de Noordzee 2050 gebiedsagenda in de weg staat.

In de Noordzee 2050 gebiedsagenda (2014) zijn voor vijf hoofdthema's toekomstbeelden vastgelegd. Deze perspectieven, waarvoor in een aantal gevallen ingrijpende transitieprocessen nodig zijn, werken door in het beleid voor de middellange termijn. Soms vragen ze al keuzes en besluiten op de korte termijn.

De mondiale VN-doelen voor duurzame ontwikkeling en het Klimaatakkoord van Parijs geven een duidelijke opgave voor 2030. De huidige beleidskaders lopen kort na 2021 af. Het rijk wil daarom samen met regionale overheden, gebruikers, belanghebben en kenniswereld zo snel mogelijk een goede koers bepalen om ontwikkelingen op de Noordzee volgens de gebiedsagenda te laten lopen. De dialoog over de ontwikkelingen op de Noordzee geeft de betrokken partijen de kans om met hun kennis en invloed bij te dragen aan het nieuwe beleid. Eind 2016 heeft het kabinet de planning voor het opstellen van die strategie aan de Tweede Kamer gepresenteerd.



Liz van Duin, directeur netwerkontwikkeling bij Rijkswaterstaat, tijdens haar welkomstwoord: 'Hoe zorgen we er met zijn allen voor dat de Noordzee niet alleen maar een overloopgebied wordt voor alles waarvoor op het land geen plaats meer is?'

Dagvoorzitter Erik Pool zegt in weinig woorden waar het om gaat: 'Wat echt belangrijk is, moet vanmiddag worden gezegd, want dat kan nog van invloed zijn op het procesvoorstel dat vóór het kerstreces naar de Tweede Kamer gaat.' Liz van Duin, directeur netwerkontwikkeling bij Rijkswaterstaat, voegt daaraan toe dat die stip op de horizon van 2050 weliswaar ver weg lijkt, maar dat een tijdsbestek van 34 jaar die we daar nog van verwijderd zijn niet lang is voor echt grote beslissingen en zeker voor een transitieproces. 'En hoe zorgen we er dan met zijn allen voor dat de Noordzee niet alleen maar een overloopgebied wordt voor alles waarvoor op het land geen plaats meer is?'

Dan maakt keynote speaker Marga Hoek het blikveld voor de dialoog nóg ruimer. 'Het jaar 2030 is toevallig ook het jaar waarin de 17 Sustainable Development Goals (SDG's) van de VN moeten zijn gehaald. Gezonde oceanen en zeeën hebben daarin een sleutelrol. Wij kunnen ervoor zorgen dat ons deel daarvan, de Noordzee, een positieve bijdrage levert aan het halen van de SDG's. We moeten kijken en redeneren vanuit de zee. Waar is de zee mee gebaat zodat ze een duurzame bron kan blijven? We moeten onze kennis en innovaties inzetten om die 17 SDG's te halen. Slimme combinaties zijn daarvoor

nodig. Meervoudig ruimtegebruik bijvoorbeeld is een must. Natuurlijk moeten we gebruikmaken van de ontwikkelingen die grote, voortrekkende bedrijven doormaken, maar

daarnaast moeten we ook zeker alle kansen blijven zien op kleinere schaal. Er is een groeimarkt voor verduurzaming. We moeten het lef hebben om gevestigde patronen en (vermeende) grote waarheden radicaal te herzien. Het is bijvoorbeeld volstrekt onlogisch dat vis in de productieketen steeds duurder wordt naarmate hij minder vers is. Er zijn broedplaatsen nodig voor die verduurzamingsmarkt. Small is the new big.'

Het perspectief van belanghebbenden

Vier pitchers hebben dan nog de gelegenheid om deze inspirerende woorden in het perspectief te plaatsen van belangen die meespelen in de toekomststrategie voor de Noordzee. Pim Visser van VisNed wijst op het belang van de visserijsector om in alle ontwikkelingen een duidelijke en vaste status te behouden. 'We blijven het herhalen: visserij is geen hobby, maar levert een substantiële en grensoverschrijdende bijdrage aan de voedselzekerheid. Het visserijbeleid heeft niet gefaald. Het gaat nu goed met de bestanden. In de Noordzee vissen we slechts de rente op. Er is geen enkele reden om de visserij nog verder terug te dringen. Integendeel, de sector zoals hij nu is, moet worden geconsolideerd.'

Floris van Hest van Stichting De Noordzee pleit voor een Noordzeeakkoord tussen gebruikerssectoren, maatschappe-

lijke organisaties en kennisinstituten. Hij ziet daarin de beste manier om te reageren op de uitnodiging van de overheid om met ideeën, plannen en investeringen te komen. 'Dan kunnen we het heft in handen nemen en een deal maken vanuit de natuurlijke potenties. Bedrijven die investeren hebben zekerheid nodig. Als wij samen niet tot een akkoord kunnen komen, gaat de politiek het alleen beslissen en dat betekent de voortzetting van de instabiliteit in het beleid.' In dat akkoord wil Van Hest de nadruk leggen op duurzame groei met voldoende ruimte voor gebruik. 'Daar moet een onderzoeksagenda voor komen. De komende dagen en maanden moeten we flink aan de bak om dat vóór de komende verkiezingen met onderhandelen en compromissen sluiten voor elkaar te krijgen.'

Karsten Klein, wethouder in Den Haag, geeft een uitgebreide schets van de veelsoortige wijze waarop een kustgemeente

een rol kan spelen bij ontwikkelingen op de Noordzee. Hij noemt bijvoorbeeld de zorg voor een schoon strand, maar ook de functie van de haven en de direct aanliggende kustzone voor het uitvoeren van pilots.

Hans Huis in 't Veld, boegbeeld van de Topsector Water ten slotte presenteert het concept Nova Delta. Over de grenzen tussen de verschillende topsectoren voor innovatie heen, geeft het concept een denkrichting aan voor de grote transitie-opgaven op de gebieden energie, voedsel en klimaat, en het verbinden van functies op het land en in de kustzone. Gevleugelde woorden in deze presentatie zijn: denk vanuit de zee en organiseer alle belangen in één samenhangend concept. Zorg ook voor een ontwikkel- en uitvoeringsperspectief en maak – waar mogelijk – gebruik van de kracht van de zee en van de bron van welvaart, kennis en sociaal-maatschappelijke verworvenheden die we aan de zee hebben te danken.

Verslag

Bouwen met natuur, de energietransitie, multifunctioneel ruimtegebruik, verbinden van land en zee en ten slotte scheepvaart en bereikbaarheid. Hoofdt thema's uit de Noordzee 2050 gebiedsagenda, waarvoor vijf ronde tafels zijn voorbereid met een gevisualiseerde structuur van het gesprek. Het verslag op de pagina's 3 t/m 7 geeft per thema de grootste gemene deler uit de veelheid van statements die rond de dialoogtafels over en weer gaan.



We moeten het lef hebben om gevestigde patronen en (vermeende) grote waarheden radicaal te herzien.

Tafel 1: Bouwen met natuur

‘Kansen creëren, maar ook kwaliteitseisen stellen met betrekking tot natuur’

Bouwen met natuur. De gedachte is logisch, het concept aantrekkelijk en de discussie erover inspirerend. De praktijk blijkt echter weerbarstig, want verschillende partijen en belangen moeten ervoor bij elkaar worden gebracht onder één samen gedragen doel. Daar is een brede blik voor nodig, een gevoel voor urgentie, de wil tot samenwerken en – niet in de laatste plaats – regie en (zo nodig) doorzettingsmacht.

Het begrip ‘bouwen met natuur’ blijkt ruim te kunnen worden geïnterpreteerd, maar in alle gevallen gaat het erom dat we profiteren van wat de dode en levende natuur van de zee ons kunnen bieden, zonder daarbij de natuurlijke processen te verstoren.

Die voorwaarde wordt in het rondetafelgesprek een rode draad. Er zit immers altijd spanning tussen gebruik en het natuurlijk draagvlak ervoor. Om überhaupt aan bouwen met natuur toe te komen, moet die natuur eerst robuust en gezond zijn. De duurzaamheidsdoelstelling in het Nederlands Noordzeebeleid én de richting die de Noordzee 2050 gebiedsagenda biedt, worden zo als vanzelf een steeds terugkerend onderwerp.



Elke modaliteit (transport, voedsel etc.) zou voor zichzelf moeten nagaan welke concrete doelen denkbaar zijn. Het is dan zaak om breed te kijken en niet alleen naar wat een snelle return on investment geeft. Het gaat om kansen creëren bij uiteenlopende activiteiten zoals het anders inrichten van havens, een andere aanpak van de kustsuppleties, slimmere concepten bij de aanleg van windparken. Overal vermoeden de deelnemers wel mogelijkheden om in goede combinatie met natuur kansen te pakken die er anders niet zouden zijn. Juist door als Noordzeegebruikers samen te werken, kan het perspectief ontstaan op een sluitende business case. In dat verband wijzen de deelnemers ook op de regierol van de overheid. ‘Als je wilt dat partijen samenwerken, moet je voorkomen dat een sterke voortrekker, die aan zichzelf genoeg heeft, er alleen vandoor gaat. Geef aan de windsector dus de nodige handvatten mee om natuurinclusief te bouwen. Dat kan als voorwaarden in de tenderfase of via de ver-

gunningverlening. En laat die tender niet alleen over de prijs gaan, maar stel ook kwaliteitseisen met betrekking tot natuur. Voor de huidige ronde van uitgifte lukt dat niet meer, maar voor de volgende ronde moet het kunnen.’

Deelnemers

Deltares, Greenpeace, Natuurmonumenten, Planbureau voor de Leefomgeving, Stichting Noordzeeboerderij, Arcadis, Boskalis, Vereniging van Waterbouwers, Vissersbond, Visfederatie, Wereldnatuurfonds, Boskalis, Maritime Campus Netherlands, MVI-North Sea Energy Lab, Stichting De Noordzee, Van Oord NV, VisNed, Wageningen Marine Research, WUR, Agri-Food.



Bouwen met natuur aan dialoogtafel 1. Pim Visser, directeur van VisNed, wijst op de Doggersbank, een gebied met veel mogelijkheden, maar ook twistappel tussen sterk tegengestelde belangen

‘Als je wilt dat partijen samenwerken, moet je voorkomen dat een sterke voortrekker, die aan zichzelf genoeg heeft, er alleen vandoor gaat.’



Het thema 'energietransitie' aan tafel 2 is een hot [item](#)

Tafel 2: Energietransitie op de Noordzee

Betrokken partijen willen zo nodig zelf het proces opstarten

De deelnemers aan tafel 2 zijn unaniem van mening dat de grote opgaven voor de klimaatdoelstelling en duurzaamheid leidend zijn in de energietransitie. Ook is er brede consensus over het belang van een evenwichtige, integrale aanpak. Het belang van een ecologisch draagvlak en het samenwerken om ook kansen voor uiteenlopende andere ontwikkelingen mee te kunnen nemen, scoren hoog.

Deelnemers

MVI-North Sea Energy Lab, Port of Rotterdam, TenneT, TKI wind op zee, Van Oord NV, Wereldnatuurfonds, VNO/NCW, Deltares, Groningen Seaport, NWEA, Planbureau voor de Leefomgeving, Port of Amsterdam, Shell, Stichting Natuur en Milieu, VisNed, Vissersbond, Watersportverbond, TenneT, VisNed, Stichting De Noordzee, Van Oord NV.

In dit geheel zit de haard van twee spanningsvelden. De klimaatdoelstelling noopt tot haast met het ontwikkelen van wind op zee. De windsector is als gevolg van het kostenbatenbeleid echter laat aan die ontwikkeling begonnen. En nu is er de roep dat de overheid voortvarendheid betracht bij het uitrollen van de volgende fasen (IJmuiden-ver en verder noordwaarts). De deelnemers zien het grote belang van internationale samenwerking en coördinatie, maar willen eerst orde op zaken in eigen land. Zij wijzen op het grote aantal, deels uiteenlopende, initiatieven en op de versnippering van kennis. Zij missen een centrale visieontwikkeling die het mogelijk maakt om breed gedragen te kunnen zeggen: 'Zo gaan we het doen!'

Het andere spanningsveld betreft de roep om een integrale aanpak. Die vergt aandacht en kost tijd. Er ontbreken nu nog kaders en middelen om andere partijen betekenisvol te laten meedoen. Allen rond de tafel leggen de primaire verantwoordelijkheid voor het verbinden van de uiteenlopende belangen bij de overheid. Men verwacht regie en daadkracht. Herhaaldelijk trekken deelnemers aan de energietafel de conclusie dat de betrokken partijen nu zelf het proces moeten

starten om één concept te ontwikkelen waarachter de relevante partijen zich kunnen scharen. Op hoofdlijnen zou dit bij voorkeur nog rond moeten komen vóór de komende ver-

kiezingen. Daarna kunnen partijen het concept samen met de overheid verder invullen.



Ruggespraak

Op hoofdlijnen zou dit bij voorkeur nog rond moeten komen vóór de komende verkiezingen.

Tafel 3: Multifunctioneel gebruik

Groot faseverschil tussen Wind op zee en kandidaat medegebruikers

Waar het gesprek over multifunctioneel gebruik enigszins concreet wordt, gaat het vrijwel uitsluitend over het medegebruik van de ruimte in windparken. Drie functies komen dan met regelmaat aan de orde: kweek van wieren en zeevruchten, visserij, en natuurherstel/ontwikkeling. Maar écht concreet in termen van voorstellen of zelfs plannen wordt het niet. Het faseverschil tussen diverse ontwikkelingslijnen lijkt daarvoor te groot en dreigt door het huidige beleid alleen maar groter te worden.

Een belangrijk deel van het rondetafelgesprek gaat daardoor over de procesvoering die nodig is om in de komende decennia wél te kunnen aanhaken bij de ontwikkeling van windparken. De meest benadrukte voorwaarden daarvoor zijn:

- duidelijke kaders van de overheid (o.a. in termen van voorwaarden bij tenders voor wind op zee)
- het goed timen en programmeren van wetenschappelijk onderzoek
- het beschikbaar stellen van fysieke ruimte voor proefkavels om met medegebruik ervaring op te doen, en – niet in de laatste plaats – grondige verkenning naar de complete context waarin een kandidaat medegebruiker zich zou kunnen ontwikkelen. Dat laatste strekt zich uit over de

hele keten van bron tot eindgebruiker van een product of dienst. Hier ligt een sterk raakvlak met het thema 'verbinden van land en zee'.

De visserij neemt een aparte plaats in onder de potentiële medegebruikers van windparken. Het gaat hier niet – zoals bij zilte teelten – om nieuwe vormen van gebruik waarmee ervaring moet worden opgedaan om ze in windparken te kunnen toepassen. Bodemberoerende visserij wordt nu uit windparken geweerd. Visserij én windturbines in een bepaald gebied kan onder Nederlands beleid dus hooguit een zaak zijn van zonering. Het gegeven dat de nu geplande Nederlandse windparken niet meer dan 2 procent van de Noordzee beslaan, spreekt de visserijsector niet aan. Aan de hand van de

Deelnemers

Gemeente Urk, Shell, Stichting Noordzeeboerderij, Stichting Natuur en Milieu, Topsector Water, VisNed, Vissersbond, Wageningen Economic Research, Zuid-Hollands Kust Initiatief, Wageningen Marine Research, WUR, Afgri-Food, Arcadis, Greenpeace, Havenbedrijf Rotterdam, MARIN, Natuurmonumenten, provincie Zuid-Holland, TenneT, TKI wind op zee, Vissersbond, Wereldnatuurfonds.

Doggersbank leggen ze uit dat zowel wind op zee, als natuurbeheer, als de visserij dezelfde gebieden claimen, namelijk de relatief ondiepe banken.

Sommige deelnemers wijzen op de nog onbekende gevolgen die kennismanagement en innovatie kunnen hebben. Maar tegelijkertijd is er verlegenheid. Wie gaat daar een programma voor opzetten en hoeveel tijd is daarmee gemoeid? En intussen staat wind op zee onder grote tijdsdruk, zowel bij de overheid als bij de sector zelf.

De visserij neemt een aparte plaats in onder de potentiële medegebruikers van windparken.



Multifunctioneel ruimtegebruik, een lastig thema aan dialoogtafel 3. Iedereen wil het, maar er zijn nog veel praktische bezwaren



"Time is now", veel van de dialoogdeelnemers uit het hart gegrepen

Tafel 4: Verbinden van land en zee

Integrale benadering biedt kansen, maar moet ook transparant zijn

De discussie over ‘verbinden van land en zee’ maakt duidelijk dat het ontbreekt aan een goede begripsvorming over het thema zelf. De Noordzee 2050 gebiedsagenda is er niet eenduidig over en daarnaast heeft vrijwel alles wat op zee gebeurt wel een land-zee-aspect.

Zo spreekt TenneT graag over de vraag hoe alle op zee geproduceerde energie aan land moet komen, terwijl de wethouder van Urk aan de orde stelt dat er niet óver, maar mét visers moet worden gepraat. Het dichtst in de buurt van de ambitie die de Noordzee 2050 gebiedsagenda beschrijft, is de benadering van land en zee als één samenhangend gebied. De zee niet langer een witte vlek op de landkaart en het land

Het integraal afwegen moet een maatschappelijke component hebben en dus ook voor iedereen zichtbaar zijn.

niet langer een oningevuld gebied op de zeekaart. Land en zee niet langer gescheiden in de beleving van iedereen en door afzonderlijke regimes voor ruimtelijk beleid. Zo’n integrale benadering komt het sterkst tot uiting in de urgentie die Nova Delta uitspreekt: ‘De integrale benadering van wat op land en zee mogelijk is, biedt geweldige kansen voor innovatie. Innovatie die nodig is in al het toekomstdenken. Het zal ons toch niet gebeuren dat het niet lukt om de Noordzee op te nemen in een integrale, innovatieve strategie voor de toekomst van ons land!’

Op ongeveer dezelfde lijn zit het Zuid-Hollands Kustinitiatief, zij het dat dit platform voor gesprek en overleg, duidelijk uitgaat van de enorme druk op de Zuidelijke Randstad. Zeewaartse kustuitbreiding zou voor de nodige verlichting kunnen zorgen.

Niet onvermeld mag blijven dat aan deze tafel ook deelnemers zijn die huiveren bij de gedachte aan het integraal ‘benutten’ van land en zee. Zij wijzen op het gevaar dat we de zee dan koloniseren als productiegebied, terwijl ze juist als groot en open natuurgebied waarde heeft voor het land.

Evenals aan de andere tafels klinkt ook hier een onomwonden adres aan de overheid: op de eerste plaats de roep om een visie die duidelijker handvatten biedt, daarnaast een kader voor de afweging van uiteenlopende belangen en ten slotte

Deelnemers

Arcadis, Boskalis, gemeente Den Helder, gemeente Urk, TenneT, Port of Den Helder, provincie Zuid-Holland, Watersportverbond, NIOZ, Wageningen Economic Research, Topsector Water, Vereniging van Waterbouwers, Visfederatie, Natuurmonumenten, Zuid-Hollands Kustinitiatief, KIMO Nederland/België, VNO/NCW.

goede regie op een integrale aanpak. Volgens sommigen ontbreekt het aan transparantie. Het integraal afwegen moet een maatschappelijke component hebben en dus ook voor iedereen zichtbaar zijn.



Lenie Dwarshuis, voorzitter van het Zuid-Hollands Kustinitiatief, heeft een missie.

Tafel 5: Scheepvaart/bereikbaarheid

Ruimte voor vitale functies scheepvaart moet zijn geborgd

Het gesprek over het thema ‘scheepvaart en bereikbaarheid’ valt uiteen in ruwweg twee subonderwerpen. Onder de noemer verduurzaming van de maritieme sector wijzen deelnemers op het belang van goede opleidingen voor de vele nieuwe functies die ontstaan. Ook het verder terugdringen van brandstofgebruik en van vervuiling vanaf vrachtschepen en vooral cruiseschepen is belangrijk.



Evert Koster (links), port of Amsterdam en Rob Gutteling, port of Rotterdam

Deelnemers

Groningen Seaport, Havenbedrijf Rotterdam, KIMO Nederland/België, MARIN, Maritime Campus Netherlands, Natuurmonumenten, NWEA, Port of Amsterdam, Wageningen Economic Research, gemeente Den Helder, gemeente Urk, NOGEPA, Port of Den Helder, Port of Rotterdam, Zuid-Hollands Kustinitiatief

Bij het onderwerp ‘bereikbaarheid’ klinkt een pleidooi voor het behoud van voldoende ruimte voor scheepvaartroutes, ankerplaatsen en nood- en aanloopgebieden. Voor dit aspect moet de regie op de ruimtelijke indeling goed zijn geborgd. In verband met de vlotte en veilige vaart wordt ook gewezen op het belang van een onverstoord radardekking. Het strikt respecteren van IMO-afspraken én het toepas-

sen van het Afwegingskader scheepvaart zijn voor de bereikbaarheid en veiligheid van belang.

Een derde cluster van onderwerpen zou – in een ruime betekenis van ‘bereikbaarheid’ – kunnen worden gemaakt van opmerkingen over de ordening van infrastructuur (kabels, leidingen, ICT-voorzieningen en regelgeving) alles ter ondersteuning van een betere, op de toekomst gerichte economi-

sche structuurpolitiek. De specifieke belangen die deelnemers daaraan koppelen, lopen sterk uiteen en liggen voornamelijk in de sfeer van de thema’s energietransitie, bouwen met natuur en verbinden van land en zee. Vissers vragen apart aandacht voor de mogelijkheid dat de Britten als gevolg van Brexit vissers uit andere Noordzeelanden uit hun wateren en havens gaan weren.



Kennismaking met Ans van den Bosch:

‘Het gaat om aanjagen en verbinden’

Sinds 15 oktober 2015 is Ans van den Bosch plaatsvervangend directeur ‘Energie-uitdagingen 2020’ bij het ministerie van Economische Zaken. Ze is er samen met de directeur verantwoordelijk voor het aansturen van vier energieprogramma’s, waaronder Wind op zee. Daarvoor was ze programmadirecteur van het Deltaprogramma Zoetwater bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu. In het IDON volgt ze Bert de Vries op.

Strikt genomen heeft u geen voorganger: de programmadirectie Energie-uitdagingen 2020 bestaat pas sinds 2015. Waarom is deze nieuwe directie er gekomen?

‘Voor de reorganisatie in 2015 waren er bij het ministerie van Economische Zaken twee energiedirecties: Energie & markt en Energie & duurzaamheid. Daaronder viel ook het Groningendossier en alles wat te maken heeft met gaswinning. Dat onderwerp nam echter relatief veel tijd in beslag. Daarom is besloten de NCG (Nationale Coördinatie Groningen) apart te positioneren. Vervolgens kwamen er drie nieuwe directies voor energie: Energie & Omgeving, Energiemarkt & Innovatie en Energie-uitdagingen 2020. De laatste is als een programmadirectie gepositioneerd om gefocust aan de onderwerpen van het Energieakkoord te kunnen werken en de eerste stappen in de energietransitie daadwerkelijk te laten slagen. Een voordeel van de programmatische opzet is de inhoudelijke focus en dat samenwerken met andere partijen meer voor de hand ligt.’

Welke rol speelt de directie Energie-uitdagingen 2020 precies in de uitvoering van het Energieakkoord?

‘In onze directie zijn vier programma’s ondergebracht die de voor EZ belangrijke domeinen van het Energieakkoord oppakken: een programma voor Energiebesparing, een programma voor Hernieuwbare energie, een programma voor Warmte en een programma voor Wind op zee. De vier programma’s zitten in één directie omdat er samenhang is, het zijn communicerende vaten. Als het ene programma meer besparing of meer duurzame energie realiseert, hoeft het andere programma minder te doen. Dat geldt overigens slechts ten dele voor het programma Wind op zee: dat heeft ook eigen doelstellingen die niet inwisselbaar zijn. Wind op zee is het enige programma dat al bestond voor de reorganisatie.’

Het doel van het Energieakkoord is onder andere zorgen voor de uitrol van wind op zee en wind op land. Lukt dat?

‘Sinds het afsluiten van het Energieakkoord zijn we hard aan de slag om de afspraken om te zetten in concrete maatregelen en resultaten. We houden daarbij zoveel mogelijk vast aan de hoofdlijnen van het Energieakkoord. Daarmee willen we

onder andere meer investeringszekerheid bieden voor burgers en bedrijven, zodat ook zij worden aangezet om in beweging te komen. Ook zijn er nieuwe samenwerkingsverbanden aangegaan en de rollen en verantwoordelijkheden worden nader gedefinieerd. Procesafspraken worden geconcretiseerd en in plannen van aanpak vertaald. Er is dus al veel bereikt. Maar het blijft afwachten of we alle doelstellingen gaan halen. In de loop der tijd zijn we daarom ook steeds bezig om met partijen nieuwe afspraken te maken. Het werk bij onze directie houdt dus niet alleen in ervoor te zorgen dat afspraken op tijd worden gehaald, soms zijn er gewoon nieuwe afspraken nodig. Daarbij is het zorgen voor draagvlak cruciaal.’

Waar ligt de focus van uw directie als het gaat om het programma Wind op zee?

‘Het programma Wind op zee draait in eerste instantie om het tijdig realiseren van 5x700 MW-wind op zee (operationeel in 2023), maar het heeft ook een doelstelling op het gebied van kostenreductie en op synergie met andere belangen. Op dit moment spelen vragen als: hoe organiseer je doorvaart van windparken, en hoe regel je het medegebruik van windparken? Wat voor soort apparatuur hebben we daarvoor nodig? Hoe laten we de natuur meeliften (denk aan mosselbanken) zodat de aanleg van windparken ook voordelen oplevert voor het ecosysteem? Daarnaast verschuift de focus in het programma Wind op zee deels naar de verbinding met de lange termijn: wat we na 2023 gaan doen met wind op zee. In internationaal verband is deze zomer afgesproken dat de Noordzeelanden gaan samenwerken voor de verdere ontwikkeling van de Noordzee als windpark. Daarbij komt het belang van het IDON als netwerk van departementen weer naar voren. Samen zorgen dat verschillende functies op de Noordzee elkaar niet in de weg zitten, of dat ze elkaar juist kunnen versterken.’



Ans van den Bosch

Wat ziet u zelf als uw belangrijkste missie in deze functie?

‘In mijn vorige werk was ik programmadirecteur van het Deltaprogramma Zoetwater. Dat programma werkte goed omdat het lukte om de belangen van verschillende partijen met elkaar te verbinden. Daardoor was er samenwerking mogelijk. Dat is in de energietransitie ook heel belangrijk. Ik zie het daarom als mijn missie bij de programmadirectie Energie-uitdagingen 2020 om het samenwerken en het verbinden van verschillende belangen te stimuleren. Hoe? Bijvoorbeeld door joint fact finding en gezamenlijke kennisontwikkeling.’

Wat neemt u mee vanuit uw vorige functie?

‘Dat contacten en netwerken, zowel formeel als informeel, heel belangrijk zijn om de klus te klaren. Daarom zie ik ook het belang van het interdepartementale IDON-netwerk. Dat verschillende partijen bij elkaar aan tafel zitten en weten van elkaars belangen, zodat processen beter kunnen worden afgestemd.’

Wat zijn de grootste uitdagingen?

‘In onze programmadirectie zitten we vast aan de doelen van het Energieakkoord. Die zijn scherp geformuleerd en we moeten ze ook halen. Aan de andere kant is er nog veel terrein te winnen als het gaat om draagvlak en het verminderen van weerstand. Op sommige onderdelen botst het halen van de kortetermijndoelstellingen met het krijgen van draagvlak. Dat betekent dus dat we van meet af aan niet alleen moeten investeren in het halen van de doelstellingen, maar ook in het wegnemen van weerstand.’

Voor meer informatie:

Ans van den Bosch
(EZ, Energie-uitdagingen 2020)
a.vandenbosch@minez.nl

Van Maritime Single Window naar Single Window Handel & Transport

Sinds 18 oktober 2016 zijn alle Nederlandse zeehavens aangesloten op het Maritime Single Window: een digitale postbus waarin verschillende informatiesystemen voor de scheepvaart samenkomen. Achter die ene postbus is straks van alles mogelijk. Volgens Trijntje Verzijden en Xander van Holk van het ministerie van Infrastructuur en Milieu moeten we daarom ook alvast anticiperen op de Europese discussie over de toekomstige gebruikers van het Maritime Single Window.

Scheepsagenten, reders en cargadoors zijn verplicht om allerlei informatie over (gevaarlijke) lading, afval en over de bemanning aan boord te melden aan de verschillende (haven) autoriteiten. Dat melden moet in elke haven in elk land van de Europese Unie gebeuren. Tot voor kort verschilden de meldingsprocedures per land en per haven. Dat veroorzaakte administratieve rompslomp. Om de administratieve lasten rond de meldingen te verminderen, is vanuit Europa gewerkt aan harmonisatie van de meldingsprocedures. De Europese

Commissie gaf de lidstaten opdracht om daartoe een elektronisch loket, een Maritime Single Window (MSW), te ontwikkelen (Richtlijn 2010/65/EU).

Trijntje Verzijden van het ministerie van Infrastructuur en Milieu: 'Het MSW is een elektronische postbus voor alle meldingsformaliteiten voor de scheepvaart. Het gaat om een set van overheidsmeldingen: het betreft informatie over gevaarlijke lading, douane-informatie en persoonsinformatie (immigratie en gezondheid aan boord). Aan de voorkant van

de postbus is het bedrijfsleven aangesloten, aan de achterkant de verschillende systemen van de betrokken overheden.'

In Nederland is het ministerie van Infrastructuur en Milieu verantwoordelijk voor de implementatie van de EU-richtlijn. Vervolgens zijn Rijkswaterstaat, de douane, de ministeries van Veiligheid en Justitie en van Defensie en Logius samen aan de slag gegaan met de ontwikkeling van het MSW. 'Aan de ontwikkeling van het MSW ging een complex afstemmingsproces vooraf. Omdat er zoveel stakeholders zijn aan zowel de bedrijfskant als de overheidskant kostte het organiseren van de partijen veel tijd en energie. Het was cruciaal dat ministeries en departementen onderling samenwerkten, en dat is goed gegaan. Dat het proces veel tijd in beslag nam, heeft te maken met het stroomlijnen van de achterliggende bestaande informatiesystemen.'

Maar Nederland wil meer dan een MSW alleen. Niet voor niets is het systeem van meet af aan geschikt gemaakt voor de informatie-eisen van alle douaneprocessen. Verzijden: 'Aangezien de douaneformaliteiten voor de maritieme sector gelijk zijn aan de luchtvrachtsector is de toepasbaarheid van het digitaal platform uitgebreid. Het gaat om meldingen over cargo van zowel de scheepvaart als de luchtvaart. Daarmee bouwt Nederland dus niet alleen een maritime single window, zoals Brussel het voorschrijft, maar een single window handel en transport. In de toekomst kan het informatiesysteem ook geschikt worden gemaakt voor aansluiting van andere vervoersmodaliteiten, zoals de binnenvaart, weg- en railtransport. En wie weet nog een stap verder: misschien kan de informatie (gedeeltelijk) worden teruggegeven aan het



Aanloop Nieuwe Waterweg

SafeSeaNet

Een voorbeeld van een Europese meldingsprocedure die achter de digitale postbus van het Maritime Single Window wordt geschakeld, is SafeSeaNet. Dat is een Europees meldingssysteem dat sinds 2009 bestaat. Xander van Holk van het ministerie van Infrastructuur en Milieu: ‘De ervaring bij enkele ongevallen op de Noordzee was dat de hulpdiensten niet precies wisten wat voor soort (gevaarlijke) lading zich aan boord bevond. Met de komst van SafeSeaNet is dat veranderd: informatie over de gevaarlijke lading wordt in alle landen gemeld en is via de database van EMSA (European Maritime Safety Agency) in Lissabon beschikbaar. Stel dat er nu een schip voor de kust in de problemen komt, dan weten de betrokken autoriteiten direct via SafeSeaNet of er gevaarlijke lading aan boord is en om welke stoffen het precies gaat.’

In Europa wordt er ondertussen ook gewerkt aan het beter toegankelijk maken van de informatie in de diverse maritieme systemen die naast SafeSeaNet bestaan, zoals CleanSeaNet dat gaat over het detecteren van olieverontreinigingen. ‘In 2017 vindt een evaluatie plaats van de Europese richtlijn waar SafeSeaNet uit voortvloeit. Die evaluatie valt onder het Europese REFIT-programma. Daarbij wordt bekeken of het stelstel van EU-regelgeving nog wel effectief is, en of er verbetering en vereenvoudiging mogelijk is.’

De kans bestaat dat verschillende meldingsformaliteiten en -systemen voor de scheepvaart na de evaluatie verder worden geïntegreerd. ‘Voorlopig worden de systemen alleen gebruikt door autoriteiten die nu ook al geautoriseerd zijn.’ Er gaan wel stemmen op om te bekijken of de informatie ook voor commerciële doeleinden kan worden gebruikt, bijvoorbeeld om logistieke processen te verbeteren. ‘Of dat wenselijk is? Daarover is het laatste woord nog niet gezegd. Een reder die nu verplicht is om zijn gegevens te melden aan de overheid moet erop kunnen rekenen dat die overheid zorgvuldig met deze gegevens omgaat.’

Wat staat het IDON te doen? ‘We moeten alvast anticiperen op de Europese discussie over de toekomstige meldingsformaliteiten en gebruikers van het Maritime Single Window. Een vraag die we bijvoorbeeld vanuit Brussel kunnen verwachten is welke (commerciële) gebruikers straks toegang zouden moeten hebben tot welke (Europese) informatiesystemen. Om welke gebruikers gaat het eigenlijk en hoe kunnen we ze bereiken voor consultatie? Het is dus van belang dit te inventariseren, zodat we straks goed kunnen reageren op nieuwe voorstellen.’

bedrijfsleven zelf, zodat ze hun logistieke processen ermee kunnen optimaliseren.’

Wat is de stand van zaken rond het ene digitale loket voor scheepvaart-zaken?

‘In Nederland is de technische functionaliteit van het MSW op 18 september 2015 opgeleverd. Daarna zijn de ketentesten uitgevoerd, dat wil zeggen het testen van de koppelingen van de systemen die de havenautoriteiten gebruiken, het single window zelf, en de achterliggende overheidssystemen. Op 18 oktober 2016 waren de individuele havensystemen aangesloten op het MSW. Het is systeem is nog niet helemaal af omdat sommige overheden nog bezig zijn met het aanpassen van hun eigen informatiesysteem dat achter de MSW-postbus hangt. Wat al wel werkt, is dat de scheepsgelateerde informatie via het MSW onder andere naar de nationale autoriteit en vervolgens naar SafeSeaNet wordt gestuurd (zie kader). De volgende stap is het aansluiten van de immigratiesystemen op het MSW. Ten slotte zullen ook de douanesystemen worden aangesloten. Medio 2017 zal het systeem voldoen aan de vereisten van de EU-richtlijn voor meldingsformaliteiten.’

Voor meer informatie:
Trijntje Verzijden (MSW)
(IenM, DG Bereikbaarheid)
trijntje.verzijden@minienm.nl

Xander van Holk (SafeSeaNet)
(IenM, DG Bereikbaarheid)
xander.van.holk@minienm.nl

Betekenis Nederlandse EU-voorzitterschap voor de zee:

Partijen bijeengebracht v

Van 1 januari tot 1 juli 2016 was Nederland voorzitter van de Raad van ministers van de Europese Unie. Maar het werk is nog niet klaar. Eigenlijk gaat het om een ‘trio-voorzitterschap’, waarbij Nederland samenwerkt met opvolgers Slowakije en Malta. Naast de formele Brusselse agenda is er een informele agenda voor zoute, maritieme en zoetwaterthema’s. Die is bedoeld om geïntegreerd maritiem beleid in de EU stevig op de Europese agenda te houden. Hoe gaat dat agenderen in zijn werk? Lodewijk Abspoel van het ministerie van Infrastructuur en Milieu geeft tekst en uitleg.

Waarom willen we geïntegreerd maritiem beleid in de EU?

‘Het geïntegreerd maritiem beleid gaat over het gebruik van de zee in relatie tot de behoeften van mensen op het land. Dit beleid is het antwoord op het ouderwetse werken in aparte beleidssilo’s: vooral visserij, scheepvaart, het marine milieu en energie. Het geïntegreerde beleid gaat over alle activiteiten die je op zee tegenkomt waar de EU exclusieve bevoegdheid heeft (zoals visserij) of bevoegdheid deelt met de lidstaten (specifieke thema’s). In Nederland worden zulke sectorale beleidslijnen voor de zee interdepartementaal afgestemd en gecoördineerd. Dat is – vanuit ecologisch en economisch perspectief – in EU-verband ook nodig. Deels gebeurt dit ook al. Denk aan de strategie voor een schone en gezonde zee: de Kaderrichtlijn mariene strategie. Die gaat al uit van de samenhang tussen activiteiten op zee en in de kustgebieden. Maar voor duurzame ontwikkeling van economische activiteiten ontbrak zo’n samenhangende aanpak voor de zee met het achterland. Daarom stelde de EU in 2012 de Blauwe Groei-agenda vast.’

Wat staat er ook al weer op de Blauwe Groei-agenda van de EU?

‘In de Blauwe Groei-agenda ging het de Europese Commissie aanvankelijk om het vergroten van de kans op meer banen en economische activiteiten. Daarvoor zijn vijf “groeibriljanten” ontwikkeld: energie uit water (hernieuwbare energie), aquacultuur c.q. zeewierkweek, blauwe biotechnologie (het vinden en verzamelen van uiteenlopende zee-organismen om daarmee nieuwe producten te ontwikkelen, zoals medicijnen of voedsel), maritiem- en kusttoerisme en het duurzaam ontginnen van de diepzee. Nederland beaamde dat deze thema’s inderdaad rising stars kunnen zijn, maar wilde met de andere lidstaten ook juist de traditionele activiteiten op zee onder de vlag van de duurzame blauwe groei scharen. Denk aan scheepvaart, olie- en gaswinning en verduurzaming van de visserij. Die discussie is in 2012 op een informele ministerraad in Cyprus gevoerd, wat leidde tot de Verklaring van Limassol. In Nederland hebben overheden, marktpartijen, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties de Blauwe Groei-agenda van de EU in 2014 vervolgens samen “vertaald” en gebruikt in de gesprekken over de Noordzee 2050 Gebiedsagenda.

Op EU-niveau hebben de Europese Commissie, lidstaten en het Europees Parlement de Blauwe Groei-agenda uitgewerkt, onder meer door het beschikbare onderzoeks- en innovatiegeld beter te oormerken en samenwerking in regionale zeeën te bevorderen. Ook de EU-Richtlijn over maritieme ruimtelijke planning is hiervan een uitkomst. De Blauwe Groei-agenda staat natuurlijk niet alleen. De algehele strategie voor 2020 van de Unie en haar lidstaten is minstens zo belangrijk: de interne markt op verschillende gebieden vervolmaken, een gezamenlijk Europees Energie Unie op poten zetten en een sterke mondiale speler zijn, om maar enkele voorbeelden te noemen.’

‘Na vijf jaar is de agenda aan een update toe. De Maltese partners willen daar graag voor zorgen, en niet alleen omdat Eurocommissaris Karmenu Vella toevallig uit Malta komt, maar uit welbegrepen Europees eigenbelang. Voor

voor update agenda ‘Blauwe Groei’



6 juni 2016: minister Kump, geflankeerd door collega's uit de Noordzeelanden en van de EU-Commissie, toont de politieke verklaring over verdergaande energiesamenwerking

Nederland dus genoeg reden om tijdens “ons” half jaar in de voorzitterschapsrol de weg te helpen plaveien voor zo’n nieuwe agenda en meteen de Nederlandse belangen onder de aandacht te brengen. Bijvoorbeeld door het EU-programma Motorways of the Sea te agenderen en beleid voor de multimodale transportverbindingen tussen zee en achterland te helpen ontwikkelen.’

Hoe zagen we het thema Blauwe Groei terug tijdens het Nederlandse EU-voorzitterschap?

‘Als EU-voorzitter neem je zaken van de regelgevende en politieke Brusselse agenda op in het formele voorzitterschapsprogramma. Het thema Blauwe Groei stond niet expliciet op de EU-agenda. Daarom hebben we samen met de Slowaken en de Maltezers een informele agenda gemaakt, waarbij we ons hebben laten leiden door de vraag: als we een blauwe draad spinnen door ons trio-voorzitterschap, wat kunnen we dan samen doen? Enkele belangrijke mijlpalen (ontmoetingsmomenten) voor het zoute c.q. het maritieme domein waren:

- 4 februari, Amsterdam: DG-overleg over de Energie Unie, met wind op zee als voorbeeld
- 15 februari, Amsterdam: high level over short sea shipping
- 18 februari, Haarlem: conferentie van de maritieme en perifere regio's (CPMR) over investeringsmogelijkheden zoals het Juncker fonds
- 19 mei, Turku: High Level Focal Points-bijeenkomst over geïntegreerd maritiem beleid (IMP)
- 20 juni, Amsterdam: top van marine- en waterdirecteuren.’

‘Behalve deze specifiek op zee gerichte bijeenkomsten, is er – misschien iets minder zichtbaar – in diverse gremia aan lopende EU-dossiers gewerkt. Een roadmap voor energie uit water, de voorbereiding van de REFIT van de Natura

2000-regelgeving in de COMAR-raadswerkgroep voor Biodiversity in Areas Beyond National Jurisdiction, het visserijdossier, en heel belangrijk: de Europese Commissie bereidt bovendien acties voor die straks belangrijk zijn voor het geïntegreerde maritieme beleid, zoals een Europese Grens- en Kustwacht, een Arctische Strategie, en voorstellen voor een “Ocean Governance-agenda”. Ook hier loopt dus een virtuele “blauwe draad” waar we rekening mee moeten houden.’

Welke zee-gerelateerde onderwerpen stonden er op de formele EU-agenda?

‘In de Milieuraad waren de hoofdthema's klimaat, circulaire economie en luchtkwaliteit. De focus lag daarbij op innovatie van beleid en innovatieve vormen van samenwerken. Nederland zet zich in voor beter uitvoerbare en consistente EU-milieuregelgeving en daarnaast voor aanvullende niet-regelgevende instrumenten. Denk aan de eerste internatio-

Spel als recept voor verbinding

Wat doe je als voorzitter van de EU om al die Europese vergaderingen en bijeenkomsten blijvend effect te laten hebben?

In de film Down to Earth reist een Nederlands gezin met drie jonge kinderen de aarde over, op zoek naar de oorspronkelijke mens. Ze bezoeken natuervolken om er te luisteren naar wisdom keepers. We zien de Nederlandse kinderen moeiteloos contact maken met die uit Noord- en Zuid-Amerika, Afrika, Azië en Australië. Dat terwijl ze geen woord Aboriginal- of Bosjesmannentaal spreken. De verbinding lijkt spelenderwijs te ontstaan.

Datzelfde uitgangspunt hanteerden de beleidsmedewerkers die aan de lat stonden voor de organisatie van het Nederlandse EU-voorzitterschap. Lodewijk Abspoel: ‘Een van de expliciete doelen die wij ons als voorzitter hadden gesteld, was – naast allerlei inhoudelijke doelen – het vinden van vernieuwende werkvormen om het Europese werk leuker, leerzamer en effectiever te maken.’ De opdracht was: zorg voor slimmere agendering, betere samenwerking en uitwisseling van kennis en nieuwe inzichten. Hoe? Abspoel: ‘Bijvoorbeeld door interviewsessies te houden in kleine groepjes in plaats van grote tafelrondes, door de milieu- en transportraadministers samen om de tafel te zetten, zonder ondersteuning, of door discussies te voeren op basis van uitgewerkte scenario's gecombineerd met innovatieve instrumenten om te stemmen over stellingen. Ook hebben we veel gebruikgemaakt van serious gaming: te beginnen met een spel over windenergie; een ganzenbordspel, maar dan over bruinvissen; en een multi-player EU IMP-puzzel (door veertig bestuurders tegelijk gebruikt tijdens de HLFP-meeting in Finland). Voor short sea shipping gebruikten we een old school wargame-achtig bordspel, waarin blauwe groei, short sea shipping en maritieme planning samenkomen. Deze werkvormen waren gericht op het verbinden van betrokken partijen, zodat ze daadwerkelijk met elkaar in gesprek gingen. Wat het heeft opgeleverd? Door te durven experimenteren en de vorm dienend te laten zijn aan het resultaat, ontstonden er nieuwe (bestuurlijke) verbindingen en nieuwe inzichten. De MSP challenge short sea edition toert door Europa en sorteert nog steeds effect. Het bruinvisspel is gepubliceerd in de Kust & Zee Gids.’

nale Green Deal, de North Sea Roundabout. Nederland, Duitsland, België en het Verenigd Koninkrijk werken daarin samen aan de circulaire economie. Er zijn afspraken gemaakt over standaarden voor hergebruik en transport van afval over zee, omdat dit laatste volgens huidige regels niet zomaar mag.’

‘In de Energieraad heeft Nederland het voorzitterschap aangegrepen om de energiesamenwerking tussen de Noordzeelanden een verdere impuls te geven. Dit draagt bij aan het realiseren van een interne energiemarkt en aan de energietransitie in Europees verband. Tijdens een topbijeenkomst op 3 en 4 februari is het enorme potentieel van de Noordzee voor duurzame windenergie voor het voetlicht gebracht, en specifiek de noodzaak om daar samen aan te werken. Vervolgens heeft het Nederlands voorzitterschap het initiatief genomen om een politieke verklaring van de Noordzeelanden en de Commissie op te stellen. Deze verklaring is op 6 juni, voorafgaand aan de Energieraad, door negen betrokken ministers ondertekend.’

Ten slotte is in de Transportraad op maritiem gebied een akkoord bereikt over de richtlijn Erkenning beroepskwalificaties in de binnenvaart, die zorgt voor betere carrièreperspectieven en arbeidsmobiliteit voor werknemers op binnenvaartschepen. Ook zijn er akkoorden bereikt over de richtlijn Technische eisen voor binnenvaartschepen en de “Havendienstenverordening”, die inzet op financiële transparantie van (overheids)investeringen en vrijheid van dienstverlening in havens. Er is ook een Raadsbesluit aangenomen met een EU-positie over havenstaatcontrole op zeeschepen. Daarnaast is de EMSA-verordening voor verbeterde kustwachtsamenwerking in het kader van het Europese grensagentschap Frontex aangepast. EMSA is het Europees Agentschap Maritieme Veiligheid.’

En wat heeft de informele blauwe agenda opgeleverd?

‘Voor water als milieuthema is tijdens het voorzitterschap de agenda bepaald voor een dialoog tussen de directeuren landbouw en water, respectievelijk mariene zaken en visserij. Ook is een voorschot genomen op de herziening van de

Kaderrichtlijn Water in 2019, waarbij de discussie over hoe om te gaan met de eindtermijn van de richtlijn, is gestart. Voor de zoute blauwe-draad-agenda was ook de bijeenkomst over de High Level Focal Points (HLFP) voor het geïntegreerd maritiem beleid van de EU belangrijk. De meeting werd georganiseerd tijdens de Europese maritieme dagen in Turku (mei, Finland). Inhoudelijke gespreksthema’s waren Blauwe Groei en Ocean Governance. Die informele bijeenkomst was een belangrijk ontmoetingsmoment voor de verschillende Europese bestuurslagen en het maritieme cluster. De laatste HLFP-bijeenkomst was alweer drie jaar geleden en nu voor het eerst vond het (informele) gesprek plaats met partners die geen lidstaat vertegenwoordigden. Wel handig als de beleidsagenda juist ook hen raakt. De vertegenwoordigers van de lidstaten, inclusief Oostenrijk en Tsjechië, de Europese Commissie en Malta, vonden dit een goede zet. En eentje die in de toekomst navolging verdient. Conclusie mag dan ook zijn dat we met name hebben gescoord door partijen bijeen te brengen.’

Hoe gaat het nu verder met het geïntegreerde maritieme beleid?

‘Een half jaar voorzitterschap is natuurlijk kort. Sommige thema’s hebben gewoon meer tijd nodig voordat concrete stappen kunnen worden gezet. De Maltezers hebben een grote ambitie. Ze willen in 2017 bijvoorbeeld Raadsconclusies schrijven voor een geactualiseerde agenda voor groei van blauwe werkgelegenheid en de blauwe economie. Op 20 april 2017 organiseert Malta een informele ministeriële bijeenkomst als vervolg op die in Limassol. Daarnaast sturen de Maltezers aan op Raadsconclusies over Ocean Governance. Die Raadsconclusies wil Malta in maart 2017 presenteren. Malta houdt ook het gesprek tussen de beleidsdirecteuren (met partners) in de marge van de Europese maritieme dagen in ere. Dat zal plaatsvinden in mei 2017 in Poole (VK). En dan zit eind juni onze Nederlandse taak, als trio-partner en EU-voorzitter, er echt op.’

Voor meer informatie:

Lodewijk Abspoel
(IenM, DG Ruimte en Water)
lodewijk.abspoel@minienm.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

COLOFON

Uitgave
Interdepartementaal Directeurenoverleg Noordzee (IDON)

Het Interdepartementaal Directeurenoverleg Noordzee (IDON) is een samenwerkingsverband tussen de onderstaande ministeries en diensten.

Betrokken ministeries en diensten
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
 Directoraat-generaal Bereikbaarheid
 Directoraat-generaal Ruimte en Water
 Rijkswaterstaat Zee en Delta
Ministerie van Economische Zaken
 Directoraat-generaal Agro
 Directoraat-generaal Energie, Telecom & Mededinging
 Directoraat-generaal Natuur en Regio
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap,
 Directoraat-generaal Cultuur en Media
Ministerie van Defensie
Ministerie van Buitenlandse Zaken
Ministerie van Financiën
Kustwacht

Artikelen en interviews
Rob Bijnsdorp, Ine Bruijns (Communicatiebureau BCP)
Ingrid Zeegers (Portretten in Woorden)

Fotografie
Wiebe Kiestra
Jan de Vries
Port of Rotterdam

Eindredactie
Caroline van Heurn
Mariska Harte
Rob Bijnsdorp
Rob Vransen

Redactieadres
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Rijkswaterstaat Zee en Delta
Postbus 556
3000 AN Rotterdam
E-mail: rob.vransen@rws.nl
Telefoon 06 52 43 77 95

Vormgeving
Balyon, grafische vormgeving, Katwijk

Druk
Drukkerij Van der Perk b.v.

Oplage
1500

Retouradres
Rijkswaterstaat Zee en Delta
Postbus 556
3000 AN Rotterdam

NOORDZELOKET

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, beheer, wet- en regelgeving, activiteiten en ondernemen op zee, natuur en milieu, ruimtegebruik en relevante maatschappelijke en overheidsorganisaties. Verder bevat deze site kaarten met gegevens die betrekking hebben op het watersysteem, gebruik, beleid en beheer van de Noordzee.

Noordzeeloket
www.noordzeeloket.nl
noordzeeloket@rws.nl