

in dit nummer:

EERSTE STROOM VANAF NOORDZEE AAN HUISHOUDENS GELEVERD

EUROPEES PLATFORM ONDERZOEKT OFFSHORE WIND ENERGY

NATUUR OP ZEE EEN JAAR LATER BESCHERMD

WAT ER BIJ DE OMSCHAKELING NAAR WINDENERGIE KOMT KIJKEN...

STAKEHOLDERS: 'NIEUWE EUROPESE REGELS NIET NODIG'

INSTELLING KUSTWACHT

KABINET BESLUIT TOT OPRICHTING RIJKSREDERIJ

INTEGRAAL BEHEERPLAN NOORDZEE 2015 IN UITVOERING

INNOVATIEPLATFORM VOOR VISSERIJ GEÏNSTALLEERD

AANPASSING LONDON PROTOCOL MAAKT OPSLAG CO₂ MOGELIJK

VEEL MEER GEVONDEN EXPLOSIEVEN GEMELD

DE KADERRICHTLIJN WATER BOEKT VOORTGANG

MILIEUTECHNISCH ADVIES BIJ INCIDENTEN OP ZEE KOMT VOORTAAN VAN RIZA

INCIDENTENKALENDER

BEHANDELING BESMEURDE VOGELS OP PAPIER GEREGLD

OVER VISSERIJQUOTA, TACS EN POSITION STATEMENTS

NOORDZEE RADARPROJECT GEEFT KUSTWACHT ZICHT OP SCHEEPVAART-BEWEGINGEN

ZEE OP KAARTEN ONDIEPER, MAAR IN HET ECHT NIET

Het Interdepartementaal Directeurenoverleg Noordzee (IDON) is een samenwerkingsverband tussen de ministeries van Buitenlandse Zaken, Defensie, Economische Zaken, Financiën, Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV), Verkeer en Waterstaat (VenW) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM).

december 2006, nummer 4

Eerste stroom vanaf Noordzee aan huishoudens geleverd

Voor de kust van Egmond aan Zee staan alle 36 windturbines van het Near Shore Windpark overeind. De eerste kilowatturen schone Noordzeestroom zijn aan Nederlandse huishoudens geleverd. Nog even en het windpark is volledig in bedrijf en kan duurzame elektriciteit leveren voor meer dan 100.000 huishoudens. Wel worden de windmolens nog uitgebreid getest.

Acht jaar geleden werd de Noordzee ter hoogte van Egmond aan Zee aangewezen als de plek waar Nederlands eerste windpark moest verrijzen. In 2002 verwierf Shell/NUON de tender voor de gunning van deze locatie en vorig jaar startte de bouw. Met het in bedrijf nemen van het park is nu het punt bereikt waarop het eerste Nederlandse windpark op zee een bijdrage gaat leveren aan de elektriciteitsvoorziening. Het windpark wordt uitgevoerd door NoordzeeWind, een samenwerkingsverband van Nuon en Shell. Bouwcombinatie Egmond, een samenwerking van bouwbedrijf Ballast Nedam en windturbinefabrikant Vestas, heeft de constructie voor haar rekening genomen. De turbines zijn speciaal ontwikkeld voor

omstandigheden op zee en behoren met hun rotordiameter van 90 meter en vermogen van 3 Megawatt tot de grootste ter wereld. De windmolens zijn onderhoudsarm, zeer bedrijfszeker en worden vanaf het land bestuurd. Dankzij het windpark wordt jaarlijks de uitstoot van circa 140.000 ton kooldioxide (CO₂) vermeden.

Het windpark bij Egmond aan Zee is een demonstratieproject. Om die reden nam de overheid het initiatief door de locatie te bepalen. Nu de turbines er staan, treedt het uitgebreide monitoring- en evaluatieprogramma in werking. Dit onderzoeksprogramma is bedoeld om kennis en ervaring op te doen met het toepassen van windenergie op zee. Daartoe zijn leerdoelen bepaald voor zowel techniek, economie als het milieu. Op die manier kan het project de kansen en mogelijkheden van de nieuwe technologie in kaart brengen en daarmee bijdragen aan de verdere ontwikkeling van windenergie op zee.

VOOR MEER INFORMATIE:

Haijo Boomsma
(EZ)

Telefoon 070 379 76 26

h.w.boomsma@minez.nl

www.noordzeewind.nl

Shell Mediacontacten,
telefoon 070 377 87 50



Europees platform onderzoekt Offshore Wind Energy

Met de oprichting van het Wind Energy Technology Platform gaan de EU-landen gezamenlijk onderzoek verrichten naar alle mogelijke uitdagingen die er nog zijn voor een grootschalige opwekking van windenergie op zee. Daarnaast wordt begin volgend jaar duidelijk of er een Europees beleid voor deze vorm van energieopwekking komt.

Op 19 oktober is het Wind Energy Technology Platform opgericht. Deze Europese instelling gaat onderzoek verrichten naar de technische, milieu- en andere vraagstukken van de grootschalige opwekking van stroom met behulp van windturbines op zee. Dit platform is een uitvloeisel van de beleidsconferentie die in 2004 in Egmond aan Zee is gehouden, het jaar waarin Nederland voorzitter was van de EU. Op die conferentie is de aanzet gegeven voor samenwerking tussen de verschillende overheden om alle obsta-

kels voor een grootschalige ontwikkeling van windenergie op zee uit de weg te ruimen.

OBSTAKELS

In het streven naar een duurzame energiehuishouding wordt veel verwacht van de ontwikkeling van offshore windenergie. Niet alleen in Nederland, maar ook in andere landen rond de Noordzee, zoals Denemarken, Duitsland, België en het Verenigd Koninkrijk. Toch zijn er nog obstakels te overwinnen. Deze liggen op het terrein van marktontwikkeling, netinpassing en het milieu. De oprichting van het platform moet er toe leiden dat niet elk EU-lid afzonderlijk die problemen te lijf gaat. Bovendien kan nu met minder geld meer worden gedaan.

Een andere ontwikkeling is dat Duitsland heeft aangegeven onder zijn voorzitterschap – eerste halfjaar 2007 – een

beleidsconferentie te organiseren over de mogelijkheden van een gemeenschappelijk Europees beleid voor offshore windenergie. Deze zal op 22 en 23 februari in Berlijn worden gehouden en sluit aan op een conferentie over de uitkomsten van Duits onderzoek naar milieu-implicaties van windenergie op zee, die de TU-Berlijn en het Umweltbundesamt op 20 en 21 februari houden. Deze laatste conferentie is ook van belang in het licht van het nieuwe Europese energiebeleid dat in januari zal worden gepresenteerd. Of windenergie daarvan deel uitmaakt, valt nog niet te zeggen.

VOOR MEER INFORMATIE:

Imar Doornbos

(EZ)

Telefoon 070 379 64 76

i.o.doornbos@minez.nl

Natuur op zee een jaar later beschermd

De aanwijzing van Nederlandse beschermde gebieden op de Noordzee is uitgesteld. In lijn met de andere Noordzeelanden is het nu de bedoeling om de lijst van in Brussel aan te melden gebieden pas in 2008 vast te stellen.

Op grond van internationale en Europese verplichtingen moet Nederland mariene gebieden met bijzondere ecologische waarden beschermen. Ook op zee moet er een samenhangend Europees netwerk van beschermde natuurgebieden tot stand komen. In het Integraal Beheerplan Noordzee (IBN) 2015 zijn op het Nederlandse deel van de Noordzee vier gebieden aangewezen: het Friese Front, de Klaverbank, de Doggersbank en delen van de kustzee (ten noorden van Bergen en de monding van de Westerschelde).

In deze beschermde gebieden zal het beschermingsregime van de Natuurbeschermingswet 1998 gaan gelden. Zo zal het vanaf het moment van aanwijzing in 2009 verboden zijn om zonder vergunning handelingen te verrichten die schade kunnen toebrengen aan de natuurwaarden van deze natuurgebieden. Projecten en handelingen waarvan de initiatiefnemer kan aantonen dat ze geen schade ver-

oorzaken, kunnen op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 overigens wel gewoon doorgaan.

Probleem is dat de Natuurbeschermingswet nog niet van toepassing is in de Exclusieve Economische Zone (EEZ). Een wetsvoorstel is al wel in voorbereiding, en zal naar verwachting in 2007 van kracht worden. Voorlopig geldt er een interim-beschermingsregime, op grond van het IBN.

DUITSLAND GUNSTIGE UITZONDERING

In het IBN 2015 was voorzien dat er dit jaar een besluit zou worden genomen over de voorgenomen aanmelding van gebieden op de Noordzee. Dit was ingegeven door de afspraken die de Europese lidstaten en de Europese Commissie in 2004 hebben gemaakt. Naar nu blijkt halen veel lidstaten het niet om in 2008 het proces van aanwijzing – dus aanmelden en na instemming van de Commissie het opnemen van deze gebieden in nationaal recht – volledig te doorlopen. Alleen Duitsland is er in geslaagd al gebieden bij de Europese Commissie aan te melden.

Omdat het de voorkeur heeft om binnen dezelfde tijdschema's als de ons omringende Noordzeelanden te handelen, is er nu voor gekozen om globaal het volgende

schema aan te houden. Begin 2008 stelt de ministerraad de ontwerprijst van de aan te melden gebieden vast. Na de inspraaktermijn volgt in de zomer van dat jaar de definitieve vaststelling, gevolgd door aanmelding van definitieve lijst in Brussel en bij het secretariaat van OSPAR. De Europese Commissie kan dan eind 2008 de lijst vaststellen, waarna het ontwerp-aanwijzingsbesluit conform de Natuurbeschermingswet kan worden genomen. Als ook dat besluit door de inspraakronde is gegaan, volgt het definitieve aanwijzingsbesluit.

Daarna moet er binnen drie jaar, in overleg met gebruikers, een beheerplan voor het gebied tot stand zijn gekomen. Het uitstel betekent niet dat er voorlopig niets gebeurt. De komende tijd wordt een globale kostenanalyse opgesteld.

VOOR MEER INFORMATIE:

Martijn Peijs

(LNV)

Telefoon 070 378 68 68

w.f.peijs@minlnv.nl

Wat er bij de omschakeling naar windenergie komt kijken...

Als onderdeel van het Energietransitieplatform Duurzame Electriciteitsvoorziening is in mei van dit jaar een speciale strategiegroep opgericht. Deze Strategiegroep Transitie Offshore Windenergie (TOW) zet paden uit voor de transitie naar windenergie op zee in de periode 2010-2020. Dit moet leiden tot een situatie waarin marktpartijen op commerciële en maatschappelijk gedragen basis windparken op zee gaan ontwikkelen, zodanig dat windenergie op zee op termijn voorziet in een wezenlijk aandeel van de Nederlandse electriciteitsvoorziening (ordegrootte 10-20% in 2030).

DOMEINEN

De activiteiten van de strategiegroep zijn verdeeld over drie domeinen: 'Energiedomein', 'Industriedomein' en 'Omgevingsdomein'. Het eerste richt zich op de commerciële waarde van de geleverde stroom, met name gerelateerd aan netinpassing. Daartoe voert de TU Delft een onderzoek uit dat de invloed van grootschalige opwekking van offshore windenergie op de electriciteitsvoorziening beschrijft. Eind dit jaar zijn de eerste resultaten te verwachten. Het Industriedomein focust op producten en diensten

die nodig zijn voor het bouwen en onderhouden van een windpark op zee. Doelstellingen zijn het verlagen van de kostprijs, het verhogen van de prestatie en het maximaliseren van de inbreng van de Nederlandse industrie. Bij de inbreng van de Nederlandse industrie in de kostenreductie gaat het dan vooral om het ontwerpen van slimme werkmethode en werktuigen die de bouwtijd bekorten en risico's van slecht weer reduceren. De voortgang op dit domein is vooralsnog beperkt. Onder het Omgevingsdomein vallen wet- en regelgeving, stimuleringsmaatregelen en de contacten met de overige gebruikers van de Noordzee, inclusief belangenvertegenwoordigers van natuur en milieu. Voor dit onderdeel is een conceptplan van aanpak gemaakt, waarvan deel uitmaken: het vaststellen van een visie, het zorgen voor politieke legitimatie en het maken van een analyse van het krachtenveld van de actoren; het evalueren van de huidige aanpak bij het ontwikkelen van windenergie op zee; het bijeenbrengen van beschikbare (inter)nationale kennis over effecten van windturbineparken op het milieu, de samenloop met andere functies op zee, het omgaan met

de cumulatieve effecten en eventueel medegebruik van de windparken. Volgend jaar zomer moeten met behulp van dit plan van aanpak de bestuurlijk/juridische oplossingsrichtingen in kaart zijn gebracht.

VOOR MEER INFORMATIE:

Imar Doornbos

(EZ)

Telefoon (070) 379 64 76

i.o.doornbos@minez.nl

Walter van den Wittenboer

(SenterNovem)

Telefoon (030) 239 34 54

w.van.den.wittenboer@senternovem.nl

Marjolein Oppentocht

(VenW, RWS Noordzee)

Telefoon (070) 336 68 21

m.oppentocht@dnz.rws.minvenw.nl

Kabinet besluit tot oprichting rijksrederij

Alle civiele schepen van het rijk worden ondergebracht in één rederij die onder beheer van Rijkswaterstaat komt te staan. Ook de schepen van de Kustwacht gaan er deel van uitmaken, zo is tijdens de ministerraad van 17 november besloten.



In maart van dit jaar besloot de ministerraad dat de Kustwacht per 1 januari 2007 een nieuwe koers gaat varen onder de naam Kustwacht Nederland. Onderdeel van dit besluit was te bekijken of het zinnig was een civiele rijksrederij op te richten. Uit dit onderzoek is nu naar voren gekomen dat één rederij betere resultaten kan boeken, omdat het beheer van schepen voor veel ministeries onbekend terrein is. Een rijksrederij heeft verder als voordeel dat er een beter personeelsbeleid kan worden gevoerd, dat betere kansen biedt voor opleiding en doorstroming van het personeel. Ook kunnen schepen worden gestandaardiseerd, zijn storingsen beter op te vangen en kunnen vaarprogramma's worden geoptimaliseerd. Door de schepen ook nog eens te concentreren op één plek, is bovendien een betere efficiency te bereiken: lagere kosten voor aanschaf en onderhoud, het beter kunnen inzetten van de bemanning en besparing op de overhead. Tot slot kan de rederij het vlootbeheer professionaliseren en een goede opdrachtgever zijn voor marktpartijen die het technisch onderhoud gaan uitvoeren.

IMPLEMENTATIEPLAN

In 2007 gaan schepen en nautisch personeel van de verschillende rijksdiensten over naar Rijkswaterstaat. Omgekeerd stelt RWS de schepen en bemanning op basis van afspraken ter beschikking aan afzonderlijke diensten. Daarvoor is een implementatieplan in de maak, waarin de details van het besluit worden uitgewerkt. Douane, Kustwacht, Rijkswaterstaat en LNV zijn de onderdelen van het rijk die als eerste zullen deelnemen. Bij de start telt de vloot 140 schepen, die deels zeevarend zijn en deels op de binnenwateren opereren.

Andere onderdelen van het implementatieplan behelzen: een analyse van de huidige en toekomstige arbeidsvoorwaarden, een risicoanalyse, een beschrijving van de inrichting van de planning & controlcyclus, een kostprijsmodel op basis waarvan de hoogte en samenstelling van de tarieven kunnen worden vastgesteld en een rapport over de organisatie en de formatie.

Uiterlijk 1 september volgend jaar moet dit plan klaar zijn. De Raad voor de Kustwacht moet het vervolgens nog

goedkeuren voordat de rijksrederij formeel kan starten. Om het opstellen van het implementatieplan en de uitvoering ervan te begeleiden zal de raad een stuurgroep instellen.

PROJECTORGANISATIE

Deze stuurgroep zal op haar beurt een projectgroep opdracht geven om het implementatieplan te schrijven en uit te voeren. De projectgroep zal bestaan uit deelnemers van RWS Noordzee, de directie Visserij en Financiën van LNV en de Douane. Bij RWS is projectleider Margit Blokhuis onlangs met haar werkzaamheden begonnen. De andere leden van de projectgroep en de leden van de stuurgroep zullen binnenkort bekend worden gemaakt.

VOOR MEER INFORMATIE:

Margit Blokhuis

(VenW, RWS Noordzee)

Telefoon 070 336 67 02

m.blokhuis@dnz.rws.minvenw.nl

Uitkomst Groenboek-consultaties

Stakeholders: 'Nieuwe Europese regels niet nodig'

Er is weinig of geen behoefte aan Europese regelgeving voor de zee. De bestaande regels voldoen, vinden verreweg de meeste deelnemers aan de consultaties die dit najaar zijn gehouden naar aanleiding van het verschijnen van het Groenboek Europees Maritiem Beleid. Wél is er behoefte aan afstemming van beleid.

In juni gaf de Europese Commissie een 'groenboek' uit dat de verschillende aspecten van het toekomstig communautair maritiem beleid belicht. Het boek beoogt duurzame ontwikkeling door de verzoening van de economische, de sociale en de milieudimensie bij de exploitatie van de rijkdommen van zeeën en oceanen.

Direct na verschijning van het document is zowel in Nederland als in de meeste andere EU-lidstaten een communicatie- en consultatietraject gestart. In Nederland was het Interdepartementaal Directeuren Overleg Noordzee (IDON) hiermee belast, in nauwe samenwerking met de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat (OVW).

De consultatie bestond uit het houden van bijeenkomsten met stakeholders en maatschappelijke groeperingen in de periode september tot en met november. De bijeenkomsten waren in beginsel sectoraal van opzet, maar sectoroverschrijdende aspecten als werkgelegenheid, veiligheid en duurzaamheid zijn nadrukkelijk aan bod gekomen. In de – goed bezochte – bijeenkomsten zijn de thema's energie, toerisme, scheepvaart en visserij behandeld. Via interactieve werkvormen konden de aanwezigen reageren op de kansen en bedreigingen van een Europees maritiem beleid, op ontwikkelingen rond de eigen sector en op specifieke vragen over hoofdpunten uit

het Groenboek, zoals concurrentiekracht en duurzaamheid. Ook over de wijze van implementatie zijn vragen gesteld.

De (voorlopige) indruk is dat gemengd wordt gedacht over de noodzaak en mogelijkheden van een nieuw integraal Europees maritiem beleid. Diverse deelnemers zien kansen voor Europees beleid dat zich richt op afstemming met andere richtlijnen en beleidsterreinen. Ook de inzet van Europese fondsen ziet men als een goede mogelijkheid voor de eigen sector. Maar de meeste deelnemers hebben weinig of geen behoefte aan nieuwe regels uit Brussel. Op veel punten wordt het bestaande Nederlandse of mondiale (bij-

voorbeeld IMO-) beleid adequaat gevonden. Nieuwe Europese regelgeving of kaders worden niet nodig geacht.

Het consultatieproces wordt afgesloten met een bijeenkomst op 18 januari 2007. Daar worden de resultaten gepresenteerd van de vier stakeholdersbijeenkomsten én van bijeenkomsten over kennis en wetenschap. De minister van VenW zal dan een eerste, voorlopig commentaar geven op de consultatie en de uitkomsten daarvan.

VOOR MEER INFORMATIE:

Jos van Elk

(VenW, OVW)

Telefoon 070 351 95 46

jos.van.elk@overlegvenw.nl

Jozien Lommerts

(VenW, OVW)

Telefoon 070 351 95 52

jozien.lommerts@overlegvenw.nl

Instelling Kustwacht

Op 1 januari 2007 wordt het samenwerkingsverband van verschillende ministeries dat de Kustwacht nu nog is, omgevormd tot een organisatie met eigen taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden. Op 17 november keurde de ministerraad het Besluit instelling Kustwacht goed.

Voor de uitvoering van haar taken krijgt de Kustwacht de beschikking over extra Defensiepersoneel, aangevuld met personeel dat tijdelijk door de andere departementen ter beschikking wordt gesteld. Daarnaast krijgt de Kustwacht de beschikking over twee vliegtuigen en vier schepen. Bovendien kan de organisatie een aantal dagen per jaar onvoorwaardelijk gebruikmaken van andere overheidsschepen en -helikopters.

DOELEN

De handhavers krijgen meer bevoegdheden, waardoor

de ogen en oren van de Kustwacht optimaal worden gebruikt. Door meer gebruik te maken van de informatie die bij diverse overheidspartijen beschikbaar is, kan de Kustwacht bovendien effectiever optreden. Tot slot wordt duidelijker wat er van de Kustwacht wordt verlangd. En daardoor kan weer beter worden toegezien op de geleverde prestaties (zie ook vorige nieuwsbrief).

VOOR MEER INFORMATIE:

Timco van Brummelen

(VenW, RWS Noordzee)

Telefoon 070 336 68 47

t.c.vbrummelen@dnz.rws.minvenw.nl

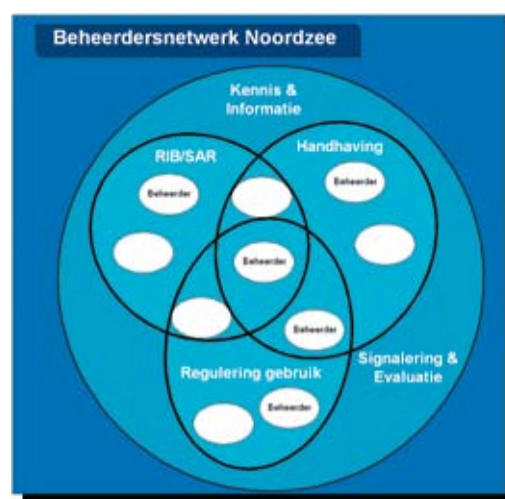
Integraal Beheerplan Noordzee 2015 in uitvoering

Het Uitvoeringsprogramma IBN 2015 is aan de Tweede Kamer aangeboden. Daarmee is gehoor gegeven aan de motie-Van Lith/Boelhouwer uit 2005, die om inzicht vroeg in de beheeractiviteiten van alle departementen, de fasering in termijnen en een overzicht van kosten en baten.

Bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma kon een beroep worden gedaan op het Beheerdersnetwerk Noordzee (BNN), dat als uitvloeisel van het IBN is opgericht. Het programma is tot stand gekomen in samenwerking met alle departementen en onderliggende beheerorganisaties die op de Noordzee actief zijn. Van alle beheertaken: regulering gebruik, rampen- en incidenten-

bestrijding en Search and Rescue, handhaving, kennis en informatie, en signalering en evaluatie, is aangegeven wie wat doet. Bovendien is nu duidelijk wanneer wat gedaan moet zijn en wie daarvoor verantwoordelijk is.

Het uitvoeringsprogramma bevestigt het beeld dat er al veel wordt samengewerkt op de Noordzee. Denk bijvoorbeeld aan het ene informatieloket, maar ook aan de Kustwacht-nieuwe stijl waarbij handhaving en de aanpak van incidenten gezamenlijk ter hand worden genomen. Ook staan er nieuwe vormen van samenwerking op stapel, zoals één vergunningloket, waarvan de winst in termen van klantgerichtheid, efficiency en effectiviteit de komende jaren zal blij-



overschrijdend te maken, bijvoorbeeld op het gebied van informatievoorziening.

Een groot deel van de activiteiten uit het uitvoeringsprogramma zijn doorlopend van aard, zoals vergunningverlening. Daarnaast zijn nieuwe activiteiten geformuleerd, die nog dit jaar moeten worden opgestart. Met twee hoofdonderwerpen – één vergunningloket, en toegang en beheer van data – is inmiddels een begin gemaakt.

VOOR MEER INFORMATIE:

Christoph Reuther

(VenW, RWS Noordzee)

Telefoon 070 336 67 64

c.reuther@dnz.rws.minvenw.nl

ken. Tot nu toe is de samenwerking georganiseerd per beheertaak, maar de volgende stap zou kunnen zijn om deze beheertaak-

Innovatieplatform voor visserij geïnstalleerd



Innovatie moet de noodlijdende visserijsector uit de problemen helpen. Het vorige maand opgerichte innovatieplatform gaat de komende drie jaar vissers ondersteunen die nieuwe vangsttechnieken willen uitproberen, technieken die de natuur ontzien, renderend zijn en een duurzame visserij dichterbij brengen.

Op 15 november installeerde minister Veerman het Visserij Innovatieplatform (VIP). Daarmee gaf hij gehoor aan een advies dat de task force Duurzame Noordzeevisserij dit voorjaar gaf in reactie op de verslechterende omstandigheden binnen de Noordzeevisserij. Hoge brandstofprijzen, groeiende kritiek op de effecten van de visserij op de natuur en de teruglopende vangstmogelijkheden zetten de rendementen van de sector onder druk.

Het VIP is ingesteld voor een periode van drie jaar en zal ondernemers steunen die, met oog voor economische, ecologische en maatschappelijke aspecten, willen innoveren. Het VIP wil dit bereiken door kansrijke thema's voor innovatie op het gebied van de zeevisserij te identificeren en te ontwikkelen, zoals het gaan vissen op andere soorten of met andere technieken of het zoeken naar voordelen die samenwerking in de gehele visserijketen kan opleveren. Verder wil het behulpzaam zijn bij het tot stand brengen van voorbeeldprojecten en bij het op gang brengen van samenwerking. Bij dit alles gaat het niet alleen om innovaties op de lange termijn; het platform heeft ook oog voor de noden die hier en nu gelenigd moeten worden. De acute

problemen vragen om aanpassingen binnen de vloot en in de keten die snel tot resultaat leiden. Hoe kan het rendement worden verhoogd? Hoe kan er op brandstofkosten worden bespaard, hoe is de opbrengst te verhogen zonder de natuur aan te tasten? Dat zijn de vragen waar het platform zich primair op richt. In het VIP hebben tien vertegenwoordigers uit het visserijbedrijfsleven, de wetenschap, ngo's en de overheid zitting. Voorzitter is Bram Bierens, tot voor kort algemeen directeur van de CZAV (Coöperatieve Zuidelijke Aan- en verkoop Vereniging). Op de begroting van het ministerie van LNV is jaarlijks ongeveer 7 miljoen euro gereserveerd voor innovatie. Via het Europese Visserij Fonds kunnen deze bedragen worden verdubbeld. Het VIP krijgt een belangrijk taak in de besteding van deze voor innovatie bestemde middelen in het gehele visserijcluster.

VOOR MEER INFORMATIE:

Frans Vroegop

(LNV)

Telefoon 070 378 68 68

f.vroegop@minlnv.nl

Aanpassing London Protocol maakt opslag CO₂ mogelijk

Op de eerste bijeenkomst van de landen die zich hebben aangesloten bij het pas van kracht geworden London Protocol, is dit protocol al weer aangepast. Daardoor is het mogelijk kooldioxide (CO₂) in de diepe ondergrond onder de zeebodem op te slaan.

In november 1996 werd het Protocol van Londen aangenomen, dat het storten van stoffen in zee in principe verbiedt. Maar het protocol zou pas in werking treden als 26 landen het hadden ondertekend. In maart dit jaar was het zover, toen Mexico het protocol ratificeerde.

Al op de eerste bijeenkomst, begin november, van de landen die zich bij het nu dus in werking getreden protocol hebben aangesloten, kwam Australië met een wijzigingsvoorstel dat het mogelijk maakt om kooldioxide in de zeebodem op te slaan. Het voorstel werd ondersteund door Frankrijk, Noorwegen, Spanje en het Verenigd Koninkrijk. Na enkele aanpassin-

gen werd het voorstel aangenomen: twaalf landen stemden voor, vijf landen onthielden zich van stemming. Op 10 februari 2007 wordt het gewijzigde protocol van kracht.

KLIMAATVERANDERING

Opslag van CO₂ in de diepe ondergrond onder de zeebodem wordt gezien als één van de opties in de strijd tegen klimaatverandering en verzuring van de oceanen. Daarnaast blijft het belangrijk om energie te besparen en alternatieve vormen van energie te ontwikkelen.

De Scientific Group van het London Protocol is gevraagd om de specifieke Waste Assessment Guidelines voor CO₂-opslag uit te werken, zodat deze tijdens de tweede bijeenkomst van het London Protocol, in oktober volgend jaar, kunnen worden aangenomen. In afwachting van deze specifieke technische richtlijnen wordt aan landen die vergunningen verlenen voor CO₂-opslag, gevraagd zoveel mogelijk gebruik te maken

van de best beschikbare kennis en richtlijnen voor opslag. Zij kunnen daarbij terugvallen op het raamwerk voor risicobeoordeling en -management dat eerder dit jaar onder het London Protocol is uitgewerkt. Verder kunnen zij gebruikmaken van het IPCC special report over CO₂-opslag.

OSPAR

Ook in OSPAR-verband wordt de mogelijkheid van CO₂-opslag voorbereid. In een bijeenkomst van de intersessional correspondence group zijn wijzigingen van de bijlagen II en III van het verdrag voorgesteld. Bijlage II gaat over het voorkómen van vervuiling door dumping, annex III gaat over het voorkómen van vervuiling door offshore-installaties. Over een mogelijke aanpassing van annex I (bronnen van verontreiniging vanaf het land) is geen overeenstemming bereikt. Nederland (Rijkswaterstaat, Economische Zaken en VROM) heeft het voortouw bij de verdere ontwikkeling van de technische

randvoorwaarden voor CO₂-opslag in het OSPAR-gebied. TNO heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan de totstandkoming van een raamwerk voor risicobeoordeling en -management. Oorspronkelijk was dat raamwerk ontwikkeld voor het London Protocol, maar nu zal het een belangrijk onderdeel vormen van de OSPAR-voorwaarden voor CO₂-opslag. Samen met Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk bereidt Nederland de wijziging van het OSPAR-verdrag voor. In juni 2007 zal één en ander aan de OSPAR-commissie worden voorgelegd.

VOOR MEER INFORMATIE:

Aart Tacoma

(VenW, RWS Noordzee)

Telefoon 070 336 67 93

a.tacoma@dnz.rws.minvenw.nl

Caroline van Dalen

(EZ)

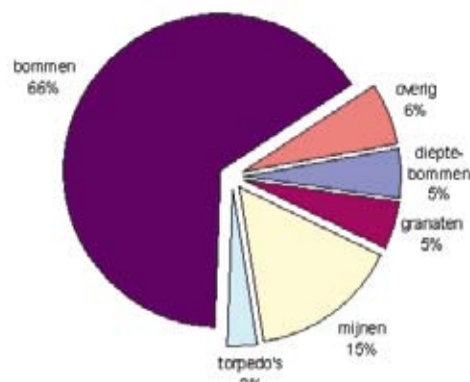
Telefoon 070 379 70 65

Veel meer gevonden explosieven gemeld

Het aantal meldingen van explosieven is enorm toegenomen sinds het tragische ongeval in 2005 waarbij drie vissers om het leven kwamen. Sindsdien zijn meer dan vijfhonderd meldingen binnengekomen, tegen nauwelijks vijftig per jaar in voorgaande jaren.

Op 6 april 2005 kwamen drie opvarenden van een Nederlands visserschip om het leven toen een opgevlote bom tot ontbranding kwam op het dek. Ruim een week later ont-

Aangetroffen typen explosieven (2005)



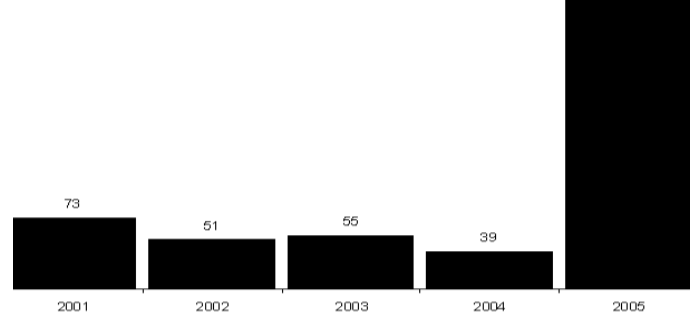
plofte een explosief op de zeebodem, nadat het in de netten van een visserschip was terecht gekomen. Sindsdien is het aantal meldingen van opgevlote explosieven bijna vertienvoudigd ten

zee aan 72 bedrijven in totaal 12.523 euro uit. In 2004 was dat 363 euro en in 2003 545 euro.

VOOR MEER INFORMATIE:

J.B. Hak
(VenW, RWS Noordzee)
Telefoon 070 33 66 854
j.b.hak@dnz.rws.minvenw.nl

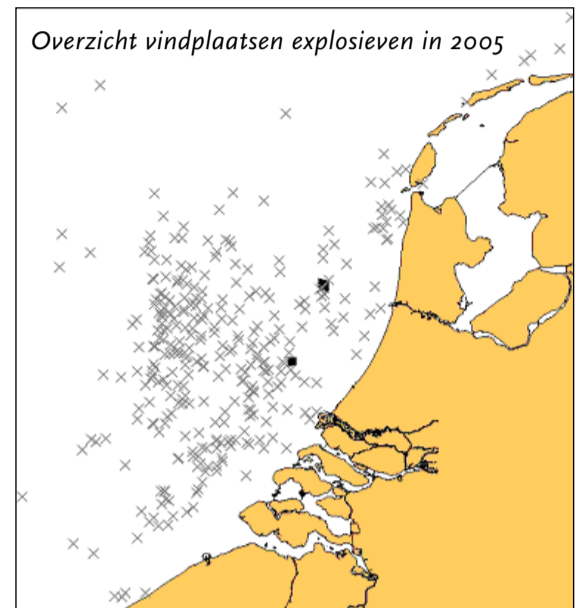
Aantal explosieven per jaar



opzichte van 2004. Onlangs is de vondst van het vijfhonderdste explosief gemeld sinds die fatale dag in april vorig jaar. In voorgaande jaren kwamen gemiddeld veertig tot vijftig meldingen binnen.

Onder de 333 explosieven die in 2005 zijn aangetroffen, bevonden zich zeventien dieptebommen, zestien granaten, 51 mijnen, tien torpedo's en 218 vliegtuigbommen. Op honderd exemplaren na zijn deze allemaal door de Koninklijke Marine tot ontploffing gebracht.

Voor elk opgevlote explosief krijgt een visser 181,51 euro uitgekeerd uit de Bijstandsregeling Opgevlote Explosieven. Als er binnen een week nog een explosief wordt opgevlote, daalt de bijdrage tot 45 euro. In 2005 keerde RWS Noord-



Milieutechnisch advies bij incidenten op zee komt voortaan van RIZA

Met ingang van het nieuwe jaar beoordeelt niet langer Rijkswaterstaat Noordzee de risico's voor het milieu van een scheepsongeval, maar doet het RIZA dat. Dit Rijksinstituut voor Integraal Zoetwaterbeheer en Afvalwaterbehandeling van Rijkswaterstaat deed dit al voor de zoete wateren, maar gaat nu dus ook milieutechnische adviezen (MTA's) voor de zoute wateren geven.

Het Kustwachtcentrum stelt Rijkswaterstaat Noordzee op de hoogte als zich een ongeval op zee voordoet. Als daarbij gevaarlijke stoffen of andere milieurisico's in het geding zijn, bijvoorbeeld als het een aanvaring met een tanker betreft of een lading die overboord slaat, is een technische beoor-

deling van dit risico nodig. Al jarenlang benoemt Rijkswaterstaat Noordzee zelf de risico's voor het milieu en stelt vast of er sprake is van overschrijding van de normen. Met dit zogeheten milieutechnisch advies (MTA) kan de eigen Incidentenorganisatie een bestrijdingsplan opstellen.

Een goede beoordeling kijkt naar zaken als de omvang van de lozing, het fysieke gedrag van de vrijgekomen stoffen, de gevaarsaspecten van die stoffen voor mens en milieu, en de omgeving waarin die stoffen zijn terechtgekomen of kunnen komen.

EÉN LOKET

Onlangs is besloten deze MTA-taak over te dragen aan Rijkswaterstaat RIZA. Vanaf

1 januari 2007 zal de Alarmdienst van RWS RIZA (0320 26 11 11, infocentrum@riza.rws.minvenw.nl), die traditioneel het milieutechnisch advies voor de zoete wateren verzorgt, ook 24 uur per dag en zeven dagen in de week beschikbaar zijn om milieutechnische adviezen voor de zoute wateren op te stellen.

Vanaf dat moment kunnen alle RWS-diensten die zoete en/of zoute wateren beheren, terecht bij één loket voor deskundig advies bij milieu-incidenten. Door de combinatie van kennis over de zoete en zoute wateren kunnen de adviseurs bovendien een geïntegreerd product aanbieden en door de gebiedsuitbreiding doet men ook nog eens meer ervaring op.

Het RIZA is onderdeel van het Beleids-Ondersteunend Team milieu-incidenten (BOT-mi) dat onder leiding van het ministerie van VROM opereert. Door het bundelen van de kennis bij de adviseurs voor zowel het zoete als het zoute water is, ten tijde van een ramp met meerdere aspecten, één integraal milieutechnisch advies van het ministerie van VenW gewaarborgd.

VOOR MEER INFORMATIE:

Dick Knoester
(VenW, RWS Noordzee)
Telefoon 070 336 66 33
d.knoester@dnz.rws.minvenw.nl

De Kaderrichtlijn Water boekt voortgang

Juist deze maand wordt het monitoringsprogramma voor de Nederlandse kustzone, KRW-proof en al, vastgesteld. Verder is de ecologische status van de kustzone nu definitief als "natuurlijk" bestempeld. En met het verschijnen van de EU-dochterrichtlijn Prioritaire Stoffen is er meer duidelijkheid ontstaan over de chemische doelstelling binnen de KRW.

In 2009 moet de eerste generatie stroomgebiedbeheersplannen een feit zijn. Om dat te kunnen halen, moet nog veel werk worden verricht, maar inmiddels is al wel enige voortgang te melden. Zo is onlangs het monitoringprogramma voor de Nederlandse kustzone, dat volledig voldoet aan de eisen die de KRW eraan stelt, gereedgekomen. Ongeveer tegelijk met het verschijnen van deze nieuwsbrief zal het programma worden vastgesteld, waarna het samen met de monitoringprogramma's van de andere waterbeheerders in maart naar Brussel zal worden verstuurd. Dan is een volgende EU-mijlpaal gehaald.

ECOLOGISCHE EN CHEMISCHE DOELEN

Een tweede recente ontwikkeling is dat de ecologische status van de kustzone nu definitief als 'natuurlijk' is bestempeld. Dit betekent dat voor de beoordeling van algen en bodemdieren de hoogste ecologische doelstelling gaat gelden. Verder is er meer duidelijkheid gekomen over de chemische doelstelling van de KRW, nu de EU de afgeleide richtlijn Prioritaire Stoffen heeft laten verschijnen.

MAATREGELEN

De knelpunten op de Noordzee, althans voor zover beperkt tot de invloedssfeer van de KRW, dus tot 12 mijl uit de kust, liggen vooral op het terrein van de chemische versterking. De bronnen van die verontreiniging zijn vooral te vinden langs de rivieren (90 tot 100 procent). Ruwweg 70 procent daarvan ligt in het buitenland. Op de Noordzee zelf gaat het vooral om verontreinigingen afkomstig van de zeescheepvaart.

Voor de kwaliteit van de Noordzee zijn maatregelen bij de bron (op het land) om emissies te reduceren het meest effectief. Om vervuiling door de scheepvaart te beteugelen, bereidt het Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart maatregelen voor, terwijl Rijkswaterstaat bezig is een strategie te ontwikkelen die voor een goede naleving moet zorgen.

Geheel in lijn met de landelijke afspraak dat er van grof naar fijn wordt gewerkt, zijn bovengenoemde maatregelen dit jaar globaal aangegeven. Vanaf volgend jaar vindt detaillering plaats. Ook krijgt dan het begrip 'afwenteling' ruim aandacht.

VOOR MEER INFORMATIE:

Marcel Bommelé
(VenW, RWS Noordzee)
Telefoon 070 336 66 04
m.bommele@dnz.rws.minvenw.nl

Incidentenkalender

1 november 2006

PROBLEMEN OP ZEE

Een zware noordwester storm met uitschieters naar windkracht 11 en golven van tien meter hoog zorgden in het noorden voor problemen. De meeste problemen deden zich voor op de Waddenzee. Schepen verloren tuigage of sloegen van hun anker; twee jachten raakten op drift en drie andere zonken. Ten noorden van de Waddeneilanden kwam het 1100 ton metende vrachtschip Cementina in de problemen na malheur met het roer. Op ongeveer vier kilometer boven de oostpunt van Schiermonnikoog ging het schip voor anker. De bemanning is van boord gehaald met behulp van een helikopter. Een sleepboot bracht het schip naar de haven van Harlingen.

12 november 2006

WALVIS AANGESPOELD

Op de Maasvlakte is het stoffelijk overschot van een jonge vinvis aangespoeld. Het dier was zeven meter lang. Het museum Naturalis zal delen van de vis onderzoeken en tentoonstellen.

november 2006

STORM: LADING OVERBOORD

Op 11 en 12 november raasde een noordwesterstorm met windkracht 10 over het noorden van Nederland. Een vrachtschip kwam in de problemen nadat de lading was gaan schuiven. Het schip maakte 20 graden slagzij, waardoor 50 pakketten hout in het water belandden. De Pionier Moldavii was niet in nood, behoefde geen hulp en voer door naar IJmuiden.

Het Italiaanse ro/ro-schip Repubblica di Genova verloor 's nachts even ten noorden van Terschelling drie lege containers.

Het Panamese vrachtschip Baltic Forest verloor op 30 mijl ten noordwesten van Vlieland 178 pakketten hout, ongeveer 480 kubieke meter. Het Kustwachtvliegtuig is ingezet om de zaak in ogenschouw te nemen. Een deel van het hout spoelde aan op Terschelling, het meeste dreef de Waddenzee op.

De Maltese bulkcarrier Consul Poppe verloor op 13 november ten noorden van de Waddeneilanden 55 vaten, waarvan er 15 smeerolie bevatten.

7 november 2006

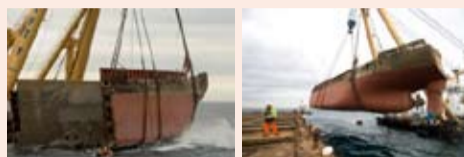
AANVARING

Rond middernacht kwam op ongeveer 125 kilometer noordwest van Den Helder een vissersschip in aanvaring met een offshore bewakingsvaartuig. Persoonlijke ongelukken deden zich niet voor. Het offshore schip liep schade op en maakte water. Diverse schepen in de omgeving boden hulp aan. Daarnaast alarmeerde het Kustwachtcentrum de reddingboot van Terschelling van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij en het Kustwachtvaartuig Waker. De sleepboot Hunter bracht het bewakingsvaartuig naar Den Helder.



lek geslagen schip

was de bedoeling het schip drijvende te maken, maar deze operatie mislukte, doordat de schade aan het schip groter was dan ingeschat. Eind juli 2006 is het wrak van de 95 meter lange Michelle in tweeën gezaagd en is het achterste deel op een ponton gehesen en afgevoerd naar 's Gravendeel. Begin september volgde het voorste deel. De resten van de Michelle, die op de zeebodem achterbleven, zullen worden geborgen.



Michelle

Michelle

september 2006

HET REM-EILAND IS NIET MEER

De Meetpost Noordwijk – voorheen het REM-eiland – is ontmanteld en afgevoerd. De sloop van het platform begon op 23 september. De opbouw is losgebrand en op een ponton afgevoerd naar Vlissingen. Drie dagen later is het onderstel verwijderd van de zeebodem.



REM-eiland ontmanteld

4 september 2006

STANKOVERLAST LANGS DE KUST

Langs de kust van de Bollenstreek en Kennemerland was een gaslucht te ruiken. Hierover kwamen meldingen van schepen en kustbewoners, maar ook verder landinwaarts klaagde men over stank. Onderzoek door de Havendienst van Rotterdam en de Kustwacht had geen resultaat. Later bleek dat een schip de tanks aan het ontlichten was – wat overigens is toegestaan.

19 juli 2006

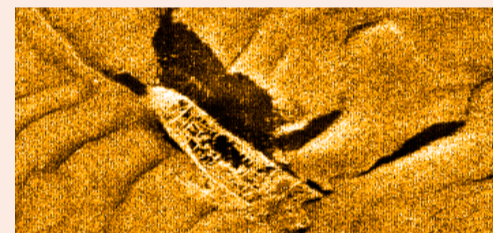
F-16 neergestort

Nabij Vlieland stortte een F-16 jachtvliegtuig van de vliegbasis Volkel in de Waddenzee. De piloot wist zichzelf in veiligheid te brengen met zijn schietstoel en bleef ongedeerd. Een Search and Rescue-helikopter haalde de militair uit het water.

8 juli 2006

DUIKONGEVAL

Voor de kust van Zeeland kwam een duiker om het leven bij een duik naar het wrak van het Deense vrachtschip Kursk. De Kustwacht coördineerde de zoektocht en zette (drie) helikopters en enkele schepen in. Het Kustwachtvaartuig Zeearend was als eerste ter plaatse. De KNRM zette drie reddingboten in. Duikacties door hulpdiensten waren tevergeefs. Om 18.30 uur begonnen de varen-eenheden met hun zoekactie. Vanwege de invallende duisternis zijn ze daarmee om 22.00 uur gestopt. Vanaf maandag 10 juli zijn de onderzoeksvaartuigen Zirfaea en Arca van RWS Noordzee ingezet om met behulp van sonar en een onderwaterrobot met camera's naar de duiker te zoeken. Op 12 juli vond men het stoffelijk overschot in de nabijheid van het wrak. De Arca kwam de volgende dag aan te Scheveningen, alwaar het stoffelijk overschot is overgebracht naar het mortuarium.



Wrak Kursk

VOOR MEER INFORMATIE:

J.B. Hak

(VenW, RWS Noordzee)

Telefoon (070) 3366 854

j.b.hak@dnz.rws.minvenw.nl

Behandeling besmeurde vogels op p

Bij een olieramp met veel slachtoffers onder vogels krijgt het CalamiteitenTeam Vogels de taak de nog levende vogels op te vangen. Dit CTV krijgt daarvoor de beschikking over een verplaatsbaar opvangcentrum, waar medewerkers van de vijf kustasielen de besmeurde vogels zullen schoonmaken. Dat staat in de concept-coördinatie-regeling die het rijk samen met maatschappelijke organisaties heeft opgesteld.

Bij het vervoer van (stook-)olie over de Noordzee, de Waddenzee en de Westerschelde kunnen zich incidenten voordoen waarbij olie in het water terechtkomt. Voor vogels is dit potentieel dodelijk, omdat olie de isolerende werking van het verenkleed teniet doet, waardoor onderkoeling optreedt. Ook tast olie het stofwisselingssysteem aan, als vogels zich schoon gaan poetsen.

In het vooroverleg over de RWS-nota Om kwetsbare zee- en deltagelieden te beschermen hebben maatschappelijke organisaties aandacht gevraagd voor met olie besmeurde vogels. Hun verzoek was opvang te regelen voor grote aantallen vogels wanneer die door een incident met olie vervuild op de kust belanden.

In overleg met zijn collega van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit heeft de minister van Verkeer en Waterstaat vorig jaar aan Rijkswaterstaat gevraagd met de betrokken organisaties een regeling uit te werken.

Deze regeling legt het zwaartepunt van de reddingsactie bij het CalamiteitenTeam Vogels (CTV) dat telkens bij een olieramp waarbij vogels zijn betrokken, zal worden geformeerd. Daar waar veel vogels aanspoelen en de capaciteit van het dichtstbijzijnde kustasiel wordt overschreden, krijgt dit CTV de beschikking over een tijdelijk opvangcentrum voor vogels (TOV), waar een team van deskundigen te werk zal worden gesteld. Daartoe horen in ieder geval medewerkers van de vijf klasse 1- kustasielen voor vogels. Verder zullen vrijwilligers worden opgeroepen om te komen helpen.

LEED BEPERKEN

De hoofdpunten van de coördinatie-regeling zijn: beperking van het dierenleed tot een minimum, en daarbij vooral die vogels hulp bieden die een goede kans hebben om de ramp te overleven. Daarnaast is de regeling erop gericht om de

Over visserijquota, TACs en position statements

Zo tegen Kerstmis breekt voor zeevissers een spannende tijd aan. Dan nemen de Europese ministers van landbouw en visserij – doorgaans na één of meerdere doorwaakte nachten – een besluit over de hoeveelheden vis die vissers het volgende jaar mogen vangen.

Het Europese visserijbeleid streeft een gezonde visserij na die ook op de lange termijn hoogwaardig voedsel kan leveren. Dat vraagt om gezonde visbestanden die een redelijke mate van bevissing kunnen verdragen. Ideaal gesproken zou de visserij uit ieder bestand een zodanige hoeveelheid vis moeten vangen dat vernieuwing van het bestand niet in gevaar komt. De werkelijkheid is anders. Een visser vangt allerlei vis tegelijk, doordat veel soorten op dezelfde visgronden voorkomen en visbestanden over het algemeen uit een groot aantal verschillende leeftijds- en grootteklassen bestaan. Om de druk te beperken, worden per gebied totaal toegestane vangsten, in het Engels total allowable catches (TACs), vastgesteld voor een groot aantal vissoorten. TACs worden aan de hand van een vaste verdeelsleutel als quota verdeeld onder de lidstaten van de EU. Nederland verdeelt de quota – eveneens volgens een vaste verdeelsleutel – als individuele contingenten onder de vissers.

VASTSTELLING VAN TACs EN QUOTA

Het zeevisserijbeleid is Europees beleid en de Europese Commissie is verantwoordelijk voor de voorstellen die de ministers tijdens de Visserijraad van december bespreken. Komend voorjaar komt de Europese Commissie voor het eerst met een position statement, een soort recept voor het TAC-voorstel. Hierover kan zij met de lidstaten en de Regionale Adviesraden (waarin visserij- en natuurbeschermingsorganisaties zijn vertegenwoordigd) spreken. Ingrediënten voor dit recept zijn de wetenschappelijke onderzoeken van de Internationale raad voor het onderzoek van de zee (ICES). ICES brengt uit verschillende bronnen gegevens bijeen over de situatie van de visbestanden en formuleert een advies over een veilig niveau van bevissing. Dit advies is vanwege de levenscycli van de visbestanden pas in oktober beschikbaar. De Europese Commissie vraagt hierover vervolgens advies aan haar eigen Wetenschappelijk, Technisch en Economisch Comité voor de visserij (WTECV).

apier geregeld

omvang van de populatieschade wetenschappelijk te kunnen analyseren en om de olie op zee, de kust en de oevers zo onbelemmerd mogelijk te kunnen opruimen. De concept-regeling wordt de komende drie maanden met de kustgemeenten in de RWS-regio's Zeeland, Zuid- en Noord-Holland en Noord-Nederland besproken. Van de gemeenten wordt immers gevraagd het verzamelen van de besmeurde vogels op het strand te coördineren en voor het transport naar het TOV te zorgen. Het streven is dat iedereen komende zomer instemt met de coördinatie-regeling, zodat alle organisaties zich kunnen voorbereiden om vanaf de winter van 2007 gesteld te staan voor hun taak.

VOOR MEER INFORMATIE:

Dick Knoester
(VenW, RWS Noordzee)
Telefoon 070 336 66 33
d.knoester@dnz.rws.minvenw.nl

Januari	Februari	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Augustus	September	Oktober	November	December

Dit comité bestaat uit nationale deskundigen die de sociaal-economische gevolgen van het advies doorrekenen. Op basis van het wetenschappelijk advies en de eigen receptuur komt de Europese Commissie met een voorstel. Dit dient als basis voor onderhandelingen, zowel met EU-als met niet-EU-landen zoals Noorwegen, die vissen op dezelfde visgronden of dezelfde visbestanden. Uiteindelijk neemt de Europese Raad van ministers van landbouw en visserij eind december een besluit.

MEERJARIGE PLANNEN

Tot nu toe worden deze besluiten jaarlijks genomen. Vaak leidt dit tot schommelingen in de hoeveelheden vis die mogen worden gevangen. Vissers kunnen daardoor moeilijk over meerdere jaren een belangrijke investering plannen. Ook draagt deze manier van werken niet bij aan het op peil houden van de visbestanden. Daarom worden geleidelijk meerjarige plannen opgezet. Het gaat daarbij om twee soorten: herstelplannen voor bestanden waarmee het heel slecht gaat en beheerplannen, die er voor moeten zorgen dat de visbestanden waarmee het minder slecht gaat, op peil blijven. Vangstbeperkingen in de vorm van TACs zullen nog steeds jaarlijks worden vastgesteld, maar dan op basis van de doelstellingen uit de meerjarenplannen. Hierbij kunnen ook aanvullende maatregelen worden vastgesteld om de visserijdruk te verminderen. In het kader van het herstelplan voor de kabeljauw is bijvoorbeeld beperking van de visserij-inspanning een belangrijke maatregel.

SUBSIDIARITEIT

De lidstaten beheren de quota en zijn verantwoordelijk voor de controle en handhaving. Zij moeten de Europe-

	Position paper
	Discussie rondes met belanghebbenden (RACs en lidstaten)
	Advies en opstellen voorstel
	Onderhandelingen met niet EU-landen
	Besluit Europese Raad van ministers van landbouw en visserij

se Commissie regelmatig informeren over de vangsten, zodat de Commissie inzicht heeft in de situatie op Europees niveau. Het beheer van de quota verschilt van land tot land. Ze kunnen nationaal blijven of worden toegewezen aan (samenwerkende) producentenorganisaties of, zoals in Nederland, aan individuele vissers. Quota kunnen individueel overdraagbaar zijn, dat wil zeggen dat ze kunnen worden gehuurd, gekocht of geruild. Ook dit systeem wordt in Nederland gehanteerd, in het kader van het 'co-management stelsel'. Hierin werken vissers samen in een groepensysteem, waarbinnen zowel controle op individuen als groepsgewijze flexibiliteit mogelijk is. Nederland oefent hier 'toezicht op toezicht' uit, waarmee het voorop loopt in een nieuwe ontwikkeling binnen de EU, die meer verantwoordelijkheid bij de belangrijkste stakeholders legt.

VOOR MEER INFORMATIE:

Mat Thissen
(LNV, Directie Visserij)
Telefoon 070 378 68 68
m.h.m.thissen@minlnv.nl

Noordzee Radarproject geeft Kustwacht zicht op scheepvaartbewegingen

Over een paar maanden kan de Kustwacht alle bewegingen van zeeschepen in real time op het computerscherm volgen. In mei treedt het Noordzee Radarproject in werking en kunnen schepen langer dan 10 meter die binnen 10 zeemijl van de kustlijn varen, worden gevolgd.

Het Noordzee Radarproject beoogt het Kustwachtcentrum in Den Helder te voorzien van een geïntegreerde radar- en AIS-presentatie van de scheepvaart langs de Nederlandse kust en op het continentale plat. (AIS staat voor automatic identification system.) Op hun computerschermen kunnen de medewerkers van het Kustwachtcentrum straks in real time de zeeschepen volgen op hun reis langs de Nederlandse kust. Onnodig te zeggen dat dit hen helpt hun taken op het gebied van Search and Rescue en handhaving beter uit te voeren. Het project wordt uitgevoerd in opdracht van de staf van het Commando Zee-strijdkrachten, in samenwerking

met het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

RADARSYSTEMEN

Het Noordzee Radarproject maakt gebruik van de zeewaarts kijkende radarsystemen van de Vessel Traffic Systemen die al langs de kust staan. Welk minimaal bereik dat in mei 2007 oplevert, is op figuur 1 af te lezen. Schepen langer dan 10 meter zijn dan te volgen, mits ze niet verder dan 10 zeemijl uit de kust varen. Voor grotere zeeschepen bedraagt het bereik zelfs 20 à 30 mijl. Als

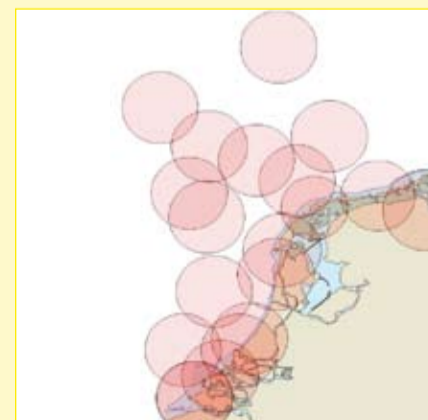
die beelden een half jaar later ook nog eens worden geïntegreerd met de informatie die uit het AIS-netwerk van de Kustwacht afkomstig is, wordt het bereik nog eens flink groter (figuur 2). Door middel van datafusie van beide systemen krijgt de operator in het Kustwachtcentrum één beeld gepresenteerd.

VOOR MEER INFORMATIE:

LTZ W. Mellegers
(Defensie, Materieel Organisatie)
Telefoon 070 316 31 42
w.mellegers@mindef.nl

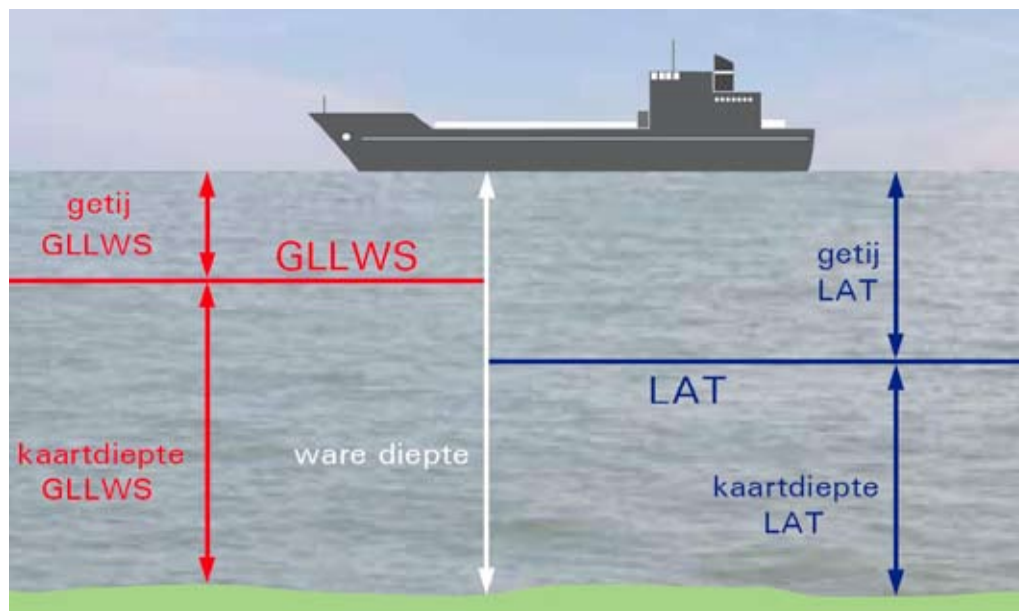


Figuur 1: Radardekking mei 2007



Figuur 2: AIS dekking eind 2007

De diepte van de zee en andere getijwateren wordt op zeekaarten niet langer weergegeven ten opzichte van het reductievlak Gemiddeld Laag LaagWaterSpring (GLLWS). Voortaan houdt de Dienst der Hydrografie de internationale standaard van Lowest Astronomical Tide (LAT) aan. Het gevolg: het water lijkt ondieper.



Verandering in reductievlak geeft geen verandering in ware diepte

Zee op kaarten ondieper, maar in het echt niet

Het in kaart brengen van de zee is de taak van de Dienst der Hydrografie, een onderdeel van de Koninklijke Marine. Niet alleen van het Nederlands deel van de Noordzee zijn bij deze dienst de prachtigste kaarten te verkrijgen, ook van de wateren rond de Antillen en Aruba. Bij het maken van zeekaarten vallen de hydrografen terug op het zogeheten reductievlak, in het Engels chart datum geheten. Aan dit vlak worden niet alleen de dieptes, maar ook de getijvoorspellingen gerefereerd. Met het oog op de veiligheid van de gebruiker is dit reductievlak dermate laag gedefinieerd dat het tijdens normale meteorologische omstandigheden zelden ondieper zal zijn dan de kaart aangeeft.

OVERGANG VAN GLLWS NAAR LAT

Tot de zomer van dit jaar hanteerde de Dienst der Hydrografie als reductievlak het Gemiddeld Laag LaagWaterSpring (GLLWS), de gemiddelde laagwaterstand over vijf jaar van het laagste springtij per maand. Maar als gevolg van internationale standaardisatie is dat inmiddels veranderd. Nu geldt het Lowest Astronomical Tide (LAT) als

reductievlak, het laagst voorspelbare laagwater ten gevolge van de aantrekkingskracht van de zon en de maan. Over het algemeen ligt dit LAT inderdaad lager dan GLLWS. Dit betekent dat in een kaart, gebaseerd op LAT, in de meeste gevallen de gekarteerde diepten minder diep zijn dan op de 'oude' GLLWS-kaarten. Gemiddeld bedragen die verschillen 2 à 3 decimeter, maar op 60 km uit de kust van Zeeland kan het verschil oplopen tot 5 decimeter. Omdat echter ook de getijtafels worden aangepast aan LAT, verandert de werkelijke waterdiepte uiteraard niet.

Een gevolg van het overstap-

pen op LAT is dat de nul-meterdieptelijne (de normale basislijn) zeewaarts opschuift. En dat heeft weer tot gevolg dat ook de zonegrenzen, bijvoorbeeld de 12-mijls buitengrens van de territoriale zee, zeewaarts opschuiven, soms wel enkele zeemijlen. Het grote voordeel van deze hele operatie is dat alle landen rond de Noordzee overgaan naar LAT. Daardoor bestaat er voortaan nog maar één reductievlak, waar voorheen verschillende van zulke vlakken naast elkaar bestonden.

OVERGANG

Vanzelfsprekend zullen niet alle zeekaarten in één keer her-

nieuwd worden uitgegeven. Het overgangproces zal enkele jaren in beslag nemen. Als eerste zullen de noordelijke kaarten (die van de Eems-Dollard) volgens de nieuwe methode worden gemaakt, als laatste die van de Westerschelde. Tijdens het overgangproces zal elk jaar per haven worden overwogen welk reductievlak gebruikt zal worden in de getijtafels HP33. In de digitale versie HP33D – NLTides – kan men zelf kiezen welk reductievlak gebruikt wordt. In de 2007-editie van de HP33 is voor alle havens nog gekozen voor het reductievlak GLLWS, omdat er dat jaar nog geen havens zijn die alleen op kaarten met LAT als reductievlak zullen voorkomen.

VOOR MEER INFORMATIE:

I.A. Elema
(Dienst der Hydrografie)
Telefoon 070 316 28 00
geo@hydro.nl

M.C. Kwanten
(Dienst der Hydrografie)
Telefoon 070 316 28 00
geo@hydro.nl

ZIE OOK:
www.hydro.nl



Dieptes gerefereerd aan reductievlak GLLWS



Dieptes gerefereerd aan reductievlak LAT



Meerdere ministeries hebben iets te zeggen over de Noordzee. Voor bedrijven en organisaties die iets ondernemen op de Noordzee is het dan ook niet altijd even gemakkelijk om een antwoord te vinden op vragen aan de overheid. De overheid wil hen daarbij beter van dienst zijn met het Noordzeeloket. Het loket beantwoordt vragen over onderwerpen als windenergie, scheepvaart, beroepsvisserij, olie- en gaswinning, baggeren, zandwinning, milieu of recreatie. Ook voor geheel nieuwe initiatieven is het loket de aangewezen vraagbaak. Vraagstellers krijgen direct antwoord of worden rechtstreeks doorverwezen naar de juiste contactpersoon binnen de overheid.

Veel antwoorden zijn ook te vinden op www.noordzeeloket.nl. Op deze website staat onder meer informatie over beleid, wet- en regelgeving, activiteiten en ondernemen op zee, natuur en milieu, ruimtegebruik en relevante maatschappelijke en overheidsorganisaties. Verder vindt u informatie over het Integraal Beheerplan Noordzee (IBN2015). Bovendien is er een link naar www.noordzeeatlas.nl. Deze site bevat kaarten met gegevens die betrekking hebben op het watersysteem, gebruik, beleid en beheer van de Noordzee.

Noordzeeloket
Telefoon 0900 - 666 73 93
www.noordzeeloket.nl
noordzeeloket@dnz.rws.minvenw.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
Directeurenoverleg
Noordzee (IDON)

Eindredactie
Rob Vransen

Redactieadres
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat Noordzee
Postbus 5807
2280 HV Rijswijk

E-mail: r.g.vransen@dnz.rws.minvenw.nl
Telefoon 070 336 66 48

Fotografie
Kustwachtcentrum
Ministerie LNV
Rijkswaterstaat Noordzee
Shell Mediacontacten

Vormgeving
Maarten Balyon grafische vormgeving, Zoeterwoude

Druk
Deltahage

Oplage
1500

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

Betrokken ministeries en diensten
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- Directoraat-generaal Water
- Directoraat-generaal Transport en Luchtvaart
- Rijkswaterstaat Noordzee

Ministerie van Economische Zaken
- Directoraat-generaal Energie en Telecommunicatie

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

Ministerie Van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
- Directoraat-generaal Ruimte

Kustwachtcentrum
Ministerie van Buitenlandse zaken
Ministerie van Defensie
Ministeries van Financiën