

# **GROENBOEK EUROPEES MARITIEM BELEID**

**Naar een toekomstig maritiem beleid voor de Unie: een Europese visie op de oceanen en zeeën**

## **Het standpunt van Nederland**

april 2007

## **Inhoud**

Samenvatting	3
Leeswijzer	6
1. Inleiding	7
2. Algemene beoordeling van het Groenboek	9
3. Specifiek commentaar op het Groenboek	16
4. Vervolgstappen	32

## **Bijlagen**

1. Nederlandse maritieme belangen	33
2. Nederlandse ervaringen met integraal beleid en beheer	38
3. Eindrapportage Nederlandse consultatie	41

## Samenvatting

**Nederland waardeert het initiatief van de Europese Commissie om in Europa tot een meer integrale benadering van maritieme aangelegenheden te komen en daartoe een Groenboek uit te brengen. Nederland onderschrijft in algemene zin nut en noodzaak van een integrale benadering van maritieme aangelegenheden op Europees niveau, evenals de hoofddoelstellingen (economie en duurzaamheid) waarop een dergelijke benadering zou moeten rusten. Nederland ziet die integrale benadering liefst verankerd in een –thematische- maritieme strategie, als gemeenschappelijk kader voor uitwerking en uitvoering van die gemeenschappelijke strategie op het juiste functionele en competente niveau.**

**Een maritieme clusterbenadering kan volgens Nederland goed bijdragen aan verbetering van de concurrentie- en innovatiekracht van de maritieme sectoren. De ecosysteembenadering biedt daarnaast voor de gebiedsgerichte uitwerking en uitvoering van een maritieme strategie een goed instrumentarium. Stelselmatige investeringen in en gerichte bundeling van kennis, innovatie, onderzoek en ontwikkeling zijn daarbij van groot belang.**

**Nederland acht een als vervolgstap te ontwikkelen integrale Europese maritieme strategie een goede basis voor verankering en versterking van het maritieme beleid en beheer in Europa.**

**Die verankering en versterking zouden volgens Nederland vooral moeten worden bevorderd met praktisch georiënteerde, op verdergaande samenwerking gerichte acties en nieuwe werkwijzen, en niet zozeer met nieuwe initiatieven voor Europese regelgeving.**

### *Algemeen*

Het Nederlandse standpunt met betrekking tot het in juni 2006 door de Europese Commissie uitgebrachte Groenboek Europees Maritiem Beleid is bepaald vanuit de grote Nederlandse belangen bij maritieme aangelegenheden en mede vanuit de ervaringen die in Nederland in de loop der jaren met een integrale benadering van maritieme aangelegenheden zijn opgedaan. Het Nederlandse standpunt is mede gebaseerd op de uitkomsten van de nationale consultatie over het Groenboek en op de resultaten van een toetsing aan het algemene Nederlandse regeringsbeleid en aan het nationale en internationale beleid met betrekking tot de in het Groenboek bestreken aangelegenheden.

Nederland waardeert het initiatief van de Europese Commissie om in EU-verband tot een meer integrale benadering van maritieme aangelegenheden te komen. Nederland stemt ook zonder meer in met de hoofddoelstelling van die integrale benadering: het vinden van een goede balans tussen het benutten van het potentieel voor economische groei en werkgelegenheid in de maritieme sectoren en het duurzaam verzekeren van de natuur- en milieuwaarden van de Europese kust- en zeegebieden.

Het vinden en behouden van een dergelijke balans is reeds een aantal jaren de hoofdopgave van het beleid en beheer van de Nederlandse zee- en kustgebieden. Als zodanig ziet Nederland het Groenboek ook als steun aan de Nederlandse benadering van maritieme aangelegenheden.

### *Bevorderen concurrentiekracht maritieme sectoren*

Nederland is van mening dat een Europese en/of regionale *clusterbenadering* van de maritieme sectoren, in het bijzonder van het maritieme bedrijfsleven, een belangrijke bijdrage kan leveren aan economische groei, werkgelegenheid en concurrentiekracht. Voor maritieme aangelegenheden en maritieme sectoren waarvoor een internationaal *level playing field* essentieel is voor behoud van de internationale concurrentiepositie (zoals bijvoorbeeld de zeescheepvaart) staat Nederland overigens zo veel mogelijk een aanpak op het *mondiale* niveau voor.

Nederland acht het daarnaast voor economische groei, werkgelegenheid en concurrentiekracht van groot belang dat internationale regelgeving stabiel, transparant, consistent, samenhangend en functioneel is, en niet leidt tot bovenmatige administratieve lasten en bureaucratie. Ook zou die regelgeving innovatiekracht moeten stimuleren in plaats van belemmeren. Nederland pleit daarom voor een integrale evaluatie van het Europese regelkader met betrekking tot de maritieme sectoren.

### *Regionale, ecosysteemgerichte benadering van zee- en kustgebieden*

Voor een integrale, gebiedsgerichte benadering ziet Nederland vooral veel kansen voor samenwerking en verbindingen op *regionaal* niveau. Niet alleen vanwege de goede ervaringen die Nederland in de loop der jaren met regionale samenwerking heeft opgedaan, maar ook in het licht van de

*ecosysteembenadering*, die de hoeksteen vormt van de Europese Mariene Strategie. De ecosysteembenadering steunt op drie pijlers: *economie*, *ecologie* en *sociale aspecten*. Volgens Nederland is zij daarmee bij uitstek een verbindende schakel tussen de hoofddoelen van een integrale maritieme benadering. Ook biedt de ecosysteembenadering een goed instrumentarium voor een integrale aanpak, op vooral regionaal niveau. Ruimtelijke planning en ordening is een belangrijk element van dat instrumentarium en biedt goede kansen om de ecosysteembenadering nader vorm en inhoud te geven, één en ander overigens met inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel.

De implementatie van de in ontwikkeling zijnde Kaderrichtlijn mariene strategie moet een goede basis bieden voor de aanpak zoals Nederland die voorstaat. Innovatie, onderzoek en ontwikkeling en behoud van kennis kunnen overigens nadrukkelijk profiteren van de ecosysteembenadering en de voor die benadering vereiste kennis en creativiteit.

#### *Investeren in kennis en innovatie*

Nederland acht investeringen in kennis en vaardigheden van vitaal belang voor het behoud van concurrentievermogen en voor het creëren en/of behouden van kwalitatief goede banen. Nederland ziet als belangrijke voorwaarden voor versterking van kennis op Europees niveau een grotere mate van regie, vraaggerichtheid en samenhang tussen relevante onderzoeksprogramma's, functionele bundeling van onderzoekscapaciteit en –faciliteiten, en verdere verbinding tussen wetenschappelijk zeeonderzoek en maritieme technologische innovaties. Nederland vindt ook dat verder zou moeten worden geïnvesteerd in gezamenlijke en samenhangende programma's voor het verzamelen, verwerken, analyseren en uitwisselen van relevante data op Europees en regionaal niveau.

Concreet kan een dergelijke vergroting van samenhang en –daarmee- synergie onder meer een belangrijke rol spelen bij de uitwerking van het *clean ship* concept, bij verdere reductie van luchtverontreiniging door schepen door het gebruik van schone technologie en schone brandstoffen, bij innovaties in watermanagement in het licht van klimaatverandering en zeespiegelrijzing, en bij de ontwikkeling van duurzame visserijmethoden.

#### *Vervolgstep: een thematische maritieme strategie*

Nederland stelt voor om als vervolgstap op het Groenboek een thematische *maritieme strategie* te ontwikkelen. Deze gemeenschappelijke Europese strategie zou zich moeten baseren op een heldere gemeenschappelijke visie en gedeelde doelstellingen. Zij zou zich tot hoofdlijnen moeten beperken, en zou vooral een aantal leidende, verbindende principes en gemeenschappelijke uitgangspunten moeten omvatten, en zou aldus een samenhangend kader moeten vormen voor een aantal praktisch georiënteerde acties gericht op verdere samenwerking en (nieuwe) werkwijzen. De uitwerking en uitvoering van de maritieme strategie zouden, gedifferentieerd naar het juiste functionele niveau, op Europees niveau kunnen worden gestimuleerd en eventueel worden gefaciliteerd en/of gecoördineerd.

#### *Strategische uitgangspunten en praktische acties*

Uitgangspunten voor een dergelijke Europese maritieme strategie zijn de in het Europese Verdrag neergelegde beginselen met betrekking tot de diverse onderliggende beleidsterreinen, evenals de verdeling van bevoegdheden tussen mondiale, Europese en regionale instellingen en organisaties, de lidstaten en lokale overheden. Ook de algemene principes zoals het Groenboek die formuleert voor Europese beleidsvorming vormen voor Nederland belangrijke grondslagen voor een maritieme strategie.

Nederland ziet in het Groenboek een aantal goede suggesties en aanknopingspunten voor in een maritieme strategie in te kaderen acties ter versterking van het maritieme beleid en beheer. Nederland ziet deze vooral op terreinen waar gerichte coördinatie, betere verbindingen, meer gezamenlijkheid en intensievere samenwerking kunnen leiden tot synergie, betere doelbereiking, grotere slagvaardigheid en mogelijk ook efficiencyverbeteringen.

#### *Doen....*

Daarbij denkt Nederland onder meer aan verbetering van coördinatie en afstemming van maritieme aangelegenheden binnen de Commissie zelf, aan het wegwerken van tegenstrijdigheden en spanningsvelden in Europese regelgeving, aan bevordering van grensoverschrijdende en (inter-) regionale samenwerking bij activiteiten van overheden in kustwateren, en aan verbetering van

informatievoorziening en –uitwisseling ter bevordering van die samenwerking. Ook is Nederland voorstander van verdere facilitering van en het wegnemen van belemmeringen voor de kustvaart, bevordering van de interoperabiliteit tussen lidstaten, en van terugdringen van illegale, niet-gemelde en niet-gereguleerde visserij. Nederland ziet voorts voordelen in versterking van de internationale samenwerking, in het bijzonder met de verschillende niet-EU buurlanden, en van benutting van buitenlands beleid en ontwikkelingssamenwerking in het licht van de maritieme doelstellingen.

Nederland is op zich ook voorstander van verdere versterking van de rol van de EU in internationale fora als de Internationale Maritieme Organisatie, maar meent dat die versterking vooral moet voortkomen uit gemeenschappelijke inhoudelijke standpunten en afspraken over te volgen strategie en tactiek, veeleer dan uit institutionele aanpassingen.

Nederland acht het voorts onder meer van belang dat een integrale maritieme strategie aandacht schenkt aan de problematiek van luchtverontreiniging door zeeschepen en het slopen van zeeschepen. Ook het beheer van het maritiem archeologisch erfgoed en het belang van stelselmatige bewustwording van het economische belang en de kwetsbaarheid van zeeën en oceanen zouden goed verankerd kunnen worden in een integrale maritieme strategie.

*.....en niét doen*

Nederland is aan de andere kant nadrukkelijk géén voorstander van een Europese aanpak van aangelegenheden als kustverdediging, ruimtelijke planning, marktordening van zeehavens en andere aangelegenheden waarbij subsidiariteit en marktwerking voorop dienen te staan. Nederland is ook géén voorstander van nieuwe Europese regelgeving of van maatregelen waarvoor naar zijn mening meer praktische en gerichte alternatieven open staan, zoals onder meer de oprichting van een Europees scheepsregister, de instelling van een Europese Kustwacht, en eventuele aanpassingen van het Internationale Zeerechtverdrag. Nederland is evenmin voorstander van de inrichting van een “gemeenschappelijke Europese maritieme ruimte” indien en voor zover de uitwerking van dit concept strijdig zou zijn met het internationale zeerecht.

## Leeswijzer

In *hoofdstuk 1* geeft Nederland zijn algemene waardering voor het Groenboek Europees Maritiem Beleid en voor het daaraan gerelateerde consultatieproces. Daarnaast geeft het aan vanuit welke nationale perspectieven het Nederlandse standpunt vooral is geschreven.

In *hoofdstuk 2* geeft Nederland zijn algemene en meer inhoudelijke beoordeling van het Groenboek, inclusief zijn beantwoording van de kernvraag of de EU een geïntegreerd maritiem beleid moet hebben. Het werkt die beantwoording nader uit aan de hand van een vijftal aan het Groenboek verbonden thema's.

In *hoofdstuk 3* gaat Nederland meer specifiek in op een aantal afzonderlijke onderwerpen en onderliggende vragen die de Commissie in het Groenboek aan de orde stelt. Het beperkt zich daarbij tot die onderwerpen en vragen die ófwel vanuit het Nederlandse perspectief meer in het bijzonder van belang worden geacht, ófwel waarop het in het licht van c.q. in aanvulling op het algemene commentaar in hoofdstuk 2 nog wat nadere accenten wil leggen.

Tenslotte schetst Nederland in *hoofdstuk 4* zijn ideeën voor wat betreft de mogelijke vervolgacties op het Groenboek.

## 1. Inleiding

### *Status van het Nederlandse standpunt*

Het in dit document neergelegde Nederlandse standpunt met betrekking tot het Groenboek Europees Maritiem Beleid is mede gebaseerd op de uitkomsten van de nationale consultatie over dat Groenboek en is eind april 2007 door het Nederlandse kabinet vastgesteld. Het wordt vervolgens eerst aan de Nederlandse Tweede Kamer voorgelegd alvorens het medio juni 2007 aan de Europese Commissie wordt toegezonden.

Waar in dit document wordt gesproken over het standpunt van “Nederland” wordt bedoeld op het standpunt van het Nederlandse kabinet (ministers en staatssecretarissen).

### *Algemene waardering*

Nederland heeft in zijn in november 2005 uitgebrachte voorlopige standpuntbepaling met betrekking tot het toenmalige voornemen van de Europese Commissie om een brede discussie op gang te brengen over een toekomstig maritiem beleid voor de Europese Unie, dat voornemen verwelkomt. Nederland gaf daarbij aan dat het de ambitie van de Commissie om een balans te zoeken tussen economische groei en duurzaamheid een belangrijke uitdaging achtte, die het als zodanig ondersteunde.

Nederland heeft vervolgens met belangstelling kennis genomen van het begin juni 2006 door de Commissie uitgebrachte Groenboek “*Naar een toekomstig maritiem beleid voor de Unie: een Europese visie op de oceanen en de zeeën*” (hierna: Groenboek). Nederland spreekt graag zijn algemene waardering uit voor de wijze waarop de Commissie in dit Groenboek een breed scala aan beleidsterreinen, belangen, problemen en activiteiten, evenals zijn ideeën daarover, als een integraal pakket heeft gepresenteerd. Nederland spreekt voorts zijn waardering uit over de wijze waarop en de ruime periode waarin de Commissie de verschillende bij het maritieme beleid betrokkenen en belanghebbenden in de gelegenheid heeft gesteld hun opvattingen over het Groenboek te geven.

Ook in Nederland heeft tussen september 2006 en januari 2007 een consultatie van betrokken stakeholders en maatschappelijke groeperingen over het Groenboek plaatsgevonden. De voornaamste uitkomsten van deze consultatie zijn vastgelegd in een eindrapportage, die ter informatie van de Commissie als *bijlage 3* bij dit Nederlandse standpunt is gevoegd. De daarin neergelegde opvattingen zijn grotendeels verwerkt in de onderhavige Nederlandse standpuntbepaling.

In het Groenboek spreekt de Commissie de hoop uit dat met het Groenboek een brede openbare discussie op gang zal worden gebracht over het uitgangspunt dat de Europese Unie voor haar maritiem beleid een holistische benadering voorstaat, en over de talrijke ideeën voor actie. Naar de mening van Nederland is deze hoop inderdaad in vervulling gegaan: het Groenboek heeft een brede openbare discussie over het maritieme beleid teweeggebracht, waarmee de verschillende en veelsoortige aspecten van het maritieme beleid de aandacht hebben gekregen die zij naar de mening van Nederland ook volop verdienen.

### *Nederlandse perspectieven*

Nederland heeft van oudsher grote maritieme belangen. Nederland is een maritieme natie in de breedste betekenis, zowel historisch, geografisch als economisch. De Nederlandse geschiedenis kenmerkt zich door zowel de economische afhankelijkheid van de zee als door de voortdurende strijd tegen de gevaren die de zee met zich brengt. Om meerdere redenen staat het maritieme beleid –in de meest brede zin- daarmee ook sinds jaar en dag hoog op de politieke en maatschappelijke agenda. Om vergelijkbare redenen bestaat er in Nederland ook veel kennis en ervaring op het gebied van maritiem beleid in brede zin.

In dit licht is de Nederlandse reactie op het Groenboek vooral ingegeven –en moet zij worden begrepen- vanuit een tweetal voorname perspectieven.

#### *1. Nederlandse belangen*

Het *eerste* perspectief betreft de verschillende en veelsoortige belangen van Nederland bij maritieme aangelegenheden. In de eerste plaats de grote economische belangen. De Nederlandse

maritieme sectoren leveren een fors aandeel aan de Nederlandse economie en werkgelegenheid. De directe toegevoegde waarde van de maritieme sectoren bedroeg in 2005 zo'n 10 miljard € terwijl de maritieme sectoren –direct en indirect- goed zijn voor zo'n 300.000 arbeidsplaatsen. Over de hele linie genomen is er daarbij zowel in termen van toegevoegde waarde als in termen van werkgelegenheid nog steeds sprake van groei.

Naast de grote economische belangen heeft Nederland grote belangen bij de natuur- en milieuwaarden van zijn zee- en kustgebieden en bij de verschillende veiligheidsaspecten op en van de zee. Nederland streeft daarom niet alleen naar een *rendabele* zee, maar stelselmatig ook naar een *gezonde* zee, in het bijzonder naar een goede waterkwaliteit en naar behoud van biodiversiteit. Even stelselmatig streeft Nederland naar een *veilige* zee, in het bijzonder naar veilig gebruik van de zee en naar bescherming van de kust ter verdediging van het land tegen het water. Dit eerste perspectief wordt in *bijlage 1* nader toegelicht en geconcretiseerd.

Voor wat betreft het Nederlandse deel van de Noordzee en dat van de Waddenzee is zowel het beleid als het beheer de afgelopen twintig jaar gericht geweest op een evenwicht tussen het economisch gebruik en bescherming van natuur-, milieu- en archeologische waarden. Voor Nederland is een belangrijk uitgangspunt dat dit zorgvuldig bereikte evenwicht niet door een eventuele toekomstige Europese aanpak wordt doorbroken, maar daardoor eerder wordt versterkt.

## 2. *Nederlandse ervaringen*

Het *tweede* perspectief van waaruit de Nederlandse reactie op het Groenboek is ingegeven wordt bepaald door de Nederlandse ervaringen met een integrale benadering van maritieme aangelegenheden. Nederland verwelkomt een integrale benadering van het maritieme beleid en beheer op Europees niveau mede omdat de ervaringen die in Nederland met een dergelijke integrale benadering zijn opgedaan het bewijs leveren dat zowel economie als duurzaamheid daarmee nadrukkelijk zijn gebaat. De Nederlandse ervaringen met een integrale benadering zijn in *bijlage 2* aan de hand van drie voorbeelden (*maritiem clusterbeleid, integraal beleid en beheer van de Noordzee en de Nederlandse Kustwacht*) geschetst.



## 2. Algemene beoordeling van het Groenboek

### 2.1 Algemeen

Zoals in hoofdstuk 1 reeds aangegeven heeft Nederland in algemene zin nadrukkelijk waardering voor het initiatief van de Europese Commissie om tot een meer integrale benadering van maritieme aangelegenheden te komen. Eveneens heeft Nederland in algemene zin waardering voor de wijze waarop de Commissie in het Groenboek een breed scala aan beleidsterreinen, belangen, problemen en activiteiten, evenals haar ideeën daarover, als een integraal pakket heeft gepresenteerd.

Nederland heeft daarbij verheugd geconstateerd dat een aantal elementen van het Groenboek goed in lijn is met voorstellen zoals die waren opgenomen in de in november 2005 door Nederland ingebrachte voorlopige standpuntbepaling.

Nederland stemt ook in met de hoofddoelstellingen die aan het Groenboek ten grondslag liggen, dat wil zeggen enerzijds het zo goed mogelijk benutten van het potentieel voor economische groei en werkgelegenheid in de maritieme sector(en), en anderzijds het duurzaam verzekeren van de natuur- en milieuwaarden van de Europese kust- en zeegebieden. Met name stemt Nederland in met de noodzaak om tussen beide hoofddoelstellingen een goede balans te vinden.

Als zodanig toont het Groenboek nadrukkelijk meerwaarde ten opzichte van eerdere initiatieven van de Commissie op onderdelen van het maritieme beleid, en omvat het ook een aantal duidelijke impulsen tot een bredere benadering van Europese maritieme aangelegenheden. Nederland is daarbij vooral verheugd over de aandacht die het Groenboek geeft aan het element “kennis” in zijn diverse facetten.

Nederland plaatst tegenover dit primair positieve oordeel wel enige kanttekeningen bij de wijze waarop de Commissie een en ander in het Groenboek heeft uitgewerkt:

- *Nog géén echte integratieslag:*  
Ondanks de terechte onderkenning van de verschillende deelreinen van het maritieme beleid en het uit het Groenboek sprekende bewustzijn van mogelijke samenhangen tussen die verschillende deelreinen, legt het Groenboek nog weinig echte structurele en functionele verbindingen tussen die beleidsterreinen. Mede daardoor blijft de vertaling van de hoofddoelstellingen naar die afzonderlijke beleidsterreinen veelal steken in ofwel wat vage noties ofwel zeer concrete suggesties voor acties zonder een duidelijk zichtbare, afgewogen grondslag. Ook zijn veel van de gesuggereerde acties nog weinig integraal ingebed en teveel specifiek, sectoraal gericht. Daardoor komt een aantal van die acties helaas vooral over als gericht op de bestrijding van symptomen;
- *Nog onvoldoende methodische uitwerking:*  
Voorts plaatst Nederland kanttekeningen bij de in het Groenboek gehanteerde methodische uitwerking. Zo ontbreken een door de Commissie gehanteerd streefbeeld, een integrale probleemanalyse -zoals bijvoorbeeld in de vorm een analyse van sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen (SWOT)-, een daarop gebaseerde c.q. daarvan afgeleide set van doelstellingen en – subdoelstellingen, en op het bereiken van die doelstellingen gerichte voorstellen voor mogelijke concrete acties en instrumentatie. Ook hierdoor mist een aantal van de in het Groenboek gesuggereerde acties een heldere argumentatie en/of grondslag en/of worden zij onvoldoende vergezeld van alternatieve acties met mogelijk navenante effecten;
- *Nog onvoldoende argumentatie meerwaarde:*  
Verder slaagt de Commissie er onvoldoende overtuigend in om de gepropageerde noodzaak van een *integraal* Europees maritiem beleid te vertalen in een duidelijke *meerwaarde* van een dergelijk beleid, naast of boven de reeds bestaande internationale, regionale of nationale kaders. Nederland is zich er daarbij overigens van bewust dat deze eventuele meerwaarde ook het onderwerp is van centrale vraagstelling in het Groenboek, en als zodanig nog moet worden beantwoord. Maar Nederland had het overtuigender gevonden als de Commissie in het Groenboek een aantal op een duidelijke visie gestoelde aanzetten voor integraal Europees beleid zou hebben gedaan die de meerwaarde daarvan beter zouden hebben aangetoond.

Deze kritische kanttekeningen klemmen temeer omdat de Commissie -voortlopende op het Groenboek- belangrijke separate initiatieven heeft genomen die volgens Nederland naar hun aard en uitwerking thuishoren binnen een integraal maritiem beleidskader, maar die nu niet binnen de integrale benadering die het Groenboek nastreeft (kunnen) worden behandeld en afgewogen. Meer in het bijzonder betreft het hier de initiatieven met betrekking tot de Europese Maritieme Strategie en de bijbehorende Kaderrichtlijn en dat met betrekking tot het derde Maritieme Veiligheidspakket.

Nederland had graag in het Groenboek een helderder en omvattender betoog aangetroffen over de mate en wijze waarop deze en dergelijke initiatieven zijn dan wel kunnen worden ingepast in een integrale maritieme benadering.

## 2.2. De kernvraag: nut, noodzaak en meerwaarde van een Europees maritiem beleid

Belangrijke kernvraag die het Groenboek aan de orde stelt is of de EU een geïntegreerd maritiem beleid moet hebben en hoe de EU meerwaarde kan bieden aan de vele nationale, lokale en particuliere initiatieven die nu al bestaan op maritiem gebied.

Zoals hierboven aangegeven heeft het Groenboek Nederland niet zonder meer overtuigd van nut, noodzaak of meerwaarde van een geïntegreerd Europees maritiem *beleid*. Wel is Nederland er met de Commissie van overtuigd dat Europa een antwoord zal moeten vinden op de in het Groenboek behandelde thema's en onderliggende probleemvelden, en dat er daarbij inderdaad reden is voor een meer gemeenschappelijke, gezamenlijke *aanpak*, op mondiaal niveau, op Europees niveau, maar vooral ook op regionaal niveau. Het Groenboek legt flink wat terreinen bloot waar gerichte coördinatie, betere verbindingen, meer gezamenlijkheid en intensievere samenwerking kunnen leiden tot synergie, betere doelbereiking, grotere slagvaardigheid en mogelijk ook efficiencyverbeteringen.

Nederland onderschrijft in algemene zin veel van de ideeën en suggesties die de Commissie daarover in het Groenboek heeft neergelegd. Het ziet reden en ruimte om vanuit een heldere gemeenschappelijke visie en vanuit gedeelde doelstellingen een algemene, thematische *maritieme strategie* te ontwikkelen. Deze thematische maritieme strategie zou zich tot hoofdlijnen moeten beperken, en zou vooral een aantal leidende, verbindende principes en gemeenschappelijke uitgangspunten moeten omvatten. De uitwerking en uitvoering van de strategie zouden, gedifferentieerd naar het juiste functionele niveau, moeten worden gestimuleerd en waar nodig worden gefaciliteerd en/of gecoördineerd. Dat "juiste" functionele niveau wordt bepaald door een groot aantal factoren, zoals onder meer door principes van soevereiniteit en subsidiariteit, door ecosysteemgebieden en –grenzen, door formele competentieverdeling, door bestaande mondiale organen (zoals de VN, IMO en ILO) en regionale (samenwerkings-)verbanden (zoals OSPAR), door de noodzaak tot behoud of bevordering van een *level playing field* en door optimalisering van doelmatigheid en effectiviteit.

Vanuit deze en dergelijke factoren zou een thematische maritieme strategie het voor de uitwerking en uitvoering meest functionele niveau (mondiaal, Europees, regionaal<sup>1</sup>, nationaal, lokaal) moeten identificeren.

Naar de mening van Nederland zou de bedoelde thematische maritieme strategie vooral een integraal en samenhangend kader moeten vormen voor een aantal praktisch georiënteerde acties en (nieuwe) werkwijzen, met name gericht op:

- verhoging van integratie en coherentie van Europese beleidsvorming en regelgeving door verbetering van coördinatie en afstemming voor wat betreft maritieme aangelegenheden binnen de Commissie, binnen de betrokken diensten van de Commissie en tussen betrokken agentschappen;
- versterking en stroomlijning van samenwerking en informatie-uitwisseling tussen lidstaten onderling, tussen lidstaten en derde landen, en binnen en tussen regionale samenwerkingsverbanden;
- bevordering van uitwisseling van kennis, ervaring en *best practices* tussen de lidstaten;

---

<sup>1</sup> met het begrip "regio" of "regionaal" wordt in dit standpunt in beginsel bedoeld op het gebied van een mariene (sub-)regio, zoals b.v. het Noordzeegebied

- ontwikkeling en vaststelling van aanbevelingen en handreikingen over de toepassing van maritieme instrumenten, mede ter harmonisatie van die toepassing;
- stimulering van –ook grensoverschrijdende- clustervorming door maritieme sectoren;
- evaluatie van bestaande Gemeenschapswetgeving betreffende maritieme sectoren en kustgebieden om mogelijke tegenstrijdigheden en synergievoordelen in kaart te brengen;
- versimpeling, stroomlijning en vergroting van transparantie en samenhang van Europese maritieme regelgeving; terugdringing van administratieve lasten;
- bevordering van een regionale aanpak en invulling van de in de Europese Maritieme Strategie verankerde ecosysteembenadering;
- facilitering van en wegnemen van belemmeringen voor de kustvaart, en bevordering van de interoperabiliteit tussen lidstaten;
- terugdringing van illegale, niet-gemelde en niet-gereguleerde visserij;
- stimulering en ondersteuning van maritiem onderzoek, kennisontwikkeling en innovatie, mede door een grotere samenhang in voor de maritieme sectoren relevante programma's en door een betere ontsluiting van kennis;
- betrekken van stakeholders, maatschappelijke groeperingen en betrokken burgers bij de maritieme beleidsvorming en instrumentatie daarvan;
- optimalisering van de benutting van communautaire financiële instrumenten ter ondersteuning van de Europese maritieme doelstellingen en –activiteiten;
- ontwikkeling van mechanismen ter versterking van de EU rol in internationale fora, ter bevordering van internationale (ontwikkelings-)samenwerking en afstemming met derde (buur-) landen;

In de onderstaande paragrafen is het bovenstaande voor een vijftal thema's op hoofdlijnen uitgewerkt. Die uitwerking bevat een aantal richtinggevende uitspraken voor wat betreft concrete vervolgstappen en het niveau waarop deze vervolgstappen naar de mening van Nederland bij voorkeur zouden moeten worden genomen. Voor een aantal specifieke onderwerpen geeft hoofdstuk 3 hieraan nog enige nadere uitwerking.

### 2.3 Duurzame economische groei

Economische groei en concurrentievermogen vormen vanuit de Lissabon-agenda reeds een strategische pijler van het algemene Europese economische beleid. Exploratie en exploitatie van het economisch potentieel van de zee kunnen aan die algemene strategie een belangrijke bijdrage leveren. Nederland stemt er daarom van harte mee in dat de Commissie het samenstel van economische groei, concurrentievermogen en meer en betere banen als één van de twee voornamelijk pijlers van een integrale maritieme benadering neerzet. De basis voor duurzame economische groei en duurzaam gebruik van de zee wordt mede gelegd door gebiedsgerichte bescherming en instandhouding van het mariene milieu, en een goede balans is hierbij van wezenlijk belang. De ecosysteembenadering (zie kader op blz.11), die steunt op een integrale aanpak en afweging van economische, ecologische en sociale aspecten biedt naar de mening van Nederland een uitstekend instrumentarium voor het vinden en vasthouden van een dergelijke balans.

In zijn algemeenheid is voor het behoud van de concurrentiepositie van de Europese maritieme sectoren een internationaal *level playing field* van groot belang, zowel binnen Europa zelf als ten opzichte van derde landen. Dit zou binnen Europa zelf verder kunnen en moeten worden bevorderd, o.a. door harmonisatie van implementatie, uitvoering, toezicht, controle en handhaving van (internationale) regelgeving. Indien het mondiale *level playing field* verstoord wordt door Europese maatregelen of door overheidsmaatregelen van individuele (lid-)staten, bestaat het risico dat Europese ondernemingen in de concurrentie op achterstand geplaatst worden. Het is daarom van belang dat dergelijke maatregelen steeds worden afgewogen tegen hun eventuele gevolgen voor het *level playing field* en –daarmee- voor de concurrentiepositie van Europese bedrijven, niet in de laatste plaats bedrijven betrokken in de zeescheepvaart.

Indien er aan de andere kant sprake is van een *level playing field* zullen bedrijven die hun klanten de beste oplossingen bieden succesvol zijn. Zij worden dan beloond voor het investeren in innovatie en worden uitgedaagd om verder te innoveren en hun producten te verbeteren. Daarmee kan een en ander ook nadrukkelijk bijdragen aan een meer duurzame maritieme ontwikkeling.

#### **Ecosysteembenadering**

Nederland beschouwt de zgn. *ecosysteembenadering* als het geïntegreerd beheer van menselijke activiteiten, gebaseerd op kennis van de dynamiek van het ecosysteem, met als doel het duurzame gebruik van ecosysteemproducten en –diensten, en het behoud van de integriteit van het ecosysteem.

Bij de toepassing van de ecosysteembenadering wordt gestreefd naar een goede wetenschappelijke onderbouwing van maatregelen. Hierbij wordt onderkend dat relaties tussen oorzaak en gevolg niet altijd éénduidig zijn. Het *voorzorgsbeginsel* is daarom een belangrijk onderdeel van de ecosysteembenadering.

De ecosysteembenadering vormt reeds een belangrijk element van het Nederlandse beleid en beheer met betrekking tot de Noordzee. Dit krijgt gestalte in:

- het monitoren van de biologische, chemische en fysische toestand van de Noordzee;
- het verkennen van mogelijke economische en ruimtelijke ontwikkeling van gebruikssectoren op zee;
- het in internationaal kader opstellen van doelstellingen voor specifiek gebruik van de Noordzee;
- het in internationaal kader opstellen en ontwikkelen van waterkwaliteitsnormen;
- het verbeteren van de waterkwaliteit door een gerichte aanpak van bovenstroomse vervuilingbronnen;
- het in de vergunningverleningprocedure hanteren van een integraal afwegingskader bij de beoordeling van initiatieven op zee, waarbij nut en noodzaak, wenselijkheid en ecologische effecten van een activiteit worden betrokken en het voorzorgsprincipe in acht wordt genomen. Hierbij worden ook de cumulatieve effecten meegewogen;
- het beschermen van reeds in het kader van de Vogel- en Habitatrictlijn (VHR) aangewezen speciale beschermingszones;
- de voorgenomen aanwijzing van nieuwe beschermde gebieden volgens de VHR en OSPAR;
- het bundelen van kennis en informatie op het gebied van gezonde, rendabele en veilige zee in één integraal overzicht, onder meer gericht op sturing van (ruimtelijke) ontwikkelingen op zee en op duurzaam gebruik;
- het op diverse manieren betrekken van stakeholders bij het beheer. Dit gebeurt onder andere in werkconferenties, via vooroverleg bij vergunningverlening en bij het opstellen van beheerplannen.

De zeescheepvaart vormt een belangrijke gebruiksfunctie van de zee, nadrukkelijk ook voor Nederland als kuststaat, als havenstaat en als vlaggenstaat. Er is niet alleen reden maar ook ruimte tot verdere verbetering en facilitering van de scheepvaart op Europese wateren, één en ander binnen internationaal geaccepteerde standaarden op het gebied van veiligheid, beveiliging en milieuvriendelijkheid. Er is tevens reden en ruimte voor verdere stimulering van de kustvaart. Er is daarnaast ook reden en ruimte voor onderzoek, ontwikkeling en exploitatie van nieuwe vormen van energie, van verdere ontwikkelingen gericht op duurzame visserij en van verdere bevordering van het “maritieme” toerisme. De economische groeipotentie op al deze gebieden zou zich goed kunnen vertalen in een navenante groei van maritieme werkgelegenheid.

Als gevolg van globalisering, groeiende economie en welvaart zullen vervoersstromen over water blijven toenemen. Hiervoor zijn niet alleen nieuwe schepen nodig, maar ook nieuwe en diepere havens. Hier schuilen veel kansen voor de maritieme industrie.

Maar ook de uitputting van de ondiep gelegen olie- en gasvelden noodzaakt om dieper (>2000 m) en onder extreme omstandigheden te zoeken naar olie en gas. Nieuwe technologie is hiervoor nodig. Dit biedt kansen voor de Europese industrie.

De Commissie onderkent de vergrote druk die de Europese scheepsbouwindustrie ondervindt vanuit het Verre Oosten. Het aantal banen is het afgelopen decennium afgenomen met 36%, maar tegelijkertijd is de productiviteit dankzij specialisatie in complexe schepen gestegen met 43%. De Europese scheepsbouw is technologisch en in omzet wereldmarktleider, dankzij innovaties.

Mede op basis van de Nederlandse ervaringen met een *maritieme clusterbenadering* (zie ook bijlage 2) is Nederland ervan overtuigd dat een dergelijke benadering ook op Europees niveau een belangrijke bijdrage kan leveren aan economische groei, werkgelegenheid en concurrentiekracht. Hoewel clustervorming op zichzelf primair een zaak is van de (clusters van) maritieme sectoren zelf, zou de Commissie, mede op basis van verder onderzoek, een nadere visie kunnen presenteren op de wijze

waarop een maritieme clusterbenadering op Europees en/of regionaal niveau een dergelijke bijdrage kan leveren.

Internationale regelgeving speelt een uiterst belangrijke rol in verschillende maritieme sectoren, en is daarmee mede bepalend voor de concurrentiekracht, groeimogelijkheden en werkgelegenheid binnen die sectoren. De functionaliteit en kwaliteit van die regelgeving zijn daarom van groot belang.

Op zich kan het belang van stabiele en transparante regelgeving alleen maar worden onderschreven; de noties en ideeën in het Groenboek sluiten goed aan bij het ook in Nederland bestaande streven naar verbetering van wetgevingskwaliteit, deregulering en vermindering van administratieve lasten. Ook instrumenten als doelregelgeving, zelfregulering en gebruik van marktmechanismen passen goed in het beleid m.b.t. de maritieme sectoren, mede omdat deze instrumenten de eigen verantwoordelijkheid van de sectoren benadrukken en de innovatiekracht stimuleren. Een integrale evaluatie van het Europese regelkader m.b.t. de maritieme sectoren is vanuit het voorgaande op zijn plaats.

Nederlandse is geen voorstander van initiatieven voor nieuwe Europese regelgeving in het verlengde van het Groenboek. Indien niettemin wordt besloten tot dergelijke initiatieven, zouden deze tenminste vergezeld dienen te gaan van een diepgaande toelichting van nut en noodzaak van het initiatief, van een impactanalyse en van een samenvatting van consultaties met stakeholders.

## **2.4 Duurzaam gebruik van de zee en bescherming van het zeemilieu**

Een gezond marien ecosysteem vormt de voorwaarde voor duurzame ontwikkeling en voor een duurzaam (toekomstig) gebruik van de zee. Het mariene milieu staat onder constante druk van menselijke activiteiten, zowel op zee als op het land. Deze activiteiten zijn in de loop der jaren alleen maar toegenomen, mede als gevolg van economische en technologische ontwikkelingen. Nederland is het er daarom zonder meer mee eens dat de Commissie het samenstel van duurzaamheid, bescherming en instandhouding van mariene ecosystemen als een tweede hoofdpijler van een integrale maritieme aanpak neerzet. Immers, bescherming van de waarden van de zee is essentieel om het gebruik en het potentieel van de zee ook voor toekomstige generaties duurzaam te borgen, niet alleen in termen van waterkwaliteit en biodiversiteit, maar onder meer ook in termen van luchtkwaliteit en van schone en veilige stranden.

Ook het maritiem archeologisch erfgoed maakt onderdeel uit van het zeemilieu. Het gebruik van de zee vormt in toenemende mate een bedreiging voor deze belangrijke bron van kennis van ons gemeenschappelijk verleden. Het is daarom van belang dat in een integrale maritieme aanpak ook het duurzaam beheer en gebruik van het onderwatererfgoed wordt geïntegreerd.

Een te ontwikkelen Europese maritieme strategie zou het veelsoortige gebruik van de zee en de verschillende potentiële effecten daarvan zo veel mogelijk integraal en in samenhang moeten adresseren. Zoals de Commissie voorstelt –en ook door Nederland ondersteund– zou de Europese Mariene Strategie (met de bijbehorende Kaderrichtlijn mariene strategie) daarbij de milieuhoeksteen moeten vormen, en als zodanig een van de hoofdpijlers van een integrale maritieme strategie. In het verlengde daarvan is een *ecosysteembenadering* bij het beleid en beheer van Europese wateren essentieel. Die *ecosysteembenadering* is ook bij uitstek verbindend met de economische hoofdpijler en biedt tevens een goed instrumentarium voor een integrale aanpak, die vooral op *regionaal* niveau moet worden ingevuld en vormgegeven. Eventueel op Europees niveau vast te stellen instrumenten voor de uitwerking en toepassing van de *ecosysteembenadering* dienen daarom nadrukkelijk ruimte te laten voor de regionale benadering van specifieke ecosystemen.

Het werken volgens de *ecosysteembenadering*, zoals dat centraal staat in het streven naar een balans tussen gebruik en bescherming in de Europese Mariene Strategie, brengt mee dat er wordt gestreefd naar duurzaam gebruik onder randvoorwaarden van bescherming en instandhouding van het mariene milieu. Een integrale maritieme strategie kan nadrukkelijk bijdragen aan het streven naar economische groei op een duurzame manier, daarbij rekening houdende met behoeften en doelstellingen voor de langere termijn, zoals met het behoud van mariene biodiversiteit en zgn. “ecosysteemdiensten”. De integrale strategie zou daarbij bijvoorbeeld moeten leiden tot het veel beter afstemmen tussen de

verschillende maritieme beleidsterreinen, één en ander binnen de randvoorwaarden van de Europese Mariene Strategie en de bijbehorende Kaderrichtlijn mariene strategie.

Binnen het kader van het duurzaam gebruik van de zee dient in een integrale maritieme strategie nadrukkelijk ook aandacht te bestaan voor het terugdringen van luchtverontreiniging door de zeescheepvaart en voor het verantwoord slopen van zeeschepen.

## 2.5 Ruimtelijke planning en ordening

Het Groenboek kwalificeert ruimtelijke planning terecht als een belangrijk instrument, dat voor wat betreft de doelstellingen van een integrale maritieme benadering, dus inclusief de doelstellingen van de Europese Mariene Strategie, ook een belangrijk *integrerend* en *innoverend* instrument kan zijn.

Ruimtelijke planning en ordening is op het Nederlandse deel van de Noordzee een uiterst belangrijk instrument ter ordening van de verschillende gebruiksfuncties en ter reductie van potentiële onderlinge conflicten en van eventuele schadelijke effecten van die gebruiksfuncties voor de ecologische- en milieuwaarden van de Noordzee. Nederland heeft in de loop der jaren veel ervaringen opgedaan met ruimtelijke planning en ordening van activiteiten op zee, inclusief bijbehorende vergunningverlening.

Feitelijke ruimtelijke planning en ordening zijn vanuit het subsidiariteitsbeginsel bij uitstek de nationale verantwoordelijkheid van lidstaten, onverlet de noodzaak om bij de planning en ordening van grensoverschrijdende activiteiten met de binnen een regio betrokken (lid-)staten af te stemmen.

## 2.6 Innovatie, onderzoek en ontwikkeling, kennis

In de inleiding van het Groenboek stelt de Commissie dat blijven investeren in kennis en vaardigheden van vitaal belang is voor het behoud van concurrentievermogen en voor het creëren en/of behouden van kwalitatief goede banen. Nederlandse onderschrijft deze stelling, en is daarom ook van mening dat een te ontwikkelen integrale maritieme strategie nadrukkelijk belangrijke aspecten als innovatie, onderzoek en ontwikkeling en kennis(-ontwikkeling) dient te adresseren.

Stelselmatige, programmatische ontwikkeling van kennis over oceanen en zeeën, en over het gebruik en de waarden daarvan, is niet alleen een belangrijke voorwaarde voor nadere (integrale) beleidsontwikkeling en –onderbouwing, maar is mede voorwaarde voor een verdergaande integratie van en samenhang tussen wetenschappelijk zeeonderzoek en technologische innovaties. Daarbij worden twee criteria gevolgd. Het eerste is *vraagsturing*: onderzoeksprogramma's moeten zowel de beleidsontwikkeling als de ontwikkeling van technologische innovaties gericht en in hun samenhang ondersteunen. Het tweede is *talentontwikkeling*: juist wetenschappelijk talent moet de kans krijgen onderzoek te doen.

Kennisontwikkeling in bovenbedoelde zin zou op Europees en op regionaal niveau moeten worden ondersteund door gezamenlijke en samenhangende programma's voor het verzamelen, verwerken, analyseren en uitwisselen van relevante data, in samenhang met monitoring op relevante performance indicators.

Belangrijke onderwerpen waarbij synergie tussen wetenschappelijk onderzoek en technologische innovatie een rol zou kunnen spelen zijn naar de mening van Nederland met name de uitwerking van het zgn. *clean ship* concept, verdere reductie van luchtverontreiniging door schepen door het gebruik van schone technologie, innovaties in watermanagement in het licht van klimaatverandering en zeespiegelrijzing, duurzame visserijmethoden, en innovatief gebruik van moderne technologie ter bevordering van efficiënte, veilige, beveiligde en milieuvriendelijke scheepvaart. Voor het realiseren van deze doelen is de inzet van de maritieme maakindustrie, toeleveranciers en kennisinstellingen noodzakelijk.

De in de Europese Mariene Strategie verankerde *ecosysteembenadering* biedt naar de mening van Nederland een goede en gemeenschappelijke basis voor gerichte kennisontwikkeling, kennisdeling en innovatie. De ecosysteembenadering steunt op een integrale aanpak en afweging van de economische,

ecologische en sociale aspecten. In het verlengde van de ecosysteembenadering vormen kwaliteitsdoelstellingen een essentieel element van de Kaderrichtlijn mariene strategie, met name om richting te geven aan het beleid en om (de uitvoering van) het beleid concreet en meetbaar te maken. Door *monitoring* en *assessment* van deze kwaliteitsdoelen wordt kennis verkregen die gebruikt kan worden om de effecten van beleid en beheer te toetsen, en zondig gericht bij te stellen teneinde de gestelde doelen te bereiken.

Deze benadering vereist overigens een stevige basiskennis van mariene ecosystemen, zowel op regionale als op mondiale schaal, en tevens in het perspectief van globale trends en natuurlijke dynamiek. Ecosysteemgerichte maatregelen moeten voldoende flexibel zijn om met onzekerheden, onder meer ten gevolge van het niet-lineaire gedrag van mariene systemen, om te kunnen gaan.

Een meer integrale benadering, ook op het punt van kennis, kan als zodanig bijdragen aan instandhouding van de rijkdommen en het milieu van onze oceanen. Nederland ziet in dit verband drie centrale opgaven voor wat betreft onderzoek en (kennis-)ontwikkeling:

- het doen van aanvullend onderzoek om de kennis te vergroten over de dynamiek van het mariene (eco-)systeem in een veranderend milieu, zoals door vervuiling, verstoring en klimaatverandering;
- het tegelijkertijd ontwikkelen van innovatieve technologieën voor mitigatie en/of preventie van gesignaleerde nadelige effecten van economische activiteiten;
- een adequate uitwisseling van kennis en informatie, zowel op regionaal als op Europees niveau.

Een dergelijke integrale benadering wordt in Nederland gehanteerd door regie en bundeling -met extra geld van de overheid- van onderzoeksprogramma's door de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO).

## **2.7 Maritieme governance**

Nederland onderschrijft dat bij het maritieme beleid en beheer de in het Europese Verdrag vastgelegde beginselen met betrekking tot de diverse onderliggende beleidsterreinen, en de verdeling van bevoegdheden tussen de Europese Instellingen, de lidstaten, de regio's en de lokale overheden het uitgangspunt moeten vormen. Nederland zou overigens aan de verdeling van bevoegdheden ook die van mondiale organen als de Verenigde Naties willen toevoegen.

Nederland kan zich in beginsel ook vinden in de vijf algemene principes voor Europese beleidsvorming zoals het Groenboek die formuleert. Nederland zou overigens aan die algemene principes in ieder geval willen toevoegen het primaat van mondiale beleidsvorming en regelgeving voor met name de zeescheepvaart.

Tegelijkertijd brengen juist het genoemde uitgangspunt en de algemene principes voor beleidsvorming Nederland er toe om te pleiten voor een integrale maritieme *strategie* op hoofdlijnen in plaats van een omvattend en integraal Europees maritiem *beleid*. De hiervoor onder 2.2 voorgestelde thematische strategie zou namelijk bij uitstek rekening kunnen houden met de te onderscheiden verantwoordelijkheden met betrekking tot de onderliggende beleidsterreinen, en met de gedifferentieerde verdeling van bevoegdheden. Zij zou daarnaast ook veel gericht en transparanter kunnen inspelen op de vele, veelsoortige en vaak complexe relaties die er tussen de verschillende beleidsterreinen onderling en tussen die beleidsterreinen en betrokken geografische verbanden bestaan.

Het ontwikkelen en formuleren van een integraal beleid voor het totale terrein van gebruiksfuncties en waarden van de zee, binnen welk terrein een sterk gedifferentieerde verantwoordelijkheids- en bevoegdheidsverdeling geldt, is naar de mening van Nederland een buitengewoon complexe, zo niet onmogelijke opgave, waarbij het "betere" wel eens de vijand van het "goede" zou kunnen blijken te zijn. Dit geldt mogelijk in nog versterkte mate voor de instrumentatie van een dergelijk integraal beleid, zoals via Europese regelgeving.

Dit laat naar de mening van Nederland onverlet dat ook via een strategie op hoofdlijnen bijdragen kunnen worden geleverd aan versterking van de maritieme *governance* (zie daarvoor ook de hierboven in hoofdstuk 2.2. voorgestelde acties en (nieuwe) werkwijzen).

### 3. Specifiek commentaar op het Groenboek

In dit hoofdstuk gaat Nederland meer specifiek in op een aantal afzonderlijke onderwerpen en onderliggende vragen die de Commissie in het Groenboek aan de orde stelt. Nederland beperkt zich daarbij tot dié onderwerpen en vragen die ófwel vanuit het Nederlandse perspectief meer in het bijzonder van belang worden geacht, ófwel waarop het in het licht van dan wel in aanvulling op het algemene commentaar in hoofdstuk 2 nog wat nadere accenten wil leggen.

De indeling van dit hoofdstuk volgt de hoofdstukindeling en –onderindeling van het Groenboek.

#### 3.1 INLEIDING

De in hoofdstuk 2 opgenomen algemene reactie volstaat als reactie op hoofdstuk 1 van het Groenboek.

#### 3.2 HANDHAVEN VAN DE EUROPESE VOORTREKKERSROL INZAKE DUURZAME MARITIEME ONTWIKKELING

##### 3.2.1. Een concurrerende maritieme sector

###### *Zeescheepvaart*

Het belang van een internationaal concurrerende Europese zeescheepvaartsector is groot, zowel voor de economie als voor de werkgelegenheid van Europa, maar ook om te voorkomen dat Europa teveel afhankelijk wordt van een niet-Europese zeescheepvaartsector. Juist voor een gelijkwaardige concurrentiepositie van de Europese scheepvaartsector ten opzichte van haar wereldwijde concurrenten is een internationaal *level playing field* van groot belang. Factoren die inspelen op dat *level playing field* zijn onder meer veiligheids-, milieu- en beveiligingsregelgeving; deze regelgeving dient daarom bij voorkeur globaal van aard te zijn om de spelers op de internationale markt in gelijke mate te treffen. Daarnaast is het van belang dat de richtsnoeren voor staatssteun worden gehandhaafd, teneinde ook op fiscaal gebied de concurrentie met derde landen aan te kunnen.

Ook het specifieke belang van de kustvaart (*short sea*) binnen het integrale Europese transportsysteem kan niet genoeg worden benadrukt, evenals het belang van initiatieven tot stimulering daarvan, zoals bijvoorbeeld *Motorways of the Sea*. Ook bij de kustvaart is het overigens van belang dat internationale regelgeving wordt gerespecteerd en dat de markt in beginsel voor iedereen toegankelijk is.

Aangezien Europa te maken heeft met gemiddeld hogere arbeidskosten is innovatie cruciaal voor duurzame economische groei van de sector. De Commissie zou daarom innovatie-initiatieven in deze sector moeten ondersteunen en zou mede moeten bevorderen dat regelgeving voor deze sector zó wordt ontworpen dat technische innovaties binnen het regelgevingskader mogelijk zijn en blijven. Daarbij zou zo veel mogelijk moeten worden gestreefd naar vormen van *doel*regelgeving, en zou innovatie-belemmerende prescriptieve regelgeving waar mogelijk moeten worden voorkomen.

###### *Scheepsbouw*

Een goed voorbeeld van hoe de concurrentiekracht van de maritieme sectoren behouden kan blijven of kan worden versterkt betreft de scheepsbouwsector. De Europese scheepsbouwindustrie, vertegenwoordigd in het *Committee of European Shipbuilders Association (CESA)*, heeft in het rapport “*Leadership 2015 - Defining the future of the European Shipbuilding and Repair Industry*” een strategie uitgestippeld voor de sector die moet resulteren in een sterkere concurrentiepositie voor de Europese scheepsbouwindustrie. Innovatie is één van de pijlers om dit doel te bereiken.

De Europese Commissie heeft het rapport omarmd en heeft in 2004 het initiatief genomen om de steunkaders voor het stimuleren van R&D en innovatie in de scheepsbouw aan te passen aan de karakteristieken van de sector. Een aantal Europese landen heeft op basis hiervan inmiddels een nationale innovatieregeling voor de zeescheepsnieuwbouw opgesteld.

###### *Visserij*

Het beoogde herstel van de visserijsector naar een economisch gezonde bedrijfstak kan nog een flink aantal jaren duren, vooral ten gevolge van factoren als onvoldoende bestandsherstel, hoge energielasten, tegenvallende opbrengsten en benodigde investeringen in innovaties om ook ecologisch



duurzaam te worden. De inzet van de lidstaten en cofinanciering van het Europese Visserij Fonds kan daar de komende jaren deels in voorzien.

Om een werkelijke omslag te krijgen in de visserij is echter méér nodig. In het Groenboek wordt die omslag evenwel niet voorzien, maar wordt een stapsgewijs economisch herstel voorzien voor slechts deelsectoren van de visserij, een en ander mede door verbetering van de kwaliteit en een gezond imago van vis. Hierdoor zal de visserijsector weer kleiner worden. Wellicht dat na een dal, waarin gewerkt wordt aan het herstel van de bestanden tot *maximum sustainable yield*-niveau in 2015, de dan kleinere vissersvloot efficiënter en duurzamer omgaat met de middelen waardoor de sector winstgevend wordt. Hoe lang dat gaat duren en hoe groot de overgebleven vloot zal zijn is op dit moment onbekend.

Door te werken met kortere ketens, door duurzaam gevangen vis (met een *Marine Stewardship Council* (MSC)-certificaat) te verkopen, door dagverse vis te leveren en door energiezuinig te vissen kan de netto opbrengst van vis vergroot worden voor de vissers. De Commissie zou dergelijke initiatieven meer nadrukkelijk kunnen ondersteunen.

### **3.2.2. Het belang van het mariene milieu voor het duurzame gebruik van onze mariene hulpbronnen**

#### *Scheepvaart en milieu*

Nederland benadrukt het belang van mondiale initiatieven ten aanzien van verdere verbeteringen van de milieuprestaties van schepen, inclusief de reductie van de bijdrage van de scheepvaart aan de wereldwijde luchtvervuiling. Aan een reductie van die luchtvervuiling door schepen kunnen technologische innovaties in belangrijke mate bijdragen, zoals efficiënter energieverbruik en schonere scheepsmotoren, maar ook bijvoorbeeld een milieu-indexeringssysteem waarbij milieuvriendelijke schepen bevoordeeld worden.

Nederland hecht groot belang aan een adequaat monitorings- en controleniveau van scheepsafval, inclusief havenontvangstinstallaties van hoge kwaliteit. Het blijft zich maximaal inspannen voor een effectieve werking van het systeem van afgifte van scheepsafval, zowel op nationaal als op Europees en mondiaal niveau. In dit verband wordt gewezen op het inmiddels door de havens van Rotterdam en Antwerpen gestarte *pilot*-project, gericht op het gebruik van het bestaande *SafeSeaNet* informatiesysteem voor de uitwisseling van afgiftegegevens. Overigens is Nederland van mening dat de definities in de Europese richtlijn inzake havenontvangstvoorzieningen (Richtlijn 2000/59) beter in lijn moeten worden gebracht met die van het MARPOL Verdrag.

Nederland ondersteunt initiatieven voor internationale regelgeving met betrekking tot het zgn. lichten van olie op zee.

#### *Risicobeoordeling*

Nederland ondersteunt het gebruik van *risk assessment* als een instrument voor de ontwikkeling van veiligheids- en milieubeleid en wijst op het belang om gebruik te maken van internationaal geharmoniseerde *risk assessment* methoden, zoals onder meer de in het kader van de IMO vastgestelde FSA-methode voor ontwerp en constructie van schepen en de door IALA ontwikkelde risicomodellen (IWRAP en PAWSA) voor het scheepvaartverkeer.

#### *Verduurzaming visserij*

De afstemming tussen het Europese milieubeleid en het Gemeenschappelijk visserijbeleid (GVB) kan en moet beter. Een integrale strategische benadering, mede rustend op de Europese Mariene Strategie, biedt kansen voor dergelijke verbeteringen.

De visserij wordt stapsgewijs duurzamer, maar zal altijd enige ecosysteemeffecten blijven hebben door het onttrekken van visbestanden zelf, door bodemberoering of door bijvangst van ondermaatse vis of ongewenste doelsoorten, zoals niet-commerciële vis, vogels en zeezoogdieren. De mate waarin dat mag gebeuren moet geminimaliseerd worden en in normen worden vastgelegd. Voor het halen van de doelen van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie zullen stapsgewijs haalbare en betaalbare visserijmaatregelen in het kader van het GVB genomen moeten worden. De maatregelen die de Commissie noemt in haar Mededeling "*Het biodiversiteitsverlies tegen 2010 –en daarna- tot staan brengen*" bieden daartoe een goede aanzet.

Nu al worden er vorderingen gemaakt bij de beoogde verduurzaming van de visserij, onder meer door investeringen in innovaties, aanpassingen van het visserijbeheer in Natura 2000-gebieden, verminderen van de visserijdruk, implementeren van *maximum sustainable yield* niveau's in het visserijbeheer, afspraken over *no-take* zones, dataverzameling en onderzoek naar mogelijke oplossingen voor ecosysteemeffecten als *discards*, bijvangsten en bodemberoering. De Europese Commissie besteedt daar al geld aan via o.a. het Europees Visserij Fonds en het 7<sup>e</sup> Kaderprogramma.

Bezien moet worden of méér budget nodig is om al de nodige structuuraanpassingen, innovaties en beleidsaanpassingen te doen, en om alle openstaande kennisvragen te laten onderzoeken.

Verduurzaming moet ook gelden voor de visserij in niet-Europese wateren, zoals bij Mauretanië, in zgn. RFMO-wateren, en in volle zee waar (nog) geen RFMO actief is.

Overigens moet ook de sportvisserijsector verduurzamen, met name waar gevestigd wordt op kwetsbare visbestanden of in bijzondere natuurgebieden. De controle op het verbod van verkoop van door sportvissers gevangen vis en de visstoperij moet vergroot worden; dit is overigens een taak van de lidstaten zelf.

### 3.2.3. Handhaven van de voortrekkersrol op kennis- en technologiegebied

#### *Integratie en coördinatie*

Nederland juicht het voorstel voor een meer geïntegreerde en gecoördineerde aanpak van maritieme R&D en van marien gerelateerd onderzoek binnen het 7<sup>e</sup> kaderprogramma toe. Het is van mening dat van een dergelijke aanpak tot nu toe onvoldoende sprake is. Kennisthema's als bijvoorbeeld visserij, (mariene) biodiversiteit, energie en milieu zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden maar worden in aparte werkprogramma's behandeld. Met kleine stappen worden weliswaar dwarsverbanden gelegd maar van eigenlijke integratie van thema's en programma's is nog geen sprake. Hier ligt nadrukkelijk een taak voor de Commissie, onder meer door het leggen van verbanden en het signaleren van potentiële synergieën voor wat betreft de onderzoeksvoorstellen en specifieke horizontale programma's. Ook kan de afstemming tussen nationale- en Europese fondsen worden verbeterd en kan er ook anderszins meer synergie verkregen worden, bijvoorbeeld via de systematiek van ERA-netwerken.

#### *Onderzoeksnetwerk*

Er is niet zozeer behoefte aan een nieuw algemeen Europees onderzoeksnetwerk, zoals door de Commissie in het Groenboek wordt voorgesteld, evenmin als aan andere additionele structuren. Er is wel behoefte aan meer regie op onderzoeksprogramma's en wellicht aan bundeling van onderzoeksinstellingen om meer "kritische massa" te genereren. Ook is er een zekere behoefte om tot grotere onderzoeksfaciliteiten te komen, met name daar waar de individuele lidstaten apart daar geen geld voor (over) hebben, maar waarmee *gezamenlijk* het (gebundeld) onderzoek naar een hoger plan getild zou kunnen worden.

Daarbij zou voortgebouwd kunnen worden op bestaande organisaties, zoals ICES, OSPAR en RAC, en op de kennisnetwerken die in het kader van Europese Kaderprogramma's zijn opgezet, zoals ESF-Marine Board, EFARO, Waterborne, MARBEF, HERMES en SeaDatanet, waarbij sterke behoefte bestaat aan betere afstemming en coördinatie tussen en binnen deze bestaande structuren, organisaties en netwerken.

#### *Ontsluiting en benutting van kennis*

Er is erg veel kennis over en rond maritieme aangelegenheden beschikbaar, niet alleen binnen onderzoeksinstituten maar vooral ook binnen de maritieme sectoren zelf. Om kennis niet alleen voor het publiek beschikbaar te maken maar ook begrijpelijk en toepasbaar voor industrie en handel (mede t.b.v. meer werk en inkomen) is meer aandacht voor *kennisbenutting* nodig en zou meer nadruk moeten liggen op het vergemakkelijken en stroomlijnen van de uitwisseling van informatie en kennis tussen maritieme sectoren en -onderzoeksorganisaties.

Het door de Commissie voorgestelde gezamenlijk webportaal ter stroomlijning van de informatievoorziening over Europees marien en maritiem onderzoek kan als "virtueel centrum" een goede bijdrage leveren aan de ontsluiting, benutting en deling van kennis op Europees niveau. Daarbij kunnen ook links worden geïntroduceerd naar relevante kennisorganisaties en -netwerken.

### 3.2.4. Innovatie onder veranderende omstandigheden

#### *Luchtverontreiniging zeescheepvaart*

Luchtverontreinigende emissies van zeeschepen nemen toe terwijl emissies van landbronnen tegelijkertijd afnemen. De bijdrage van emissies van zeeschepen aan de problematiek van de luchtkwaliteit (onder meer in havengebieden) en van verzuring dreigt zonder nieuw beleid toe te nemen. De mogelijkheden van afzonderlijke EU-lidstaten en havens om deze emissies met maatregelen te adresseren zijn er slechts in beperkte mate.

Voor op deze problematiek gericht nieuw beleid is het van belang een onderscheid te maken naar enerzijds *bronbeleid* (zoals het voorschrijven van schone technologie en -brandstoffen voor zeeschepen) en anderzijds aanvullende regionale maatregelen.

Gezien de internationale aard van de zeescheepvaart is de Internationale Maritieme Organisatie voor het aangewezen forum voor maatregelen in de sfeer van nieuwe technologie en schone brandstoffen. Maar in het verlengde daarvan is het denkbaar dat in EU-verband aanvullende regionale afspraken worden gemaakt. Zo is het bijvoorbeeld denkbaar dat havens aanvullende eisen stellen ten aanzien van de milieuprestaties van schepen, bijvoorbeeld door de meest vervuilende schepen te weren. Vanwege het grote belang dat het *level playing field* tussen de Europese havens niet verstoord wordt, is een Europese aanpak of een regionale aanpak, zoals bijvoorbeeld van de landen in de Hamburg–Le Havre–range hierbij minimaal een voorwaarde. De verwachting is dat afspraken hierover sneller op Europees niveau of tussen regionaal concurrerende havens kunnen worden gemaakt dan op mondiaal (IMO) niveau. Daarnaast kan zo'n regionale aanpak er ook toe bijdragen dat aan dat mondiale niveau een verdere impuls tot aanscherping van normen wordt geven.

De EU zet zich in IMO-kader reeds in om te komen tot ambitieuze normen met betrekking tot motoren en brandstoffen, gericht op reductie van luchtverontreiniging door zeeschepen. Daarnaast overweegt de EU waar nodig reeds aanvullend regionaal Europees beleid. Nederland is voorstander van maatregelen op bij voorkeur het niveau van de Europese havenregio's, maar zonodig op EU niveau, om in Europese zeehavens havenheffingen (*port charges*) te introduceren die differentiëren naar milieukeurmerken van het schip; dit heffingensysteem zou het gebruik van de schoonste beschikbare technieken moeten stimuleren en het gebruik van meest vervuilende technieken moeten ontmoedigen, en zou voorts een mogelijkheid moeten omvatten om de meest vervuilende schepen te weren.

#### *Energie-efficiency en brandstofdiversificatie zeescheepvaart*

Onderzoek naar schonere en energie-efficiëntere scheepsbrandstoffen zou op Europees niveau moeten worden bevorderd. Daarbij zou ook kunnen worden onderzocht of er betere manieren zijn voor het elimineren van afwerkingsproducten van de olie-industrie dan verwerking daarvan in scheepsbrandstoffen.

#### *Opslag van CO<sub>2</sub>*

Momenteel zijn veel ontwikkelingen gaande op het gebied van opslag van CO<sub>2</sub> in geologische formaties onder de zeebodem. Opslag van CO<sub>2</sub> is één middel in een portfolio van opties om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen en moet gezien worden als een transitie-middel naar een duurzame samenleving. In november 2006 is een voorstel tot amendering van bijlage 1 van het Protocol van de London Convention aangenomen waarmee de opslag van CO<sub>2</sub> in een geologische formatie onder de zeebodem toegestaan wordt onder het Protocol.

Er is aanvullende kennis nodig over de milieueffecten, kosten/baten en andere mogelijkheden van CO<sub>2</sub>-arme energievoorziening.

Voorts heeft Noorwegen onlangs een voorstel voor amendering van het OSPAR verdrag ingediend, om CO<sub>2</sub> opslag in geologische formaties in de diepe ondergrond onder de zeebodem toe te staan. Dit voorstel wordt door het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en Nederland ondersteund. Daarbij is het voor Nederland zeer belangrijk dat tegelijkertijd met de amendering van het verdrag ook technische- en milieurichtlijnen van kracht worden waaraan deze CO<sub>2</sub> opslag moet voldoen. Aan de verdere uitwerking van technische richtlijnen wordt momenteel zowel in OSPAR- als in London Protocol verband hard gewerkt. Nederland heeft daarbij in OSPAR verband het voortouw, samen met Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk.

### *Energie*

Nederland is nadrukkelijk voorstander van de verdere ontwikkeling en grootschalige toepassing van offshore windenergie. Nederland heeft een Strategiegroep Transitie Offshore Windenergie (TOW) ingesteld om zich te wapenen tegen kwetsbaarheid ten gevolge van afhankelijkheid op het punt van energievoorziening. Het hoofddoel van de TOW is het uitzetten van transitiepaden voor offshore windenergie voor de periode 2010-2020. Dit moet leiden tot een situatie waarin marktpartijen op commerciële en maatschappelijk gedragen basis offshore windparken ontwikkelen, zodat offshore windenergie op termijn voorziet in een wezenlijk aandeel van de Nederlandse elektriciteitsvoorziening (zo'n 15-20% in 2030). In de Strategiegroep zijn alle met offshore windenergie samenhangende aspecten (kennis, (project-)ontwikkeling, bouw, exploitatie, netinpassing, financiering, maatschappelijke draagvlakvorming) vertegenwoordigd.

Daarnaast is onder het Nederlandse EU-voorzitterschap in 2004 een *policy workshop* in Egmond georganiseerd, die feitelijk het begin vormde van een informele publieke samenwerking tussen Denemarken, Duitsland, Nederland, het Verenigd Koninkrijk en Zweden. In opvolgende gezamenlijke declaraties hebben deze landen beleidsaanbevelingen gedaan die een grootschalige toepassing van offshore windenergie mogelijk moeten maken. Deze beleidsaanbevelingen betreffen marktontwikkeling, onderzoek en ontwikkeling, netinpassing en milieu; zij zijn nadrukkelijk ook van belang voor het bewerkstelligen van bovengenoemde Nederlandse ambities.

Voor met name het milieuaspect geldt dat de kennis over de gevolgen van windparken op zee voor het mariene milieu zo veel mogelijk gezamenlijk wordt ontwikkeld. Ook onderzoek naar de mogelijkheden tot onderlinge aansluiting van elektriciteitsnetwerken op zee kan alleen in onderlinge samenwerking geschieden. Voorts kan er bij de ruimtelijke planning van nieuwe windparken op zee een noodzaak zijn tot afstemming op grensoverschrijdend dan wel regionaal niveau.

Hetzelfde geldt voor de opsporing en winning van olie en gas op de Noordzee, die uiterst belangrijk is voor de Nederlandse energievoorziening. Regionale afstemming over onder meer de milieuaspecten hiervan loopt naar volle tevredenheid in het verband van OSPAR .

### **3.2.5. Ontwikkeling van maritieme expertise in Europa en uitbreiding van duurzame werkgelegenheid in de maritieme sector**

#### *Imagoverbetering*

Nederland is het met de Europese Commissie eens dat een voldoende aantal goed opgeleide en bekwame zeevarenden en andere maritieme professionals cruciaal is voor het voortbestaan van een Europese maritieme industrie. In Nederland dreigt in verschillende (deel-) sectoren van de maritieme industrie (zeescheepvaart, scheepsbouw, maritieme toeleveranciers, kennisinstellingen e.a.) een toenemend tekort aan gekwalificeerd personeel. Nederland verwelkomt dan ook de aandacht die de Europese Commissie schenkt aan onderwijs en training die opleiden tot gekwalificeerd personeel met vele arbeidsmogelijkheden en dat zij barrières slecht die de mobiliteit tussen sectoren belemmert. Voor het aantrekken van jongeren voor een zeevarend beroep of een baan in de maritieme maakindustrie is een positief imago en een maritieme identiteit van belang. Positieve berichtgeving, aandacht voor de Europese maritieme identiteit, een Europese maritieme dag, een open havendag (zoals bijvoorbeeld in Rotterdam) kunnen aan dat positieve imago bijdragen en jongeren van kleins af aan met de maritieme industrie bekend maken.

In zijn algemeenheid verwijst Nederland op het punt van de maritieme werkgelegenheid ook graag naar de conclusies van de Transportraad van december 2005.

#### *Maritiem arbeidsverdrag 2006*

In het Groenboek geeft de Europese Commissie aan nieuwe Europese regelgeving op het terrein van onder andere arbeidsvoorwaarden voor zeevarenden en havenstaatcontrole te overwegen. De Europese Commissie is evenwel ook groot voorstander van een spoedige ratificatie van het Maritieme arbeidsverdrag (2006) dat uitgebreide bepalingen/voorschriften op dezelfde terreinen bevat. Alle EU-lidstaten, op Oostenrijk na, zijn voornemens het verdrag te ratificeren.

Momenteel vinden er uitgebreide wetgevingsanalyses plaats om na te gaan welke aanpassingen en aanvullingen op nationale wet- en regelgeving noodzakelijk zijn indien wordt besloten daadwerkelijk

tot ratificatie over te gaan. Tussentijdse nieuwe Europese wetgeving zou het ratificatieproces in de EU-lidstaten kunnen doorkruisen en tot grote vertragingen kunnen leiden. Dit acht Nederland niet wenselijk.

#### *Zeevarenden*

Met het oog op gezonde internationale concurrentieverhoudingen ondersteunt Nederland de liberalisering van nationaliteitsvereisten en voorschriften ten aanzien van zeevarenden. Europese maatregelen gericht op de loonvorming van zeevarenden worden echter nadrukkelijk ontraden; Nederland acht loonvorming een zaak van werkgevers en werknemers.

Nederland benadrukt het belang van voortdurende promotie en verbetering van de internationale standaarden voor onderwijs en training van zeevarenden en erkent het belang van transparante en efficiënte methodes om de competenties van zeevarenden uit derde landen binnen het raamwerk van het STCW Verdrag te beoordelen.

### **3.2.6. Clustering**

Nederland heeft in hoofdstuk 2 reeds aangegeven dat naar zijn mening maritieme clustervorming ook op Europees niveau een bijdrage kan leveren aan economische groei, werkgelegenheid en concurrentiekracht.

Een Europese studie naar de economische waarden, het potentieel, de dynamiek en de innovatiemogelijkheden van maritieme clustervorming kan de verschillende maritieme clusters in Europa beter in beeld brengen en kan gerichte aanknopingspunten bieden voor een maritiem clusterbeleid, een en ander met oog voor specifieke regionale kenmerken.

### **3.2.7. Regelgevend kader**

#### *Maritieme veiligheid*

Naar de mening van Nederland bestaat er op dit moment, na de drie uitgebrachte maritieme veiligheidspakketten, geen aantoonbare noodzaak voor nieuwe, verdergaande Europese regelgeving voor de scheepvaart. De nadruk dient te worden gelegd bij de implementatie en op maatregelen gericht op naleving van bestaande (internationale) regelgeving.

#### *Arbeidswetgeving*

Er bestaat geen behoefte aan nieuwe Europese initiatieven op het gebied van maritieme arbeidswetgeving; ratificatie en implementatie van het nieuwe geconsolideerde maritieme ILO Verdrag 2006 dient nu voorop te staan.

De bijzondere positie van de maritieme sectoren v.w.b. werk en sociale voorzieningen moet gehandhaafd blijven. Om die reden zou het een goede zaak zijn -en zou het tevens een positief effect hebben op de maritieme werkgelegenheid- indien wordt aangesloten bij het nieuwe Maritieme Arbeidsverdrag 2006, waarin deze speciale positie van de maritieme sector en de daaraan ten grondslag liggende redenen worden omschreven en onderschreven. Verder gaan dan hetgeen in dit Verdrag wordt geregeld kan de Europese werkgelegenheid echter in gevaar brengen, een en ander vanwege het dan negatieve effect van varen onder een Europese vlag binnen de mondiale concurrentie.

#### *Mededinging*

Nederland stemt er volledig in met het principe dat het zeevervoer (lijnvaartconferenties, *tramp*vaart) onder de Europese mededingingsregels valt. De in het Groenboek bedoelde richtsnoeren voor de toepassing van mededingingsregels in het zeevervoer zijn gewenst.

#### *Sub-standard shipping; flags of convenience*

Nederland is van mening dat het Groenboek ten onrechte een rechtstreeks verband legt tussen zgn. *flags of convenience* en *sub-standard* scheepvaart, een dergelijke rechtstreekse relatie is geenszins aantoonbaar. Eigenstandige initiatieven van de EU gericht op de problematiek van de *sub-standard* scheepvaart worden niet onderschreven; dergelijke initiatieven horen thuis in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie. Zowel de bestaande havenstaatcontroles als de recent

ontwikkelde IMO audit spelen hierbij reeds een belangrijke rol. Nadere aanpassing van het regime voor havenstaatcontrole (dit is een reeds lopende actie) en een -door Nederland ondersteunde- in de toekomst verplichte IMO audit kunnen die rol nog aanzienlijk versterken.

Omdat er van uit kan worden gegaan dat zgn. *flags of convenience* een belangrijke rol spelen bij de problematiek van *IUU fishing* is er echter wél reden om de vereisten m.b.t. de zgn. *genuine link* in het verband van de visserij aan de orde te stellen. De maatregelen die de Commissie in het Groenboek noemt (internationale druk, ontwikkeling van nieuwe instrumenten en diepgaand onderzoek) zijn voor wat betreft de visserij dringend nodig.

#### *Europees scheepsregister*

Naar de mening van Nederland heeft de oprichting van een (optioneel) Europees scheepsregister geen toegevoegde waarde. Een dergelijke maatregel kan gemakkelijk leiden tot contraproductieve bijeffecten en tot verwarring omtrent rollen en verantwoordelijkheden van de vlaggenstaat. Ook hier kunnen de bedoelingen achter het voorstel van de Commissie op verschillende andere manieren worden verwezenlijkt.

#### *Gemeenschappelijk visserijbeleid*

Nederland acht een nadere afstemming tussen enerzijds een integrale maritieme aanpak en anderzijds het gemeenschappelijk visserijbeleid van belang, met name voor wat betreft de milieuaspecten van die integrale aanpak. Bij verdere stappen binnen de integrale benadering dient het gemeenschappelijk visserijbeleid als zodanig het kader te blijven, zowel voor de vaststelling van de beheersdoelstellingen als voor de keuze en inzet van de beheersinstrumenten voor de visserij.

Snelle invoering van het zgn. *maximum sustainable yield* (MSY) principe in het gemeenschappelijk visserijbeleid kan vanwege zeer grote vangstbeperkingen tot grote economische gevolgen voor de visserijsectoren leiden, i.c. tot faillissementen of tot noodzaak van aanvullende sanering van de zeevisserij. Op zichzelf kan MSY een belangrijke stap zijn richting herstel van commerciële visbestanden, maar het is geen panacee, noch het enige alternatief. Er zijn meerdere mogelijkheden waarop het gemeenschappelijk visserijbeleid kan bijdragen aan het stoppen van verlies aan biodiversiteit. In dit verband wordt hier kortweg verwezen naar de vijf doelen voor het gemeenschappelijk visserijbeleid uit de EC Mededeling biodiversiteit 2010.

### **3.3 VERBETEREN VAN DE LEVENSKWALITEIT IN KUSTGEBIEDEN**

#### **3.3.1. De toenemende aantrekkingskracht van kustgebieden als leef- en werkomgeving**

Nederland onderschrijft in algemene zin de analyse van de Commissie met betrekking tot de mogelijke gevolgen van de toenemende aantrekkingskracht van kustgebieden als leef- en werkomgeving. De meerwaarde van een Europese aanpak van deze problematiek wordt echter niet ingezien. Deze problematiek zou vooral op nationaal en eventueel op regionaal niveau moeten worden aangepakt. Aanvullende rapportageverplichtingen over kustgegevens, boven de reeds in het kader van de ICZM-aanbeveling bedoelde rapportages, zijn ongewenst.

#### **3.3.2. Antwoord op de bedreigingen voor kustgebieden**

##### *Kustbescherming*

Het grote belang van kustbescherming tegen afslag en overstroming kan door Nederland vanzelfsprekend alleen maar worden onderschreven. Klimaatverandering leidt waarschijnlijk tot een versnelde zeespiegelstijging, tot meer en zwaardere stormen langs de kust en tot een zwaardere golfbelasting van de kust. Omdat zand het fundament vormt van de Nederlandse kust is het Nederlandse beleid er op gericht om de zandvoorraden in de kustzone en het dynamische karakter van die kustzone te waarborgen, en om de morfologische processen binnen het kuststelsel zo veel mogelijk ongemoeid te laten.

De Nederlandse strategie met betrekking tot de bescherming tegen het water gericht op het op peil houden van het kustfundament, het handhaven van de kustlijn en van het laaggelegen achterland met primaire waterkeringen. De bescherming van de kust wordt zo veel mogelijk met “zandige” maatregelen gerealiseerd, en zo min mogelijk met harde infrastructuur. Ook bij de verwachte zeespiegelrijzing kan de kust op die manier “meegroeien” met de zeespiegel.

Voor elk type kust in Europa zullen specifieke beschermingsmaatregelen voor de kustbescherming moeten worden genomen. Uitgaande van positieve besluitvorming over de Europese hoogwaterrichtlijn wordt kustbescherming straks al op Europees niveau geadresseerd. Anders dan uitwisseling van kennis, expertise en *best practices* ziet Nederland geen aanknopingspunten voor aanvullende Europese actie.

#### *Beveiliging en veiligheid*

De diverse bedreigingen ten gevolge van menselijk handelen (vervuiling door schepen, criminele activiteiten, smokkel, mensenhandel, terrorisme e.d.) zijn in Nederland een continue bron van zorg en aandacht, en zijn daarnaast ook onderwerp van samenwerkingsregelingen en –afspraken met de buurlanden in de Noordzee-regio. Nederland ziet hier vooral meerwaarde in verbetering van informatie-uitwisseling binnen en tussen regio’s, met name door een verdere ontwikkeling van het reeds in Europees verband ontwikkelde *SafeSeaNet*-systeem.

Ook de Kustwacht speelt hierbij een belangrijke rol. Thans wordt er in opdracht van het kabinet een reorganisatie van de Kustwacht doorgevoerd, waarbij de nadruk naast het veiligheidsaspect meer komt te liggen op handhaving. De handhaving in de Noordzee-regio is niet meer los te zien van Europese ontwikkelingen op dit gebied. Wat betreft (maritieme) grensbewaking speelt ook het Europese grensbewakingsagentschap Frontex een belangrijke rol.

De implementatie van de ISPS-code is een belangrijke stap in de beveiliging van de scheepvaart. Inmiddels zijn in de zeescheepvaart ervaringen opgedaan die van nut kunnen zijn bij beveiligingsmaatregelen voor andere transportmodaliteiten. Het uitwisselen van *best practices* tussen de modaliteiten zou dan ook verder moeten worden gestimuleerd.

Nederland heeft de nodige kennis opgebouwd en ervaringen opgedaan met (risico-)methoden en modellen ter bepaling en optimalisering van de response bij incidenten, rampen en calamiteiten op zee, en van de voor verschillende response-scenarios benodigde middelen. Nederland stelt die kennis en ervaring desgewenst graag ter beschikking.

### **3.3.3. Ontwikkeling van het kusttoerisme**

De Nederlandse kustgebieden hebben een grote toeristische en recreatieve aantrekkingskracht. Duurzame ontwikkeling van toerisme en recreatie op zee en aan de kust is daarmee ook voor Nederland van toenemend belang. De Nederlandse overheid ondersteunt daarom bijvoorbeeld initiatieven voor het verkrijgen van zgn. milieukeurmerken en –certificaten, en stimuleert en subsidieert ook andersoortige lokale of particuliere initiatieven die duurzame vormen van toerisme en recreatie bevorderen. Ook een eventuele Europese aanpak zou zich vooral kunnen richten op vormen van certificering en subsidiëring van dergelijke initiatieven.

### **3.3.4. Omgang met de relatie tussen maritieme activiteiten en activiteiten op het land**

#### *ICZM*

De Commissie heeft al aangekondigd dat de bestaande Europese aanbeveling met betrekking tot *Integrated Coastal Zone Management (ICZM)* in 2006 geëvalueerd wordt. De noodzaak om voor ICZM dwingende Europese regels voor te schrijven –in algemene zin dan wel specifiek voor zeehavengebieden– is naar de mening van Nederland niet aanwezig; hier geldt het subsidiariteitsbeginsel.

De kustzone krijgt in Nederland overigens al speciale aandacht. Nederland werkte al vóór de vaststelling van de Europese aanbeveling in de geest van de aanbeveling (zie ook de in maart 2006 aan de Europese Commissie uitgebrachte rapportage over de aanbeveling m.b.t. ICZM).

### *Zeehavens*

Zeehavens vormen een essentieel element in de logistieke ketens. Efficiënte zeehavens spelen een wezenlijke rol bij de verdere stimulering van de kustvaart en bij de uitwerking en implementatie van het *motorways of the sea*-concept.

Mede gezien de vaak directe relaties met de woon-, werk- en leefomgeving is het ook bij de ontwikkeling van zeehavens van belang dat een duurzaam evenwicht wordt gevonden tussen economische-, sociale- en milieubelangen. Hoewel bestaande Europese regelgeving (o.a. Vogel- en Habitatrichtlijnen, Richtlijn luchtkwaliteit) kan worden ervaren als een belemmering voor het voldoende integraal afwegen van de genoemde belangen bij plannen tot verdere ontwikkeling van zeehavens is een dergelijke integrale afweging wel belangrijk. Dit probleem wordt ook in het Groenboek gesignaleerd, waarbij de vraag aan de orde wordt gesteld of havenactiviteiten niet zouden moeten worden beperkt tot een beperkt aantal efficiënte havens in het verband van een Trans Europees Netwerk.

Nederland verzet zich tegen een dergelijke beperking, die in feite zou neerkomen op een vorm van centrale sturing op havenactiviteiten en ingrijpen op de marktwerking tussen havens. Naar de mening van Nederland moet het –binnen randvoorwaarden van veiligheid en duurzaamheid- aan de markt zelf worden overgelaten om tot een optimale verdeling van goederenstromen te komen.

Daarbij is Nederland van mening dat een meer integrale aanpak van maritieme aangelegenheden ook zou moeten leiden tot vermindering van de complexiteit van het bestaande afwegingskader voor zeehavenontwikkelingen, en tot een evenwichtiger, flexibeler toepassing van dat afwegingskader. Nederland vindt het van groot belang dat resultaten en bevindingen van het lopende consultatieproces inzake het EU-Zeehavenbeleid hierbij worden meegenomen.

## **3.4 VOORZIEN IN INSTRUMENTEN VOOR HET BEHEER VAN ONZE BAND MET DE OCEANEN**

### **3.4.1. Data ter ondersteuning van talrijke activiteiten**

#### *Mariene data*

Juridisch verplichte data inzameling kan een grote financiële last betekenen voor de nationale overheden. Extra monitorings-verplichtingen moeten daarom wel betaalbaar blijven en proportioneel zijn aan het achterliggende doel. Ook dient er bij het vaststellen van dergelijke verplichtingen rekening te worden gehouden met de mogelijkheden en kosten van onderhoud van benodigde systemen.

Nederland is geen voorstander van het overlaten van beoordeling van ruwe data door bijvoorbeeld de EEA. Voor het mariene milieu wordt in OSPAR-verband reeds gebruik gemaakt van adviezen van ICES, dat is ook het EU-orgaan dat advies geeft m.b.t. het Europese visserijbeleid. Overigens verdient afstemming van doelen en parameters tussen de verschillende Europese richtlijnen, OSPAR en andere kaders nadrukkelijk de aandacht.

Op het gebied van Europese samenwerking met betrekking tot observatie- en datasystemen is in de loop der jaren al veel bereikt. Op die bestaande samenwerking zou zo veel mogelijk moeten worden voortgebouwd. Meer data kan -mits correct gevalideerd- leiden tot meer kennis. Het standaardiseren en uniformeren van data kan nadrukkelijk meerwaarde hebben, onder meer door vergroting van de uitwisselbaarheid van data tussen lidstaten. Verdere stroomlijning van dataverzameling en -verwerking kan voorts tot grotere efficiency leiden.

#### *EU-atlas van de kustwateren*

Een EU-atlas die de feitelijke ruimtelijke ordening van kustwateren in beeld brengt is op zich handig, zeker als zo'n atlas wordt opgezet als een dynamisch, interactief instrument. Ook zou de samenhang van mariene beschermde gebieden (o.a. van de Natura 2000 gebieden) in een dergelijke atlas beter tot uiting kunnen worden gebracht. Verder zou in een dergelijke atlas informatie over onderwater erfgoed kunnen worden opgenomen. In dit verband wordt gewezen op het Europese project MACHU (*Managing Cultural Heritage Underwater*), waarin informatie over onderwater vindplaatsen wordt ontsloten voor beleidsmakers, wetenschappers en het grote publiek.

De in Nederland ontwikkelde Noordzee-atlas zou als voorbeeld kunnen dienen voor de ontwikkeling van een EU-atlas van de kustwateren. Overigens zou een EU-atlas tevens de Europese bijdrage moeten vormen aan de *United Nations Atlas of the Oceans*.



### *Data over scheepsbewegingen*

Het reeds in EU-verband ontwikkelde *SafeSeaNet*-systeem biedt een goede basis voor een integraal Europees netwerk voor informatieverstrekking, –voorziening en -uitwisseling en voor stelselmatige monitoring van het scheepvaartverkeer. Als zodanig is er geen behoefte aan nieuwe netwerken of systemen. Verdere functionele verbeteringen in informatievoorziening en stroomlijning van informatiestromen moeten veeleer worden gezocht in een verdere ontwikkeling van *SafeSeaNet*. Eén en ander is ook onderwerp van onderzoek en ontwikkeling in het kader van het project *Maritime Information and Navigation Services* (MARNIS) onder het 6<sup>e</sup> Kaderprogramma.

De verdere ontwikkeling van *SafeSeaNet* dient overigens zo veel mogelijk mede plaats te vinden in het licht van de uitwerking in IMO-kader van het zgn. *e-Navigation* concept. Inbedding van *Long Range Information and Tracking* (LRIT) in het kader van *SafeSeaNet* dient niet alleen kosteneffectief te zijn, maar dient terdege rekening te houden met internationaal vastgelegde afspraken over het gebruik van d.m.v. LRIT verkregen informatie.

### **3.4.2. Ruimtelijke ordening voor een groeiende maritieme economie**

#### *Ruimtelijke planning*

In hoofdstuk 2 is in algemene zin al het belang van ruimtelijke ordening en planning voor het Nederlands deel van de Noordzee geschetst. Nederland acht subsidiariteit een belangrijk uitgangspunt bij ruimtelijke planning en ordening, en ziet maritieme ruimtelijke planning nadrukkelijk als een nationale competentie. Nederland ziet mede daarom geen reden en ruimte voor bindende Europese instrumenten op dit terrein.

Nederland is daarnaast ook niet van mening dat ruimtelijke ordening op zee zonder meer compatibel zou moeten zijn met ruimtelijke ordening op het land. Onder meer vanuit het internationaal zeerecht bestaat er op zee een volstrekt ander juridisch regime dan op het land, waardoor ook voor ruimtelijke planning en ordening op zee nadrukkelijke beperkingen bestaan. Nederland is daarbij van mening dat ruimtelijke ordeningsmaatregelen het internationale zeerecht nadrukkelijk dienen te respecteren. Zo zullen routeringsmaatregelen voor de scheepvaart moeten voldoen aan de internationaal vastgestelde principes en ter vaststelling moeten worden voorgelegd aan de Internationale Maritieme Organisatie.

Onverlet het uitgangspunt dat ruimtelijke planning een zaak is van nationale competentie is er bij grotere projecten (zoals pijpleidingen, windparken) waarbij sprake is van grensoverschrijdende aansluiting vaak behoefte aan gemeenschappelijke criteria en/of planningsmethodieken ter bevordering van dergelijke grensoverschrijdende aansluiting. Daarbij zou de uitwisseling van *best practices* op primair regionaal niveau een belangrijke rol kunnen spelen.

In OSPAR-kader wordt tussen landen overigens reeds vrij structureel informatie uitgewisseld op het gebied van ruimtelijke ordening op zee.

Nederland signaleert daarnaast vier andere mogelijke aangelegenheden waarbij een Europese aanpak een meerwaarde zou kunnen hebben. Ten eerste zou er synergie gevonden kunnen worden indien de Commissie bij de ontwikkeling van nieuwe visserij-beheermaatregelen (met name gesloten gebieden) ook uitdrukkelijk het effect van *marine protected areas* (MPA) en windparken op visbestanden en mariene biodiversiteit zou meenemen. Voorts zou de Commissie het mondiale streven naar een netwerk van MPA's kunnen ondersteunen door –in het kader van Natura 2000- de ontbrekende ecologische schakels in Europese wateren in kaart te brengen en daarop in datzelfde kader actie te nemen. Bovendien kan men dergelijke gebieden in wateren van derde landen waarmee visserijcontracten zijn afgesloten in kaart brengen en deze landen helpen met het feitelijk instellen van MPA's. Tenslotte zou de Commissie het instellen van *high seas* MPA's kunnen stimuleren, b.v. via de bestaande sectorale instrumenten zoals *Regional Fisheries Management Organisations* (RFMO).

### **3.4.3. Optimale benutting van financiële steun voor kustgebieden**

Het Groenboek refereert aan een aantal fondsen en andere financiële instrumenten die (mogelijk) zouden kunnen worden benut voor een gerichte financiering van maritieme activiteiten. Nederland

onderschrijft dat het voor een optimale benutting van al deze instrumenten nodig zal zijn om een zo veel mogelijk geïntegreerde aanpak te volgen, en dat het eveneens nodig is om de transparantie met betrekking tot de verdeling van de gelden over de verschillende maritieme activiteiten te vergroten. Ook zal er een meer directe aansluiting moeten komen tussen de Europese maritieme doelstellingen en de ondersteuning van die doelstellingen met communautaire financiële instrumenten. Nederland is van mening dat een integrale maritieme strategie als bedoeld onder 2.2 bij dit alles behulpzaam zal kunnen zijn.

Overigens ontslaan naar de mening van Nederland de toepassing van communautaire financiële instrumenten en eventuele communautaire voorzieningen de lidstaten nimmer van hun verantwoordelijkheid om hun –al dan niet via internationale verdragen aangelegane- verplichtingen voor het beheer van hun kust- en zeegebieden na te komen.

### **3.5 MARITIEME GOVERNANCE**

#### **3.5.1. Beleidsvorming binnen de EU**

##### *Coördinatie en integratie*

Nederland ziet een duidelijke meerwaarde in een meer coherente en gecoördineerde aanpak van maritieme aangelegenheden, zowel binnen de Commissie zelf als binnen en tussen de verschillende betrokken diensten van de Commissie.

Het Groenboek stelt terecht dat daar –met de voorbereiding van dat Groenboek- al een begin mee is gemaakt, maar de interne coördinatie kan nog verder worden versterkt teneinde binnen de Commissie de vele en veelsoortige verbanden binnen het totale maritieme beleid te herkennen en in het handelen van de Commissie te vertalen.

Inspanningen tot versterking van de interne samenhang zouden vooral gericht moeten zijn op vergroting van het bewustzijn van samenhangen, op meer integraal werken en denken, en op bevordering van onderlinge samenwerking.

De instelling van een “horizontale” Raadswerkgroep ter ondersteuning van Coreper bij maritieme aangelegenheden verdient nadere overweging, zij het dat deze werkgroep niet zonder meer wordt gezien als een werkgroep “naast de bestaande COMAR-werkgroep”, zoals het Groenboek suggereert. Een jaarlijkse conferentie over maritieme aangelegenheden kan, mits voldoende gericht programmatisch ingevuld, op zich aan versterking van coördinatie en integratie bijdragen.

Organisatorische aanpassingen zijn daarbij naar de mening van Nederland niet op voorhand nodig. Iedere organisatorische inbedding van maritiem beleid kent zijn voor- en nadelen en vergt een zekere vorm van coördinatie. Bestaande instituties en structuren moeten daarom zo goed mogelijk worden benut. Organisatorische veranderingen zouden overigens afgeleide moeten zijn van de maritieme beleidsvisie en -doelstellingen (*structure follows strategy*).

##### *Regionale verbanden*

De Commissie wijst terecht op bestaande regionale samenwerkingsverbanden als bij uitstek de verbanden waarbinnen de ecosysteembenadering vorm en inhoud moet krijgen. Dergelijke regionale verbanden zijn als geen ander in staat de specifieke regionale kenmerken en omstandigheden van het ecosysteem te adresseren, zowel in termen van planning als van beheer.

Vervolgvoorstellen en -acties van de Commissie zouden geen inbreuk moeten maken op de activiteiten van goedwerkende regionale samenwerkingsverbanden. Zij moeten voorts oog hebben voor regionale differentiatie en specificiteiten, en zouden niet mogen leiden tot een sturende rol van de Commissie.

##### *EMSA*

Het Europese Maritieme Veiligheidsagentschap (EMSA) heeft zich ontwikkeld tot een belangrijke speler binnen de Europese scheepvaartarena, zowel bij de ondersteuning en advisering van de Commissie en de lidstaten als bij de uitvoering van eigenstandige taken. Als zodanig speelt EMSA een belangrijke rol in de *maritime governance*, een rol die wellicht in de toekomst nog verder kan worden uitgebreid, bijvoorbeeld door de opzet van een *auditing*-systeem in het kader van de Richtlijn scheepsuitrusting conform aan dat van zgn. Erkende Organisaties. Met een dergelijke rol kan Europees

een grotere mate van efficiëntie en transparantie worden bereikt, en mogelijk ook een verbeterde implementatie van regelgeving.

Het is van belang dat de rollen en verantwoordelijkheden van respectievelijk de Commissie, EMSA en de lidstaten met betrekking tot scheepvaartangelegenheden helder onderscheiden blijven worden. Daarnaast is transparantie en openheid in de relaties tussen EMSA en de lidstaten –zoals bijvoorbeeld voor wat betreft resultaten van inspecties door EMSA- een belangrijk vereiste.

### 3.5.2. Activiteiten van overheden in de kustwateren

#### *Operationele samenwerking*

Nederland is met de Commissie van mening dat operationele samenwerking op regionaal niveau –en, waar functioneel, ook tussen regio's onderling- nadrukkelijk bijdraagt aan verhoging van de effectiviteit en efficiency van de uitvoering van operationele taken op zee. Gericht en gestroomlijnde informatie-uitwisseling tussen lidstaten en regio's speelt daarbij een belangrijke rol, en ook coördinatie van operationele activiteiten op regionaal niveau is van belang.

Dergelijke regionale –en, waar functioneel, regio-overschrijdende- samenwerking zou op Europees niveau verder kunnen worden gestimuleerd en gefaciliteerd. De verdere functionele ontwikkeling van informatiesystemen als SafeSeaNet kan daarbij een belangrijke rol spelen. Per regio zouden lidstaten kunnen overeenkomen een coördinatiecentrum in te richten van waaruit in voorkomende gevallen grensoverschrijdende operationele activiteiten worden gecoördineerd.

De kosteneffectiviteit van de inzet van operationele middelen is daarbij overigens primair een verantwoordelijkheid van de lidstaten zelf.

Overigens mist Nederland in hoofdstuk 5 van het Groenboek aandacht voor de belangrijke rol van de internationale bergingsindustrie bij de afhandeling van rampen en incidenten en daarmee voor de bescherming van het mariene milieu en kustgebieden. Nederland onderschrijft de strekking van de door de *International Salvage Union* (ISU) in december 2006 uitgebrachte reactie op het Groenboek, waarin die belangrijke –preventieve en curatieve- rol wordt geschetst.

#### *EU Kustwacht*

Zoals hierboven gesteld is Nederland voorstander van operationele samenwerking op *regionaal* niveau, d.w.z. op een niveau waarbij operationele activiteiten structureel dan wel incidenteel gebiedsgericht en/of grensoverschrijdend plaatsvinden. Een dergelijke regionale, gebiedsgerichte samenwerking vindt bijvoorbeeld op de Noordzee al voor een groot aantal operationele taken plaats (o.a. opsporing en redding, hulp en berging, verkeersmanagement, oliebestrijding, douane, grensbewaking en handhaving). Daarnaast is Nederland er voorstander van dat voor regio-overstijgende zaken ook tussen de regio's onderling functionele samenwerkingsafspraken worden gemaakt. Goede informatievoorziening en –uitwisseling moeten dergelijke afspraken ondersteunen.

In 2005 is voor het management van de Europese buitengrenzen het Agentschap Frontex opgericht. Dit Agentschap heeft tot doel om gemeenschappelijke operaties ter beveiliging van alle (land-zee-lucht) buitengrenzen van de Europese Unie te coördineren. Dit Agentschap heeft inmiddels een studie verricht naar een '*European Coastal Patrol Network*'.

Nederland ziet thans echter om meerdere redenen geen meerwaarde in de oprichting van een Europese Kustwacht, in de zin van een Europese institutie of (samenwerkings-)organisatie. Zo hebben de in Kustwachtverband uitgevoerde taken veelal te maken met voorkoming van aantasting van de veiligheid of integriteit van het nationale grondgebied en spruiten meerdere van dergelijke taken voort uit internationale verplichtingen die lidstaten zijn aangegaan door ratificatie van internationale verdragen, zoals het SOLAS- en het SAR-verdrag. Mede daardoor is de oprichting van een Europese organisatie een buitengewoon complexe aangelegenheid, die naar de mening van Nederland niet proportioneel zou zijn aan het gestelde –en in beginsel ook onderschreven- doel van verbeterde samenwerking. Nederland steunt wel de ontwikkelingen die in het kader van Frontex plaatsvinden.

### *Gemeenschappelijke Europese maritieme ruimte*

De kennelijke achterliggende bedoeling van dit concept, het faciliteren van en wegnemen van belemmeringen voor de kustvaart en het bevorderen van de interoperabiliteit tussen lidstaten worden zonder meer gesteund.

Ook bij dit streven kan verbetering en stroomlijning van de informatie-uitwisseling en –voorziening een belangrijke rol spelen.

Bij de nadere uitwerking en implementatie van het concept dient enigerlei strijd met het internationale zeerecht (UNCLOS) te worden vermeden, dient de proportionaliteit van onderliggende maatregelen goed in de gaten te worden gehouden en moeten contraproductieve (bij-)effecten worden vermeden. Het ware overigens te overwegen om het concept te hernoemen, en de naamgeving ervan meer aan te laten sluiten bij de functionele bedoelingen ervan.

### **3.5.3. Internationale regels voor wereldwijde activiteiten**

#### *Belang internationale regelgeving*

Voor die onderdelen van het maritieme beleid waarvoor internationale kaders en regelgeving bestaan dient inbreng in die internationale kaders en ratificatie en implementatie van die internationale regelgeving het uitgangspunt te zijn. Met name op het vlak van de zeescheepvaart is dit uitgangspunt van groot belang voor het concurrentievermogen van de Europese scheepvaart en voor bevordering van een *level playing field*. De ratificatie en implementatie van –met name: IMO- verdragen is daarbij een verantwoordelijkheid van de lidstaten als partij bij die verdragen, in hun rol van vlaggen-, kust- en/of havenstaat. Nederland ziet daarbij wel een nuttige rol van de Commissie om als “aanjager” te fungeren ten behoeve van tijdige ratificatie en implementatie van relevante internationale verdragen.

Afspraken over (spoedige) ratificatie en implementatie van internationale verdragen met betrekking tot de zeescheepvaart zouden niet door middel van regelgeving op Europees niveau moeten worden afgedwongen, maar zouden bij voorkeur moeten worden ingebed in een gedragen gemeenschappelijk beleidskader. Dit gemeenschappelijk beleidskader zou overigens eveneens de basis moeten vormen voor de afweging van nut en noodzaak van eventuele, incidentele afwijkingen van het genoemde uitgangspunt

#### *Buitenlands beleid*

Nederland onderschrijft het belang van een actieve en stelselmatige inzet in onderhandelingen over internationale handelsovereenkomsten, mede in relatie tot de internationale scheepvaartpolitiek. Nederland ondersteunt ook de Europese inzet gericht op het bereiken van een akkoord in WTO-verband over liberalisering van maritieme transportdiensten. In datzelfde licht dienen ook de bestaande bilaterale EU-scheepvaartbetrekkingen met China en India te worden gecontinueerd.

Daarnaast kunnen gericht buitenlands beleid en gerichte bestedingen in het kader van ontwikkelingssamenwerking goed bijdragen aan de mondiale verbetering van veiligheid, beveiliging en milieuvriendelijkheid van de internationale scheepvaart. In het kader van de *European Neighbourhood Policy* verdient de zeescheepvaart nadrukkelijk een plaats op de agenda.

#### *Versterking EU rol in internationale fora*

In de afgelopen jaren is, onder meer door verbeterde coördinatie en vastlegging van procedurele afspraken, al veel bereikt op het punt van een gemeenschappelijke Europese inzet in internationale maritieme fora. Deze lijn moet worden doorgezet, ter verdere versterking van de rol van de EU in die internationale fora. Naar de mening van Nederland zou verdere versterking vooral moeten voortkomen uit gemeenschappelijke *inhoudelijke* standpunten en uit afspraken over de in voorkomende gevallen gemeenschappelijk te volgen strategie en tactiek, veeleer dan uit institutionele aanpassingen als een waarnemerschap of zelfs een lidmaatschap van de Gemeenschap als doel op zichzelf.

Een meer inhoudelijk gerichte en –conform de doelstellingen van het Groenboek- meer integrale belangenafweging en standpuntbepaling met betrekking tot de specifieke sectorale aspecten van de zeescheepvaart kunnen nadrukkelijk aan een dergelijke benadering bijdragen. Zo kan op basis van inhoudelijke doelstellingen en prioriteiten gemeenschappelijk worden bepaald of en hoe de EU als een katalysator kan werken voor het bereiken van internationale overeenstemming over op Europees niveau van belang geachte maatregelen. Daarbij onderkent Nederland dat er op het punt van veiligheid

en milieuvriendelijkheid van de zeescheepvaart in toenemende mate sprake is van Gemeenschapswetgeving, en sluit daarom niet op voorhand uit dat eventuele institutionele aanpassingen, zoals een waarnemerschap van de Gemeenschap in de Internationale Maritieme Organisatie, vanuit die *inhoudelijke* benadering aantoonbare meerwaarde kunnen blijken te hebben.

### *UNCLOS*

De Europese Commissie doet in het Groenboek een aantal suggesties tot mogelijke aanpassing van het Internationale Zeerechtverdrag (UNCLOS), onder meer op het punt van jurisdictie van kuststaten en de verantwoordelijkheden van vlaggenstaten. Nederland is om verschillende redenen geen voorstander van stappen die tot aanpassing van genoemd Verdrag zouden moeten leiden. Het acht aanpassing van het Verdrag niet proportioneel aan de problematiek die het Groenboek daaraan ten grondslag legt, en twijfelt bovendien sterk aan de opportuniteit en haalbaarheid van dergelijke stappen in VN-verband.

Dit laat onverlet dat Nederland de in het Groenboek beschreven problematiek van vlaggenstaat- en kuststaatjurisdictie herkent en de noodzaak tot aanvullende maatregelen in beginsel onderschrijft. Het wijst echter op diverse recente maatregelen en ontplooiende initiatieven in IMO-verband die aanzienlijk aan het verder terugdringen van zgn. sub-standaard scheepvaart en de bescherming van het zeemilieu kunnen bijdragen.

Nederland onderschrijft het belang van bescherming van het mariene milieu en de mariene biodiversiteit in wateren die niet onder de jurisdictie van een bepaalde staat vallen. Nederland is voor wat betreft de bescherming en het duurzaam gebruik van biodiversiteit in dergelijke wateren groot voorstander van een zgn. *Implementation Agreement* in het kader van het Internationale Zeerechtverdrag.

Nederland onderschrijft ook het belang van internationale afspraken over de exploratie en exploitatie van genetische rijkdommen in wateren die niet onder de jurisdictie van een bepaalde staat vallen. Het ontbreken van dergelijke afspraken kan er gemakkelijk toe leiden dat die exploratie en exploitatie niet binnen aanvaardbare milieu- en duurzaamheidsgrenzen geschieden. Het genoemde *Implementation Agreement* zou ook op dit punt in internationale afspraken moeten voorzien.

### *Slopen van schepen*

Nederland is het zonder meer eens dat de problemen die zijn verbonden aan het slopen van schepen stevig en slagvaardig moeten worden aangepakt. Gezien de aard van de problematiek is een aanpak op mondiaal niveau niet alleen logisch, maar verdient ook verreweg de voorkeur. Eventuele Europese initiatieven op dit onderwerp moeten daarom dienstbaar zijn aan een internationale oplossing. De momenteel in IMO-kader lopende werkzaamheden, waarbij de inbreng vanuit de ILO en de Basel Conventie is gegarandeerd, en die zijn gericht op de ontwikkeling van één internationaal instrument, verdienen stevige steun. Hangende de totstandkoming en implementatie van dit nieuwe internationale instrument zouden eigenaren van schepen zo veel mogelijk moeten worden aangemoedigd om al zo veel mogelijk in de geest van dit instrument te werken teneinde het slopen van schepen zo verantwoord mogelijk te doen plaatsvinden.

Nederland zal in zijn reactie op het door de Commissie uit te brengen Groenboek inzake het slopen van schepen zijn opvattingen over de problematiek en de oplossingen daarvoor nader kenbaar maken.

### *Illegale visserij*

Meer aandacht voor illegale, niet-gemelde en niet-gereguleerde visserij (*IUU fishing*), met name door verscherpte handhaving en controle, is van groot belang. Momenteel kunnen niet alle maatregelen met betrekking tot deze problematiek, ingegeven vanuit visserijregelgeving (bijvoorbeeld het weigeren van brandstof), gecoördineerd worden uitgevoerd. Indien de problematiek integraler wordt aangepakt kan dit de bestrijding van de illegale visserij ten goede komen. Wat Nederland betreft dient daarbij de focus te liggen bij legaliteitseisen voor EU markt visproducten, *vessel monitoring systems* (VMS), havenstaatvereisten en –controles, het tegengaan van zgn. *at sea transshipments* en van zgn. *flags of convenience*.

### *Piraterij*

Nederland onderschrijft de noodzaak van een gerichte en systematische aanpak van piraterij en gewapende overvallen op zee, en zou deze problematiek prominenter op de agenda van de EU willen zien. Met name acht Nederland het van belang dat gemeenschappelijke EU-steun wordt gegeven aan de inspanningen van de Internationale Maritieme Organisatie om de problematiek op mondiaal niveau te adresseren.

Nederland wil de problematiek nadrukkelijk in EU-kader aan de orde stellen, en denkt daarbij in eerste instantie aan het initiëren van een debat daarover in het MARSEC Comité.

### **3.5.4. Rekening houden met de realiteit van de geografische situatie**

Nederland onderschrijft het belang dat het Groenboek hecht aan de maritieme relaties met Noorwegen en IJsland en met de buurlanden van de EU in het gebied van de Middellandse Zee, de Oostzee en de Zwarte Zee. Om meerdere redenen is het van belang dat deze landen bij de ontwikkeling en implementatie van een thematische maritieme strategie worden betrokken. Vooral daar waar de ecosysteembenadering vraagt om een aanpak in regionaal verband is het essentieel dat de niet-EU buurlanden in de regio op gelijke voet bij de uitwerking en implementatie daarvan worden betrokken. Deze betrokkenheid kan een goede invulling geven aan de *European Neighbourhood Policy* op dit gebied.

## **3.6 HERWAARDERING VAN HET EUROPEES MARITIEM ERFGOED EN HERBEVESTIGING VAN DE EUROPESE MARITIEME IDENTITEIT**

### *Maritiem erfgoed en duurzame economische groei*

In het Groenboek ligt de nadruk op het gebruik van maritiem erfgoed ter versterking van de Europese maritieme identiteit en voor economisch nut. Nederland deelt het standpunt van de Commissie dat maritiem erfgoed in deze opzichten een nuttige bijdrage kan leveren aan het versterken van de economische ontwikkeling van bepaalde regio's. Zo kan maritiem erfgoed een positieve werking hebben op het verhogen van de kwaliteit van leef- en werkomgeving van kustgebieden en in de ontwikkeling van het kusttoerisme. De EU zou een rol kunnen spelen bij het bevorderen van het *duurzaam* gebruik van dit maritiem erfgoed. Een voorbeeld hiervan is de toenemende behoefte aan certificering van (duik)bedrijven die excursies organiseren naar historische scheepswrakken. Dergelijke activiteiten bieden op zich de gelegenheid om een breder publiek kennis te laten maken met een tastbaar deel van ons maritiem verleden, maar dergelijke expedities willen nogal eens uitmonden in "souvenirjagen". De problematiek is grensoverschrijdend. Alle Europese kuststaten hebben er mee te maken en de excursies beperken zich doorgaans niet tot de eigen territoriale wateren. Certificering op Europees niveau kan uitkomst bieden.

### *Beheer van maritiem erfgoed: integrale benadering van het maritieme milieu*

Het maritiem archeologisch erfgoed is een bron van kennis en beleving voor ons verleden. Deze bron is echter kwetsbaar en eindig. Daarom wordt ernaar gestreefd dit erfgoed, ook onder water, zoveel mogelijk in de oorspronkelijk context te behouden. Het toenemend gebruik van de zeeën vormt een bedreiging voor dit streven. Het Europese verdrag ter bescherming van het archeologisch erfgoed (Valletta, 1992) pleit daarom voor de volwaardige en integrale meeweging van de historische omgeving in het ruimtelijke afwegingskader.

Dit principe zou ook in een integrale maritieme benadering tot zijn recht moeten komen. In de huidige opzet beperkt de omschrijving van het maritiem milieu zich tot de natuurlijke omgeving. Gezien de aspiraties om een meer integrale benadering van het maritieme milieu te bevorderen en gezien ook de uitgangspunten van het Verdrag van Valletta, pleit Nederlands voor een definitie van het begrip milieu waarvan ook de "historische omgeving" (c.q. de archeologische vindplaatsen in de zeebodem) deel uitmaakt.

### *Innovatie, onderzoek en ontwikkeling kennis m.b.t. maritiem erfgoed*

Voor het ontwikkelen van beleid en optimaliseren van beheer van het onderwater erfgoed geldt, evenals voor de natuurlijke omgeving, dat dit zoveel mogelijk op basis van (excellente) kennis dient te gebeuren. Streven is om het onderzoek naar onderwater erfgoed zoveel mogelijk aan te sluiten bij c.q. te integreren met andere vormen van zeeonderzoek. De EU kan een rol spelen bij het bevorderen van deze integratie. Ditzelfde geldt voor het bevorderen van samenwerking op het gebied van erfgoedbeheer tussen Europese landen onderling.

#### *Maritieme identiteit en bewustwording*

Bewustwording van zowel het belang als de kwetsbaarheid van zeeën en oceanen kan een belangrijke bijdrage leveren aan de door de Commissie in haar Groenboek gepropageerde herwaardering van het Europees maritiem erfgoed en herbevestiging van de Europese maritieme identiteit. Die maritieme bewustwording zou in algemene zin een plaats moeten krijgen in het algemene onderwijs, maar dient zeker ook een plaats te hebben in de specifieke opleiding en training voor maritieme beroepen. De door de Nederlandse Stichting *ProSea* ontwikkelde initiatieven bieden een duidelijk voorbeeld van hoe dit op een goede en praktische wijze vorm en inhoud kan worden gegeven.

#### 4. Vervolgstappen

Nederland is het eens met de Europese Commissie dat een integrale, brede benadering van maritieme aangelegenheden een bijdrage kan leveren aan het vermijden en oplossen van potentiële conflicten, en dat een dergelijke benadering tevens synergie kan opleveren tussen de verschillende activiteiten op en rond de Europese kustwateren, zowel voor wat betreft hun economisch potentieel als voor wat betreft bescherming van natuur-, milieu- en overige waarden.

Nederland ziet het Groenboek en de daarover gevoerde consultatie als een goede basis voor een eerste –integrale- probleemverkenning op Europees niveau. De resultaten van de consultatie zullen, tezamen met de uitkomsten van aanvullend onderzoek, een goede basis kunnen vormen voor een eigenlijke, integrale probleemanalyse. Daarnaast zullen de uitkomsten van de consultatie een antwoord kunnen leveren op de vraag waaruit meer specifiek de meerwaarde van een Europese aanpak kan bestaan, mede in het licht van mondiale en regionale kaders en nationale rollen en verantwoordelijkheden. Probleemanalyse en vastgestelde meerwaarde van een Europese aanpak, maar ook een nadere analyse van voorzienbare ontwikkelingen, kansen en bedreigingen, kunnen vervolgens de basis te vormen voor vervolgstappen op Europees niveau.

Zoals aangegeven in paragraaf 2.2 heeft Nederland een voorkeur voor een eerste vervolgstap in de vorm van een integrale en thematische maritieme strategie. Een dergelijke strategie zou zich moeten baseren op een heldere, gedragen visie en op gedeelde (hoofd-)doelstellingen, zou zich moeten beperken tot strategische hoofdlijnen, en zou vooral een aantal leidende, verbindende principes en gemeenschappelijke uitgangspunten moeten omvatten. Deze principes en uitgangspunten zouden zich in algemene zin moeten richten op het bereiken en behouden van een duurzaam evenwicht tussen de economische maritieme functies en de verschillende waarden van de Europese kustwateren. De eigenlijke uitwerking en uitvoering van de maritieme strategie zouden vervolgens moeten worden toegedeeld aan het geëigende functionele niveau.

In hoofdstuk 2.2 heeft Nederland aangegeven voor welke concrete vervolgstappen de bedoelde maritieme strategie naar zijn mening een samenhangend kader zou moeten vormen. Het gaat hierbij om een aantal relatief simpele, praktisch gerichte maatregelen die –mede gezien vanuit de Nederlandse ervaringen- naar de mening van Nederland aanzienlijk kunnen bijdragen aan de operationalisering van de doelstellingen van een maritieme strategie, en in het bijzonder aan een meer integrale benadering van het maritieme beleid en beheer.

Vanuit de inmiddels langjarige ervaringen met een integrale benadering van het nationale maritieme beleid en beheer tekent Nederland daarbij het volgende aan. De vele en veelsoortige belangen zowel als de diverse en soms complexe krachtenvelden en krachtsverhoudingen die binnen het totale maritieme veld spelen, vergen niet alleen een goed inzicht in die belangen en krachtsverhoudingen, maar ook een directe betrokkenheid van stakeholders en maatschappelijke groeperingen bij de verdere beleidsontwikkeling.

Als zodanig acht Nederlandse het rond het Groenboek georganiseerde consultatieproces een goede start. Het is echter essentieel om die stakeholders en maatschappelijke groeperingen nadrukkelijk in en bij het vervolgproces betrokken te houden, mede om gaandeweg de “cultuur en werkwijzen” die inherent zijn aan een integrale benadering ook bij de belanghebbende partijen te verankeren. De Nederlandse ervaringen op dit punt hebben geleerd dat dit “verankeringsproces” niet alleen veel aandacht behoeft, maar ook de tijd nodig heeft om betrokkenen in het integrale “kijken en denken” mee te nemen.



## Bijlage 1: Nederlandse maritieme belangen

Nederland is een “maritieme natie” in de breedste betekenis, zowel geografisch als economisch. De economische afhankelijkheid van de zee zowel als de voortdurende strijd tegen de gevaren die de zee met zich brengt kenmerken de Nederlandse geschiedenis.

Nederland streeft stelselmatig, afgewogen en in onderlinge samenhang, naar een economisch *rendabele zee*, naar een *veilige zee* en naar een *schone en gezonde zee*. Deze nagestreefde belangen worden hieronder kort toegelicht.

### **Economische belangen**

De Nederlandse maritieme sectoren leveren een fors aandeel aan de Nederlandse economie en werkgelegenheid. Tabel 1 laat zien dat de directe toegevoegde waarde van de maritieme sectoren in 2005 ongeveer 9.5 miljard € bedroeg, terwijl tabel 2 laat zien dat er in 2002 –direct en indirect- sprake was van in totaal bijna 300.000 maritieme arbeidsplaatsen. De tabellen laten tevens zien dat er zowel in termen van toegevoegde waarde als in termen van werkgelegenheid over de hele linie genomen nog steeds sprake is van groei.

Maritieme sectoren	Tabel 1: directe toegevoegde waarde maritieme sectoren (2002/2005) (bron: Policy Research Corporation, 2006)		Tabel 2: werkgelegenheid in maritieme sectoren (1997/2002) (bron: ECOTEC, 2006)			
	(x miljoen €)		directe arbeidsplaatsen		indirecte arbeidsplaatsen	
	2002	2005	1997	2002	1997	2002
scheepvaart	1034	1077	17732	19850	5200	5500
scheepsbouw	493	548	10740	10270	11500	10790
offshore	1044	1143	19340	19080	13600	13440
waterbouw	522	587	5000	5170	7400	7620
zeehavens*	2631	2884	26600	26750	11000	10950
recreatie	701	781	14190	15130	5570	6020
dienstverlening	641	683	9080	9560	3700	3890
toeleveranciers	898	913	13050	13190	6090	5550
marine	785	713		16110		
visserij	264	226		9049		
toerisme	PM	PM	80150	85110		
<b>totaal</b>	<b>9013</b>	<b>9555</b>	<b>195882</b>	<b>229269</b>	<b>64060</b>	<b>63760</b>

\* v.w.b. zeehavens: tabel 1 beperkt zich tot op- en overslag, tabel 2 tot de kernactiviteiten van de zeehavens.

Aanvullend op deze cijfers geven de navolgende gegevens over een aantal maritieme sectoren een nader beeld van de economische betekenis van maritieme bedrijvigheid voor Nederland.

### *Zeescheepvaart en havens*

Nederland is met meer dan 1680 zeeschepen onder Nederlands beheer (13 miljoen GT), waarvan meer dan 900 (5.5 miljoen GT) onder Nederlandse vlag, op wereldschaal een middelgrote vlaggenstaat. Met jaarlijks meer dan 250.000 scheepsbewegingen langs zijn kust is Nederland op wereldschaal een belangrijke kuststaat. En met jaarlijks meer dan 50.000 bezoekende zeeschepen, en met de haven van Rotterdam die 35% van de totale overslag in de Hamburg-Le Havre range voor haar rekening neemt, is Nederland op wereldschaal een grote havenstaat. De Nederlandse zeehavens genereerden in 2005 met elkaar een toegevoegde waarde van ruim 21 miljard € (ruim 4% van het Bruto Binnenlands Product), en waren in 2005 goed voor ruim 140.000 arbeidsplaatsen (zo'n 1.7% van de Nederlandse beroepsbevolking).

Deze grote Nederlandse belangen vertalen zich onder meer in een proactieve en gerichte inzet in bij bevordering van de veiligheid en milieuvriendelijkheid van de zeescheepvaart betrokken internationale organen, in het bijzonder in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

### *Scheepsbouw en maritieme toeleveranciers*

Nederland kende in 2005 zo'n 85 scheepswerven voor scheepsnieuwbouw en scheepsreparatie. De Nederlandse scheepsbouwindustrie richt zich zowel op zeeschepen als op binnenschepen, werk- en bedrijfsvaartuigen, marinevaartuigen en jachten. De export van de scheepsbouwsector vertegenwoordigt ongeveer de helft van de omzet van de sector, die in 2005 bijna 2.5 miljard € bedroeg.

Nauw gerelateerd aan de scheepsbouwsector zijn de maritieme toeleveranciers (met name leveranciers van systemen en componenten voor de scheepsbouw, scheepvaart en offshore, en daarnaast technische dienstverleners) met in Nederland zo'n 750 individuele bedrijven die in 2005 met elkaar een omzet van 3 miljard € realiseerden. Ook hier is ongeveer de helft van de omzet bestemd voor de buitenlandse markt.

### *Visserij en aquacultuur*

Het Nederlands Continentaal Plat (NCP) wordt intensief bevestigd, voornamelijk door boomkorkotters (die vooral op schol en tong vissen) en door vriestrawlers (die vooral vissen op soorten als haring en makreel). De visserij-intensiteiten in de Noordzee verschillen per gebied en per seizoen, maar de Nederlandse visserijvloot is vooral actief in het zuidelijke en oostelijke deel van de Noordzee. In de Nederlandse zee- en kustvisserij waren in 2005 zo'n 460 bedrijven actief. De omvang van de zee- en kustvisserijvloot bedroeg in dat jaar zo'n 440 schepen. Binnen de totale Europese visserij is Nederland een van de belangrijkste spelers met ruim 70% van de Europese quota aan tong en bijna 30% van de Europese quota aan schol. In 2005 werd op de Nederlandse visafslagen bijna 100.000 ton vis aangevoerd, met een totale waarde van ruim 325 miljoen €. Een belangrijk deel (70-90%) was daarbij bestemd voor export.

Commerciële viskweek neemt in Nederland langzaam maar geleidelijk toe. De belangrijkste gekweekte soorten zijn paling en meerval, maar de kweek van andere soorten neemt toe. Naar schatting werd er in 2005 in Nederland zo'n 13.000 ton vis gekweekt, met een productiewaarde van ongeveer 40 miljoen €.

### *Energiewinning*

Het Nederlands deel van het Continentaal plat is relatief rijk aan minerale delfstoffen. Er zijn in dit gebied ongeveer 130 productielocaties in gebruik, waarvan het merendeel voor gaswinning dient. Op tien locaties wordt olie gewonnen, op een enkel platform zowel olie als gas. In 2003 bedroeg de bruto aardgasproductie uit Nederlandse gasvelden in de Noordzee ruim 23 miljard m<sup>3</sup> en werd er in het Nederlandse deel van de Noordzee 2,3 miljard m<sup>3</sup> olie gewonnen.

Nederland voert een actief beleid gericht op bevordering van duurzame energie, waaronder windenergie. Begin 2005 is de Noordzee vrijgegeven voor de ontwikkeling van windturbineparken. Sinds die tijd zijn er voor winning van windenergie op de Noordzee diverse initiatieven ontwikkeld.

### *Waterbouw*

In een waterrijk land als Nederland is de waterbouwsector een belangrijke bedrijfstak. In het Noordzeegebied en de aangrenzende kustzone speelt deze sector een belangrijke rol, onder meer bij het door baggeren op diepte brengen en houden van vaargeulen, bij landaanwinningsprojecten en bij het reguliere kustbeheer. De sector kenmerkt zich door zowel gespecialiseerd materieel als specifieke deskundigheid.

De waterbouwsector realiseerde in 2005 een omzet van ongeveer 1.6 miljard €, waarvan ongeveer 65% in het buitenland.

### *Oppervlakedelfstoffen*

Op de Noordzee mogen oppervlakedelfstoffen, zoals zand, grind en schelpen, worden gewonnen. Sinds 1974 is op het Nederlands deel van het Continentaal Plat ongeveer 400 miljoen m<sup>3</sup> zand gewonnen, waarvan 163 miljoen m<sup>3</sup> uit de vaargeulen. Jaarlijks wordt ongeveer 35 miljoen m<sup>3</sup> zand gewonnen, waarvan ongeveer de helft voor gebruik als ophoogzand op land en de andere helft voor kustverdediging.

### *Kustrecreatie en watersport*

De Nederlandse zee- en kustgebieden worden intensief gebruikt voor verschillende vormen van kust- en strandrecreatie en watersport. De watersportindustrie vormt in toenemende mate een belangrijke maritieme sector. Enerzijds door het ook in de kustwateren nog steeds toenemende aantal recreatievaartuigen en bijbehorende behoeften aan recreatiehavens en –ligplaatsen. Anderzijds ook door de nog steeds toenemende (binnenlandse en buitenlandse) vraag naar (mega)jachten, in welke sector de Nederlandse jachtbouw een belangrijke rol speelt.

### *Maritieme dienstverlening*

Onder de sector “maritieme dienstverlening” vallen verschillende deelsectoren die binnen de totale maritieme cluster van grote –ook: verbindende- betekenis zijn, zoals bergingsbedrijven, bunker- en overige scheepsleveranciers, verzekerings- en schade-expertisebedrijven, maritiem onderzoek en *consultancy*. Met name de Nederlandse bergingsindustrie heeft daarbij in de loop der jaren een grote internationale faam verkregen, onder meer door haar betrokkenheid bij een aantal aansprekende scheepsrampen en daarop volgende bergingen.

### *Maritiem onderwijs en kennisinstellingen*

Nederland kent een relatief groot aantal instellingen op het gebied van het maritiem onderwijs (zowel regulier zeevaartonderwijs als opleiding en training voor andere maritieme (deel-)sectoren) als op het gebied van marien en maritiem onderzoek en ontwikkeling. De laatste categorie omvat zowel een aantal grotere onderzoeks- en kennisinstututen (waaronder aan universiteiten gerelateerde instituten) als kleinere *consultancy*-bedrijven. Daarbij horen ook enige internationaal vooraanstaande kennisinstututen, waaronder het *Maritime Research Institute Netherlands* (MARIN), *Delft Hydraulics* het *Royal Netherlands Institute for Sea Research* (NIOZ) en het *Institute for Marine Resources & Ecosystem Studies* (IMARES).

### **Natuur-, milieu- en veiligheidsbelangen**

Naast de grote economische belangen heeft Nederland grote belangen bij de natuur- en milieuwaarden van zijn zee- en kustgebieden en bij de verschillende veiligheidsaspecten op en van de zee. Nederland streeft naar een *gezonde zee*, in het bijzonder naar een goede waterkwaliteit en naar behoud van biodiversiteit. Daarnaast streeft Nederland naar een *veilige zee*, in het bijzonder naar veilig gebruik en naar kustbescherming, d.w.z. verdediging van het land tegen het water.

### *Waterkwaliteit*

Het doel van het Nederlandse waterkwaliteitsbeleid is het voorkómen en terugdringen van negatieve effecten van verontreinigende stoffen en van een overmaat van nutriënten, zoals stikstof en fosfaat. Dit doel moet worden bereikt door het stopzetten of geleidelijk beëindigen van lozingen en verliezen van (milieu-)gevaarlijke stoffen. Uiteindelijk moet dit beleid leiden tot concentraties in het mariene milieu die voor natuurlijke stoffen dichtbij de achtergrondwaarden liggen en voor synthetische stoffen vrijwel nul bedragen.

Het beleid is uitgewerkt in concrete normen, die goede aanknopingspunten bieden voor concrete toepassing bij onder meer vergunningverlening. De meeste verontreinigingen bereiken de Noordzee echter via de rivieren, aangrenzende zeeën en de lucht, zodat de directe invloed van het eigenlijke beheer van de Noordzee op de waterkwaliteit beperkt is.

### *Biodiversiteit*

Een van de hoofddoelstellingen van het (internationale en nationale) Noordzeebeleid is het behoud van biodiversiteit in de Noordzee. Dit moet met een ecosysteembenadering worden bereikt, dat wil zeggen dat het gebruik van de Noordzee moet worden afgestemd op de draagkracht van het ecosysteem. Een zekere mate van verstoring door menselijk gebruik kan daarbij worden geaccepteerd. Onder verstoring wordt hier verstaan onttrekking van fauna, geluid-, licht- en visuele hinder, dan wel vertroebeling en verandering van sediment.

Om de ecosysteembenadering concreet te maken worden twee sporen gevolgd:

- formulering van ecologische kwaliteitsdoelen –indien mogelijk kwantitatief– voor de algemene kwaliteit van de Noordzee en het daarop afstemmen van het gebruik;
- bescherming van soorten en gebiedsspecifieke waarden.

Behoud van biodiversiteit in de Noordzee wordt mede bevorderd in het kader van het Europese netwerk *Natura 2000*. In dat kader zijn de Noordzeekustzone en het Voordeltagebied aangewezen als beschermingszone onder de Vogelrichtlijn.

Het visserijbeheer op de Noordzee geschiedt ter uitvoering van het in het kader van het Gemeenschappelijk Visserij Beleid vastgestelde beheersplan voor de Noordzee.

Om de doelstellingen voor zowel de waterkwaliteit als biodiversiteit te bereiken zijn toepassing van het zgn. *voorzorgsprincipe* en het zgn. *stand-still principe* belangrijke elementen. Toepassing van deze principes kan betekenen dat geen (nieuwe) activiteiten op de Noordzee kunnen worden ontplooid als er niets of te weinig bekend is over mogelijke negatieve effecten. Vanuit deze principes mogen concentraties van schadelijke stoffen in de Noordzee in ieder geval niet toenemen.

### *Kustverdediging*

Voor een laaggelegen land als Nederland –ongeveer de helft van het Nederlandse grondgebied, met méér dan de helft van de bevolking en van de economische bedrijvigheid ligt beneden de zeespiegel– is de verdediging van de kust tegen het water een continue bron van zorg. Duinen en zeedijken hebben de taak om overstromingen te voorkomen, en stelselmatige zandsuppleties zorgen ervoor dat de kustlijn niet afkalft.

De Nederlandse zeevering zal in de toekomst echter zwaarder worden belast. Klimaatverandering leidt waarschijnlijk tot een versnelde zeespiegelstijging, tot meer en zwaardere stormen langs de kust en tot een zwaardere golfbelasting van de kust. Omdat zand het fundament vormt van de Nederlandse kust is het Nederlandse beleid er op gericht om de zandvoorraden in de kustzone en het dynamische karakter van die kustzone te waarborgen, en om de morfologische processen binnen het kuststelsel zo veel mogelijk ongemoeid te laten.

De Nederlandse strategie met betrekking tot de bescherming tegen het water is gericht op het op peil houden van het kustfundament, het handhaven van de kustlijn en van het laaggelegen achterland met primaire waterkeringen. De bescherming van de kust wordt zo veel mogelijk met “zandige” maatregelen gerealiseerd, en zo min mogelijk met harde infrastructuur. Ook bij de verwachte zeespiegelrijzing kan de kust op die manier “meegroeien” met de zeespiegel.

### *Veilig gebruik van de zee*

Het beleid en beheer van de Noordzee zijn er voorts op gericht om het gebruik van de Noordzee zo veilig mogelijk te doen plaatsvinden. Daarbij gaat de aandacht vooral uit naar de veiligheid van het drukke scheepvaartverkeer op de Noordzee, zowel in de aanloopgebieden naar de Nederlandse havens als in de routingssystemen voor de scheepvaart langs de Nederlandse kust.

In de loop der jaren is voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Noordzee een robuust systeem van verkeersmanagement ontwikkeld. Internationaal vastgestelde routingssystemen spelen daarbij een belangrijke rol, mede ter voorkoming van conflicten met andere gebruiksfuncties. In de aanloopgebieden naar de zeehavens spelen voorts moderne *vessel traffic services* (VTS) een belangrijke rol. Ondanks de drukke verkeersstromen op het Nederlands deel van de Noordzee dragen de getroffen maatregelen en voorzieningen gericht bij aan een stelselmatig laag niveau van scheepvaartongevallen.

Voor het Nederlands deel zijn voorts gerichte maatregelen en voorzieningen getroffen voor het opsporen en redden van drenkelingen (SAR), voor het bestrijden van verontreiniging door olie en chemicaliën, voor noodhulp en berging van schepen en voor de aanpak van meer grootschalige rampen en incidenten.

### *Integraal kustzonebeheer/ICZM*

In lijn met de in 1992 in VN-verband gemaakte afspraken over geïntegreerd beheer en duurzame ontwikkeling van kustgebieden en de mariene omgeving, en met de in EU-kader gemaakte afspraken over formulering van en rapportage over de nationale strategie, heeft Nederland in 2006 een

rapportage opgeleverd over de implementatie van de Europese aanbeveling voor geïntegreerd beheer van kustgebieden (ICZM).

#### *Nationale veiligheid/defensie*

Vanuit het oogpunt van nationale veiligheid vinden er op de Noordzee ook militaire (oefen-) activiteiten plaats door vliegtuigen, schepen en geschut langs de kust. Er zijn hiertoe speciale militaire oefengebieden op en boven de Noordzee ingesteld. Deze gebieden worden beschouwd als “onveilige zones” en zijn beperkt toegankelijk voor de scheepvaart. Boven de gehele Noordzeekust worden regelmatig vlieg oefeningen gehouden waarbij laag wordt gevlogen.

Schietoefeningen omvatten onder meer oefeningen op luchtdoelen en zeedoelen en oefeningen met dieptebommen. Er zijn ook schietgebieden waarbij vanaf het land richting zee wordt geschoten. De veiligheidszones rond schietgebieden en onder laagvlieggebieden zijn in principe gesloten voor andere activiteiten. In totaal is ca. 1700 ha duingebied in gebruik als militair oefenterrein.

Daarnaast zijn er langs de Nederlandse kust speciale marinehavens. De Koninklijke marine voert onder meer ook hydrografische activiteiten uit en is verantwoordelijk voor het operationele functioneren van de Nederlandse Kustwacht (zie bijlage 2).

#### *Internationale inzet*

Met name vanuit de aanzienlijke natuur-, milieu en veiligheidsbelangen zet Nederland zich actief in en speelt ook een relatief belangrijke rol in de verschillende relevante internationale fora en samenwerkingsorganisaties, zowel op mondiaal als op regionaal niveau.

Op *mondiaal* niveau betreft deze inzet meer in het bijzonder de voor deze belangen relevante bijeenkomsten in het kader van de Verenigde Naties, maar ook de voor deze belangen relevante organisaties zoals onder meer de *International Maritime Organization* (IMO), de *International Labour Organization* (ILO) en overleg onder de *Convention on Biological Diversity* (CBD) en de *London Convention 1972* (LC). Nederland is ook partij bij de meeste onder auspiciën van deze en dergelijke organisaties totstandgekomen internationale (maritieme en mariene) verdragen.

Ook op *regionaal* niveau is Nederland actief, niet in de laatste plaats in het kader van het OSPAR verdrag, dat voor de bescherming tegen verontreiniging en behoud van biodiversiteit van de zee een uiterst belangrijke rol speelt, zoals in de toekomst ook bij de uitvoering van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie. Het Verdragsgebied van OSPAR is de Noordoost Atlantische oceaan, en strekt zich uit van IJsland tot de Azoren. De OSPAR Commissie heeft haar aandacht de laatste jaren verschoven van chemische verontreiniging naar de bescherming van kwetsbare soorten en habitats.

In OSPAR-kader wordt in periodieke ministersbijeenkomsten (laatstelijk in 2003; de volgende OSPAR ministersbijeenkomst is voorzien in 2010) ook op politiek niveau samengewerkt, evenals in de periodieke bijeenkomsten van Noordzee-ministers (laatstelijk in 2006) en in het kader van trilaterale Waddenzee-bijeenkomsten (laatstelijk in 2005).

\*\*\*

## **Bijlage 2: Nederlandse ervaringen met integraal maritiem beleid en beheer**

Nederland verwelkomt een integrale benadering van het maritieme beleid en beheer op Europees niveau. De ervaringen die in Nederland met een dergelijke integrale benadering zijn opgedaan leveren het bewijs dat zowel economie als duurzaamheid daarmee nadrukkelijk zijn gebaat. De Nederlandse ervaringen met een integrale benadering worden hieronder aan de hand van drie voorbeelden geschetst.

### **Maritiem clusterbeleid**

Vanaf het begin van de jaren negentig heeft in Nederland het idee postgevat dat het nationale beleid met betrekking tot de zeescheepvaart (nationaal vlag- en vlootbeleid) nadrukkelijk aan effectiviteit zou kunnen winnen als dat beleid zou worden ingebed in een bredere benadering, waarbij een relatie zou worden gelegd met andere onderdelen van het maritieme cluster. Verder onderzoek naar en ontwikkeling van deze gedachte heeft in 1996 geleid tot verankering van deze zgn. clusterbenadering in het nationale beleid. Dat beleid werd mede gericht op versterking van wat werd genoemd de “maritieme omgeving” van de zeescheepvaart (inclusief opleidingen en onderzoek) en op versterking van de samenhang tussen in Nederland gevestigde rederijen en die maritieme omgeving, zodanig dat de bedrijven duurzaam aan Nederland gebonden zouden worden.

Een belangrijke maatregel die vanuit dat nieuwe beleid werd getroffen was de oprichting van de stichting Nederland Maritiem Land (NML). Mede op basis van verder onderzoek naar de verschillende interrelaties tussen de verschillende maritieme sectoren en naar de potentiële synergie van verdere verbindingen tussen die sectoren, groeide NML uit tot een clusterorganisatie van elf maritieme sectoren: zeevaart, havens, binnenvaart, maritieme dienstverlening, scheepsbouw, toeleveranciers, jachtbouw en watersport, visserij, waterbouw en baggersector, offshore-mijnbouw en marine.

Deze verbinding van elf maritieme sectoren in één clusterorganisatie is uiterst succesvol gebleken, onder meer in termen van sterke interne economische relaties, gezamenlijk innovatief vermogen, gemeenschappelijke benadering van de vervoersketen en deels samenvallende arbeidsmarkten. Ondanks de nog steeds bestaande overheidsbetrokkenheid bij de clusterorganisatie kan worden gesteld dat het succes van de organisatie vooral in en door de betrokken marktpartijen zelf is bereikt, vooral omdat de verschillende voordelen van samenwerking al snel evident werden.

Vanuit Nederland Maritiem Land zijn steeds sterkere verbanden gelegd met de Nederlandse maritieme kennisinstituten, die op hun beurt ook een –complementaire- clusterorganisatie (Maritiem Kennis Centrum) hebben opgezet. Gezamenlijk hebben beide clusterorganisaties onder meer een visiedocument met betrekking tot maritieme innovatie en een bijhorende strategische onderzoeksagenda opgesteld.

In 2005 bestond de Nederlandse maritieme cluster in totaal uit ongeveer 11.500 bedrijven die dat jaar tezamen een directe toegevoegde waarde van 10 miljard € en een indirecte toegevoegde waarde van 3.3 miljard € realiseerden. De gezamenlijke bijdrage aan het Bruto Nationaal Product was daarmee 2.6%. Ongeveer 65% van de omzet werd in de exportmarkt gerealiseerd.

Inmiddels zijn mede door Nederland Maritiem Land initiatieven ondernomen ter vorming van een Europese (netwerk-)organisatie van maritieme clusters.

### **Integraal beleid en beheer van de Noordzee**

Rond 1980 is in Nederland gestart met een meer integrale benadering van het beleid en beheer van de Noordzee, in de vorm van een zgn. geharmoniseerd Noordzeebeleid. Daarbij werden vanuit een integraal kader doelstellingen vastgelegd voor het economisch en het ruimtelijk gebruik, de milieu- en de sociaal-culturele aspecten, en de bestuurlijke en internationale aspecten van de Noordzee. Deze doelstellingen werden vanuit feitelijke en voorzienbare ontwikkelingen periodiek vertaald in een concreet actieprogramma.

Met dit geharmoniseerde Noordzeebeleid zijn in de loop der jaren vele ervaringen opgedaan, die recentelijk hun neerslag hebben gevonden in een nieuw strategisch, integraal beleidskader (Nota Ruimte) en in een daarvan afgeleid Integraal Beheerplan Noordzee (IBN 2015).

De integrale hoofddoelstelling van het Nederlandse beleid met betrekking tot de Noordzee luidt:

*Versterking van de economische betekenis van de Noordzee en behoud en ontwikkeling van internationale waarden van natuur en landschap door de ruimtelijk-economische activiteiten in de Noordzee op duurzame wijze te ontwikkelen en op elkaar af te stemmen met inachtneming van de in de Noordzee aanwezige ecologische en landschappelijke waarden. Onderdeel is een onbelemmerd uitzicht vanaf de Kust.*

Uitgangspunten hierbij zijn een duurzaam gebruik en beheer van het watersysteem Noordzee en een efficiënt ruimtegebruik, zowel in ruimte als in tijd. In het ruimtelijk beleid voor de Noordzee staan daarbij de volgende opgaven centraal:

- onderlinge afstemming van economische functies naar plaats en tijd;
- inpassing van economische functies in het natuurlijk systeem en het open landschap;
- handhaving van de vrije horizon vanaf de kust;
- bescherming en ontwikkeling van het natuurlijk ecosysteem op basis van een ecosysteembenadering;
- handhaving en verbetering van de veiligheid op zee.

In het Integraal Beheerplan Noordzee (IBN 2015) zijn deze hoofddoelstelling en centrale opgaven concreet uitgewerkt in onderliggend beleid en bijbehorende beleids- en beheersdoelstellingen voor de periode 2005-2015. Dit is gebeurd aan de hand van een drietal centrale thema's: *gezonde zee*, *veilige zee* en *rendabele zee*, in welke opzet de verschillende gebruiksfuncties en de te beschermen waarden van de Noordzee op integrale wijze worden ingekaderd (zie kader). Gezien het dominante belang van deze beide instrumenten besteedt het IBN 2015 daarnaast veel aandacht aan ruimtelijke planning en aan vergunningverlening, het laatste onder presentatie van een integraal afwegingskader voor het verlenen van vergunningen voor activiteiten op de Noordzee.

<b>Beheersthema's Noordzee:</b>
<i>Gezonde zee:</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ waterkwaliteit</li> <li>▪ biodiversiteit</li> </ul>
<i>Veilige zee:</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ scheepvaart</li> <li>▪ infrastructuur (toegangsgeulen)</li> <li>▪ kustlijnzorg</li> <li>▪ zwemwater</li> </ul>
<i>Rendabele zee:</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ energiewinning</li> <li>▪ scheepvaart en havens</li> <li>▪ visserij</li> <li>▪ winning oppervlaktedelfstoffen</li> <li>▪ kabels en leidingen</li> <li>▪ toerisme en recreatie</li> <li>▪ waterbouw</li> </ul>

Het Integraal Beheerplan Noordzee is op zijn beurt uitgewerkt in een concreet uitvoeringsprogramma, waarin voor de volgende beheertaken operationele doelstellingen zijn geformuleerd:

- reguleren van het gebruik;
- rampen- en incidentenbestrijding; search and rescue;
- handhaving;
- kennis en informatie;
- signalering en evaluatie.

Op deze wijze is voor de Noordzee een integrale systeembenadering geïntroduceerd, waarbij vanuit een integrale beleidsdoelstelling langs systematische weg (top-down) de onderliggende beheersdoelstellingen en –activiteiten en de concrete operationele doelstellingen en –activiteiten zijn afgeleid en op elkaar zijn afgestemd. Vanzelfsprekend spelen

stelselmatige monitoring en evaluatie van getroffen maatregelen en hun effecten een belangrijke rol bij deze systeembenadering. Daarnaast is samenwerking op alle niveaus tussen de bij het beleid en beheer van de Noordzee betrokken diensten en organisaties een essentiële randvoorwaarde voor deze integrale, systematische benadering.

Een vergelijkbare benadering is overigens ontwikkeld voor het gebied van de Waddenzee. In dat gebied spelen tripartite afspraken met Denemarken en Duitsland over het totale Waddengebied een belangrijke rol.

### **De Nederlandse Kustwacht**

De integrale benadering van het beleid en beheer met betrekking tot de Noordzee heeft zich gaandeweg ook vertaald in een meer integrale, samenhangende opzet en organisatie van uitvoerende taken op de Noordzee. In het verband van de Nederlandse Kustwacht zijn de uitvoerende taken (zie kader) van zes ministeries gebundeld en worden in onderlinge samenhang uitgevoerd, waartoe de voor de taakuitvoering benodigde middelen (schepen en vliegtuigen, militair zowel als civiel) binnen het zelfstandige verband van de Kustwacht zijn gebracht. De regie over de uitvoering van operationele taken, inclusief de inzet van de benodigde middelen, wordt aangestuurd en gecoördineerd door het

Kustwachtcentrum te Den Helder, één en ander onder de verantwoordelijkheid van de minister van Defensie. De beleidsmatige aansturing van de Kustwacht geschiedt –eveneens gebundeld- vanuit de betrokken zes beleidsverantwoordelijke ministeries. Met deze gebundelde opzet en organisatie onder éénhoofdige operationele

leiding zijn in de loop der jaren goede ervaringen opgedaan en zijn de efficiency en effectiviteit van de uitvoering gaandeweg aanzienlijk toegenomen. Daarbij wordt in toenemende mate ook gebruik gemaakt van technologische ontwikkelingen (zoals radar- en automatische

identificatiesystemen (AIS)) om de detectiemogelijkheden van de Kustwacht te vergroten om steeds beter en gericht “informatie-gestuurd” op te treden. Dit draagt niet alleen bij tot verdere verbetering van efficiency en effectiviteit, maar ook aan een veiliger en verantwoord gebruik van de Noordzee. Dit geldt niet alleen de taakuitvoering op het Nederlandse deel van de Noordzee, maar nadrukkelijk ook de grensoverschrijdende samenwerking en afstemming met buurlanden in de Noordzee-regio, waarover voor de meeste uitvoerende taken goede afspraken bestaan. Het Nederlandse Kustwachtcentrum te Den Helder is dank zij zijn locatie, beschikbare systemen, bemensing en integrale opzet overigens bij uitstek geschikt om een (sub)regionale rol te vervullen op het punt van coördinatie en informatievergaring/-verwerking/-voorziening ten behoeve van (sub)regionale operationele samenwerking.

<b>Taken van de Nederlandse Kustwacht</b>	
<b>Dienstverleningstaken:</b> Nood-, spoed- en veiligheidscommunicatie Opsporing en redding (SAR) Rampen- en incidentenbestrijding Maritieme hulpverlening Verkeersbegeleiding. Vaarwegmarkering. Zeeverkeersonderzoek.	<b>Handhavingstaken:</b> Algemene politietaak Douanetoezicht Grensbewaking Handhaving van milieuwetgeving Handhaving van visserijwetgeving Handhaving van scheepvaartwetgeving Handhaving van mijnbouwwetgeving

\*\*\*



### **Bijlage 3: uitkomsten Nederlandse consultatie over het Groenboek Europees Maritiem Beleid**

*In de periode tussen september 2006 en januari 2007 werd in Nederland een nationaal consultatieproces georganiseerd, waarin stakeholders, betrokken maatschappelijke groeperingen en betrokken bestuurlijke organisaties werden uitgenodigd om hun opvattingen over het Groenboek in te brengen. Het consultatieproces werd uitgevoerd in het kader van het Interdepartementaal Directeuren Overleg Noordzee (IDON) en georganiseerd en gefaciliteerd in het verband van de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat (OVW).*

*Op 18 januari 2007 is door de OVW een samenvattende eindrapportage aangeboden die in deze bijlage onverkort is opgenomen. De verslagen van de afzonderlijke themabijeenkomsten zijn beschikbaar op [www.noordzeeloket.nl/groenboek](http://www.noordzeeloket.nl/groenboek)*

#### **I. INLEIDING**

De Europese Commissie heeft op 7 juni 2006 het Groenboek Maritiem Beleid uitgebracht. Het Groenboek heeft als doel een breed publiek debat te entameren over nut en noodzaak van een integraal Europees maritiem beleid. Zowel in Nederland als in heel Europa is vervolgens een communicatie- en consultatietraject over dit Groenboek gestart. In Nederland is dit traject georganiseerd door het Interdepartementaal Directeuren Overleg Noordzee (IDON) in samenwerking met de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat (OVW).

#### **Opzet en doel bijeenkomsten**

Tussen september 2006 en december 2006 hebben – na een startbijeenkomst op 21 september – 4 consultatiebijeenkomsten plaatsgevonden met nationale stakeholders, te weten de betrokken maatschappelijke organisaties, belangenorganisaties en decentrale overheden. Deze bijeenkomsten hadden als thema: energie (4 oktober), toerisme (25 oktober), scheepvaart (15 november) en visserij (29 november). De bijeenkomsten zijn goed bezocht (gevoegd is een overzicht van de organisaties die hebben deelgenomen). De consultatie wordt afgesloten met een slotbijeenkomst op 18 januari 2007. Het doel van deze bijeenkomsten was een discussie over de belangrijkste in het Groenboek gestelde vragen. In alle bijeenkomsten hebben de deelnemers via interactieve werkvormen gediscussieerd over de volgende onderwerpen:

- a. discussie over nut en noodzaak van een integraal Europees maritiem beleid
- b. specifieke discussiepunten voor de betrokken sector en
- c. een aantal discussiepunten die de dwarsverbanden tussen de sectoren (zoals duurzaamheid, concurrentiekracht, veiligheid, bestuurlijke aspecten en implementatie) betreffen.

#### **Doel eindrapport**

Van iedere themabijeenkomst is een verslag opgesteld. Deze verslagen zijn gepubliceerd op de website van het Noordzeeloket ([www.noordzeeloket.nl](http://www.noordzeeloket.nl)). Dit eindrapport bevat de hoofdlijnen die uit de 4 themabijeenkomsten naar voren komen.

De uitkomsten van de themabijeenkomsten worden betrokken bij de voorbereiding van een Nederlands standpunt over het Groenboek. Het Nederlands standpunt zal, tezamen met het eindrapport, aan de Europese Commissie worden aangeboden.

Alvorens op de resultaten in te gaan, wordt kort het doel en inhoud van het Groenboek geschetst.

#### **II. DOEL VAN HET GROENBOEK**

##### **Doel**

Het Groenboek draagt vanuit een integrale benadering van economische maritieme (gebruiks-) functies en waarden van (Europese) kust- en zeegebieden suggesties en ideeën aan, over wat in Europa zou kunnen of moeten gebeuren om:

- enerzijds het potentieel voor economische groei en werkgelegenheid in de maritieme sector(en) zo goed mogelijk uit te nutten (in het verlengde van de Lissabon-strategie);
- anderzijds de waarden van de Europese kust- en zeegebieden duurzaam te verzekeren.

Met het al gedane voorstel voor een Kaderrichtlijn voor het mariene milieu wil de Commissie hier een kader voor maken.

Het Groenboek bevat 56 (open) vragen waarop de Commissie mede via het consultatieproces een antwoord probeert te vinden.

### **Uitgangspunten**

Het Groenboek omschrijft een aantal uitgangspunten die de Commissie heeft gehanteerd bij de voorbereiding van het Groenboek en zal hanteren bij eventuele vervolgstappen, zoals onder meer:

- er moet een aantoonbare meerwaarde zitten aan een EU-brede aanpak;
- het subsidiariteitsbeginsel is onverminderd van kracht;
- regionale en sectorale differentiatie moet worden onderkend en erkend;
- bestaande (met name regionale) samenwerkingsverbanden zoals OSPAR moeten worden gecontinueerd.

## **III. UITKOMSTEN CONSULTATIES**

### **Opmerkingen vooraf**

#### *Waardering voor Nederlandse consultatie*

De deelnemers hebben waardering voor de manier waarop Nederland het consultatieproces heeft opgezet en de maatschappelijke organisaties bij het Groenboek betreft.

De Europese Commissie heeft ervoor gekozen vooraf discussie te voeren over nut en noodzaak van een Europees Maritiem Beleid en zicht krijgen op te verwachten problemen. Deze aanpak acht men een betere manier van Europees beleid maken dan nieuw beleid top-down vast te stellen en te realiseren.

#### *Definitie (container)begrippen*

Het Groenboek hanteert een aantal begrippen die niet voldoende duidelijk zijn. Voorbeelden daarvan zijn de (container)begrippen ‘duurzaam(heid)’ en ‘level playing field’. Het gebruik van dergelijke vage begrippen kan tot misverstanden leiden. Deze begrippen vragen om nadrukkelijke definiëring. Men acht het van groot belang om deze definities scherp te krijgen. Immers, als de begripsomschrijving niet duidelijk is, zal ook het daarmee beschreven beleid niet duidelijk zijn.

### **1. Afstemming van bestaand beleid; geen nieuwe regelgeving**

*Het Groenboek stelt een integraal Europees Maritiem Beleid voor, gericht op de ontwikkeling van een sterke maritieme economie die zijn basis vindt in een duurzaam marien milieu. De belangrijkste vraag die het Groenboek stelt is of de Europese Unie een dergelijk beleid moet gaan ontwikkelen. Een belangrijke vraag is hoe de Europese regelgeving op dit terrein kan worden verbeterd.*

De stakeholders hebben over dit voornemen twee duidelijke standpunten.

a. Men ziet de nodige **meerwaarde in het harmoniseren en uniformeren van bestaand beleid en bestaande regelingen**. Europese harmonisatie kan de tussen de verschillende beleidssectoren (scheepvaart, visserij, energie, toerisme) bestaande tegenstrijdigheden en doublures wegnemen. Afstemming met richtlijnen als de Hoogwaterrichtlijn, de Kaderrichtlijn Mariene Milieu, Kaderrichtlijn Water en Vogel- en Habitatrichtlijn biedt eveneens voordelen, mede omdat hiermee het beleid voor de zee en de rivieren op elkaar kan worden afgestemd. Hierbij wijst men er wel op dat een te breed integraal beleid het afbreukrisico heeft dat de eigenheid en sectorale verworvenheden van een sector (bijv. bij het visserijbeleid, maar ook op het gebied van grondstoffen, milieu en duurzaamheid) verloren zullen gaan.

b. Daarnaast is men van mening dat voor Nederland momenteel genoeg beleid en regelgeving bestaat. **Nieuw beleid en nieuwe regelgeving vinden de meeste deelnemers niet nodig.** Nieuw beleid leidt al snel tot onnodige en ingewikkelde regelgeving en besluitvormingsprocedures. Alvorens nieuw beleid op te zetten, is eerst een evaluatie nodig van het bestaande beleid. Op basis van de resultaten daarvan kan lering worden getrokken om problemen bij (het formuleren en de implementatie van) een Europees Maritiem Beleid te voorkomen. In dit verband zien veel deelnemers het Groenboek als een vergaarbak van allerlei onderwerpen, waarvan onduidelijk is of het tot effectief beleid kan leiden. Daarom zal verder - zoals hierboven vermeld - eerst goed moeten worden gekeken naar de mogelijkheden van afstemming van sectorale regelgeving en integratie van verschillende richtlijnen. Doel van de regelgeving moet zijn: 'betere regelgeving in plaats van meer regelgeving'.

## 2. Subsidiariteit.

*Het Groenboek geeft aan dat de Commissie bij de verdere vormgeving van het maritieme beleid het subsidiariteitsbeginsel onverminderd van kracht wil laten zijn en regionale en sectorale differentiatie zal erkennen.*

De deelnemers aan alle bijeenkomsten onderschrijven dat het subsidiariteitsbeginsel een belangrijk uitgangspunt voor nieuw beleid moet zijn. Daarvan uitgaande bestaat er **grote twijfel over een duidelijke meerwaarde voor een Europees Maritiem Beleid.** De deelnemers wijzen erop dat bestaande organisaties als de IMO (mondiaal) en OSPAR (regionaal) goed functioneren. Tevens kent Nederland reeds een Integraal Beheerplan Noordzee. Het opzetten van nieuwe geïnstitutionaliseerde Europese beleidskaders doet afbreuk aan de effectiviteit van deze organisaties en frustreert de gewenste regionale aanpak van de diverse zeeën. Men is van oordeel dat de bestaande verworvenheden niet verloren mogen gaan. Er zal daarom goed gekeken moeten worden welke zaken op Europees niveau en welke op nationaal of mondiaal niveau geregeld kan worden. Regionale differentiatie moet mogelijk blijven en de verantwoordelijkheden moeten op een zo laag mogelijk bestuurlijk niveau liggen.

Waar men voor Nederland geen meerwaarde ziet in Europese regelgeving, zou deze wel winst kunnen opleveren voor gebieden buiten Nederland (bijv. de Baltische zee). Specifiek ligt er een kans om het Integraal Beheerplan Noordzee op Europees niveau te brengen. Nederland zou hier zijn diensten kunnen aanbieden om te bewerkstelligen dat de Nederlandse aanpak als voorbeeld kan dienen.

## 3. Voorkomen van uitruil van het Nederlandse belang

In relatie met beide voorgaande onderwerpen is verder naar voren gebracht dat een Europees Maritiem Beleid zó breed kan worden opgezet dat het **gevaar dreigt dat Nederlandse maritieme belangen worden uitgeruild tegen andersoortige belangen** van andere landen. Nederland zou daarom moeten voorkomen dat het maritieme beleid mede bepaald wordt door landen die niet aan zee liggen en/of geen kennis hebben op maritiem gebied. Bij het bepalen van de onderhandelingspositie moet hiermee goed rekening worden gehouden.

## 4. Economie en innovatie

*Een andere belangrijke vraag uit het Groenboek is hoe de concurrentiekracht van de maritieme sectoren behouden kan blijven of kan worden versterkt.*

Bij de discussies over de economische aspecten van het Groenboek is veel aandacht gevraagd voor behoud van het **level playing field** tussen en binnen de sectoren. Hierbij wordt bedoeld op het behouden of streven naar een goede marktwerking. Diverse sectoren (m.n. de havensector) wijzen erop dat oneigenlijke concurrentie door subsidies en staatssteun voorkomen moet worden.

Voorts is aangegeven dat het Groenboek weinig aandacht schenkt aan de scheepsbouw en aan de toeleveranciers die daar bij horen. De toegevoegde waarde van deze sector is evenwel vele malen

groter dan alleen de scheepsbouw zelf en heeft grote economische invloed.

Men ziet goede kansen voor het **benutten van Europese fondsen** door deze in te zetten ter stimulering van innovatieve technieken, ontwikkeling en onderzoek. Te denken valt hier aan milieu, scheepsbouw, toerisme en duurzame visserij. Een dergelijke aanpak heeft ook weer een positief effect op de economische ontwikkeling van veel sectoren.

## 5. Duurzaamheid

*In nauwe relatie met de kansen voor economische ontwikkeling brengt het Groenboek tevens de noodzaak van een duurzame ontwikkeling van de zeeën ter sprake. Een centrale vraag is hoe het maritieme beleid kan bijdragen aan het behoud van het zeemilieu en het versterken van het (economisch en ecologisch) potentieel van de zeeën.*

Veel deelnemers wijzen op de mogelijkheden die een Europees Maritiem Beleid biedt voor het behoud en het verbeteren van een (kwalitatief) duurzaam gebruik van de zee. Er liggen kansen voor een **goede regeling voor het ecosysteem** met de ecosysteembenadering als leidend beginsel. Samenwerking in Europees verband kan hiermee een goede bijdrage leveren aan een betere balans tussen economie en ecologie. In dat verband valt overigens op dat sommige deelnemers menen dat het Groenboek een nogal economische insteek uitstraalt, terwijl anderen juist van mening zijn dat de nadruk op de ecologie ligt, hetgeen een remmende werking op de economie zal hebben. Dit verschil van inzicht illustreert dat het in de balans tussen economie en ecologie een optimum gevonden zal moeten worden.

In aanvulling hierop wordt vanuit verschillende economische sectoren meer aandacht gevraagd voor een duurzame aanpak in het maritieme beleid.

Verduurzaming van de **energiehuishouding** kan bestaan uit de **opslag van CO2** in lege velden in de Noordzee. Grootschalig toepassing daarvan zal nog de nodige tijd kosten, maar het zal zijn plaats moeten krijgen in zowel het Nederlandse beleid als in het Europese maritieme beleid.

Voor de **visserij** is men het erover eens dat een omslag in denken moet plaats vinden naar duurzame visserij. Voor een dergelijke **transitie** bestaan goede kansen, maar de sector zal de tijd moeten krijgen hierop in te spelen. Deze transitie moet ondersteund worden met onderwijs en voorlichting.

## 6. Veiligheid

*Een van de aspecten die bij alle maritieme sectoren een rol spelen is het onderwerp veiligheid in brede zin. Het Groenboek stelt hierbij de vraag aan de orde hoe in de maritieme sector de veiligheid op zee verbeterd kan worden.*

Diverse deelnemers wijzen erop dat in Europees verband meer aandacht nodig is voor de veiligheid op zee. Momenteel doet zich de ontwikkeling voor dat op zee steeds meer vaste objecten (zoals boorinstallaties, windparken) worden opgericht, terwijl ook het recreatieverkeer zich sterk ontwikkelt. Dit betekent dat bijv. een ramp met een LNG-schip grote problemen zal geven voor de leveringszekerheid van energie. Voor veel sectoren is winst te behalen indien op Europees vlak naar een hoge mate van veiligheid op zee kan worden gekomen.

Verder ziet men op het terrein van veiligheid mogelijkheden voor efficiencywinst door stroomlijning van de monitoring en een betere samenwerking.

## 7. Ruimtelijke ordening

*Het Groenboek werpt de vraag op welke principes ten grondslag zouden moeten liggen aan een Europese ruimtelijke planning.*

De meningen over de mogelijkheden voor ruimtelijke ordening op Europees niveau zijn verdeeld. Diverse deelnemers brengen naar voren dat de meerwaarde van Europees beleid zou kunnen liggen in

een **integrale ruimtelijke planning gericht op efficiënt ruimtegebruik**. Momenteel wordt de zee vaak gezien als een gebied waar de gebruikers veel vrijheid hebben om op hun eigen wijze te opereren. Dat leidt niet altijd tot het meest efficiënte ruimtegebruik. Met uniforme doelstellingen voor de ruimtelijke ordening op zee voor alle sectoren kan die efficiëntie wel bereikt worden. Een randvoorwaarde voor een dergelijk beleid is dat voldoende fysieke ruimte behouden moet blijven voor de sectoren.

Anderen wijzen erop dat ruimtelijke ordening vooral een nationale competentie moet blijven, omdat ruimtelijke aspecten vooral een nationale dimensie hebben.

## 8. Sociaal-culturele aspecten

*Het Groenboek stelt aan de orde hoe de kwaliteit van leven in kustgebieden kan worden behouden of verbeterd. Voorts wordt de vraag neergelegd hoe de werkgelegenheid in de maritieme sectoren zou kunnen groeien.*

Van verschillende kanten is naar voren gebracht dat het Groenboek te weinig aandacht schenkt aan de sociaal-culturele aspecten in de diverse maritieme sectoren. Aspecten zoals maritieme kennis, onderwijs, bevordering van werkgelegenheid en het maritieme erfgoed zullen bij de standpuntbepaling rond nieuw maritiem beleid evenwel een belangrijke rol moeten spelen. Nu lijkt de menselijke kant in het Groenboek wat onderbelicht ten opzichte van de economische aspecten. Zo wordt erop gewezen dat de maritieme kennis van zeevarenden van essentieel belang is voor het bereiken van vele, in het Groenboek genoemde doelstellingen. De maatregelen die de instroom van Europese zeevarenden vergroten, worden ondersteund.

Ten slotte ziet men een kans voor het Groenboek de informatievoorziening over de zeeën en kust te verbeteren door bijv. kennisuitwisseling.

## 9. Bestuur/Uitvoering

*Het Groenboek stelt de vraag hoe het toekomstige Europese maritiem beleid zou moeten worden vormgegeven.*

De deelnemers wijzen erop dat bestuurlijk gezien vooral de betrokken Directeuren-Generaal bij de Europese Commissie een rol moeten hebben bij het toekomstig maritiem beleid. Bij voorkeur één DG zou het beleid in Brussel moeten coördineren.

Hierbij is het tevens van belang dat **Nederland een goed gecoördineerde inzet** en een duidelijke beleidsdoelstelling in Brussel hanteert. Nu is de Nederlandse inzet in Brussel vaak versnipperd over diverse departementen. Met een eenduidige nationale regie is het voor stakeholders eenvoudiger om op Europees niveau te opereren.

Bij de uitvoering van het beleid ziet men - uitgaande van goed samenwerkende overheden - een **duidelijke rol weggelegd voor stakeholders**. Wanneer de betrokken uitvoerende instanties de stakeholders direct betrekken bij de plannen voor de uitvoering zou de uitvoering op meer draagvlak kunnen rekenen en zeker efficiënter worden. Door financiële prikkels kan deze rol worden gestimuleerd.

Ten slotte is men van mening dat een nieuw maritiem beleid een duidelijke bijdrage moet leveren aan het verminderen van administratieve lasten en bestuurlijke 'drukte'.

**SLOTCONCLUSIE NATIONALE CONSULTATIE**

**Men denkt verdeeld 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.**

**De meeste deelnemers hebben evenwel weinig of geen behoefte aan nieuwe regels uit Brussel. Op veel punten wordt het bestaande Nederlandse of mondiale (bijv. IMO) beleid adequaat gevonden. Nieuwe Europese regelgeving of kaders worden niet nodig geacht.**

\*\*\*

## **Deelnemers aan de themabijeenkomsten**

### **Maatschappelijke organisaties:**

ANWB  
 Havenbedrijf Rotterdam  
 HISWA Vereniging  
 Holland Marine Equipment  
 IMARES, Wageningen UR  
 KIMO  
 Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders  
 Nationale Havenraad  
 Nederlandsche Vereeniging van Kustzeilers  
 Nautilus  
 Nederlandse Vereniging van Viskwekers  
 Nederlandse Vereniging van Zandwinners,  
 Nederlandse Vereniging van Schelpenwinners  
 Nederlandse Wind Energie Associatie  
 NOGEPA  
 Port of Amsterdam  
 PO-/Visserijbelangen Wieringen  
 Productschap Vis  
 Rijksinstituut voor Oudheidkundig Bodemonderzoek  
 Sportvisserij Nederland  
 Stichting de Noordzee  
 TNO  
 Verbond van Verzekeraars  
 Vereniging Nederlandse Cargadoors  
 Vereniging Nederlandse Scheepsbouw Industrie  
 Vereniging van Waterbouwers in Bagger- Kust- en Oeverwerken  
 Vereniging van Leidingeigenaren in Nederland  
 Visafslag Hollands Noorden/ Den Helder  
 Watersportverbond  
 Zeeland Seaports

### **Rijk:**

Ministerie van Economische Zaken  
 Ministerie van Defensie  
 Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit  
 Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
 Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

### **Decentrale overheden:**

Provincie Zeeland  
 Provincie Zuid-Holland  
 Vereniging van Nederlandse Gemeenten  
 Gemeente Den Haag  
 Gemeente Den Helder  
 Gemeente Urk

### **Secretariaat en voorzitters OVW**