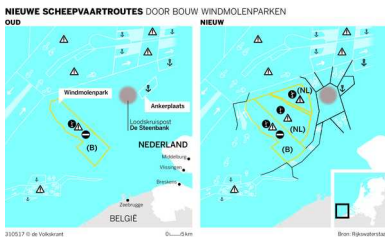


Het wordt steeds drukker op de Noordzee



Frank Schallmaier



VLISSINGEN

Schepen, natuur, vissers en windmolens eisen meer en meer ruimte op in de Noordzee. Voor de Zeeuwse en Belgische kust wijzigen daarom de vaartroutes. Vissers uiten hun bezorgdheid. 'Het wordt één blauw industriegebied.'

BART DIRKS

De Frans Naerebout, het zeebetonningsschip van Rijkswaterstaat, is deze week een paar keer vanaf Vlissingen uitgevaren om nieuwe scheepsroutes te markeren in de zuidelijke Noordzee. Zoals Frans Naerebout zelf in nautische kringen eeuwige roem verwierf door in 1779 een gestrand fregat te redden van een zandbank, zo moet het naar hem vernoemde schip anno 2017 aanvaringen voorkomen tussen de scheepvaart en windmolens op zee.

Rijkswaterstaat legt daarom voor de kust van Zeeland en Zeebrugge twaalf nieuwe boeien. Nog eens negen boeien worden verplaatst, acht gaan uit het water en twaalf krijgen een nieuwe naam.

Deze overzichtelijke klus – de zee

is kalm, het zicht goed – is het slotstuk van twee jaar passen en meten. In de nacht van woensdag op donderdag veranderen de scheepvaartroutes ten zuiden van Rotterdam ingrijpend. Vergelijk het met de ringweg van een grote stad, waar opeens een compleet nieuwe verkeerssituatie geldt met nieuwe af- en opritten, fly-overs en rijrichtingen.

Want ook op zee kan het spitsuur zijn. Op het Nederlandse deel van de Noordzee zijn 260 duizend scheepsbewegingen per jaar, op het Belgische deel nog eens 100 duizend. Ruim de helft is op weg van of naar havens in Nederland of België. Maar de schepen hebben het ruime sop niet voor zichzelf. De zee wordt benut voor visserij, zandwinning, kustbescherming en defensie, er zijn natuurgebieden voor vissen en vogels, op de bodem liggen kabels en leidingen. En er komen steeds meer windturbines buitengaats.

'Het wordt steeds drukker op de Noordzee', beaamt Joris Brouwers vanaf de Frans Naerebout. Als specialist scheepvaart bij Rijkswaterstaat is hij nauw betrokken bij de routewijzigingen. 'We varen nu bij het Belgische windpark voor de kust van Zeebrugge. Aan de noordkant komen vanaf 2019 ook de windturbines van Borssele. België is van plan het aantal windturbines in zee nog verder uit te breiden. Dat zijn de belangrijkste redenen om de scheepvaartroutes te veranderen.'

Ook een ankergebied, waar schepen voor anker kunnen gaan, is een stukje opgeschoven en vergroot. Belangrijk voor de scheepvaart is de nieuwe route naar de loodskruispost Steenbank op volle zee, 25 kilometer van Westkapelle. Hier liggen 24 uur per dag twee vaartuigen van het Nederlands Loodswezen te wachten. Nederlandse en Vlaamse

loodsen gaan hier aan en van boord van schepen vanaf 80 tot wel 400 meter lengte. Ze gaan naar Vlissingen en, via de Westerschelde naar de havens aan de Schelde, waaronder Antwerpen.

'In de oude situatie kun je zien dat schepen vanuit elke richting naar het loodsstation konden varen', zegt Bastiaan Bijvank, manager operaties in de regio Scheldemonden van het Nederlands Loodswezen. 'Door de komst van de windturbines wordt dat vanaf nu strikter geregeld. Het wordt eigenlijk niet ingewikkelder, maar juist duidelijker en veiliger.' Bijvank vindt het vooral belangrijk dat de loodsposten op zee duidelijk zijn gemarkeerd op de nieuwe, internationale kaarten. 'Het moet duidelijk zijn dat op die plekken niet ook windmolenparken kunnen komen. Dan blokkeer je de scheepvaart.'

De visserijsector maakt zich intussen grote zorgen over het toenemende ruimtebeslag op zee. 'Er blijven steeds minder plekken over voor de viskotters', zegt Martin Kuiper van de Nederlandse Vissersbond. 'Iedereen doet zijn dingetje op de Noordzee. Het is intussen één groot industriegebied aan het worden, een blauw industriegebied weliswaar. Je schrikt ervan als je alle toekomstplannen ziet.'

De belangenorganisatie voor Nederlandse beroepsvissers stoort zich vooral aan 'een totaal gebrek aan regie' bij de aanleg van windparken en het aanwijzen van Natura 2000-gebieden waar niet mag worden gevestigd. 'Ze zouden die twee best kunnen combineren, bijvoorbeeld in het noorden bij de Doggersbank. Die vissen hebben geen last van de turbines. Wij raken twee mooie visserijgebieden kwijt.'

Er wordt overwogen om de kotters te laten vissen tussen de

windturbines, maar dat is volgens de beroepsvissers geen optie. Kuiper: 'De turbines zelf zijn niet het probleem, al wil je er natuurlijk niet tegenaan botsen. Het grootste risico zijn de stroomkabels op de zeebodem. Die veranderen na elke storm. Je moet er niet aan denken dat je met je netten verstrikt raakt in die kabels.' Wat Kuiper betreft is de zee in eerste instantie bestemd voor de visserij: 'We willen toch met z'n allen minder vlees eten?' Duurzame energie moet je wat de beroepsvissers betreft vooral op het land opwekken, met zonnepanelen in de stad en windturbines in de polder. 'Maar die discussie lijkt een gelopen race.' Uitwijken richting Engeland is op termijn ook geen optie voor de vissers. 'Met de Brexit wordt wel duidelijk dat de Britten hun wateren alleen voor zichzelf willen hebben.'

Joris Brouwers van Rijkswaterstaat mengt zich liever niet in deze discussie. 'De windenergie legt inderdaad een grote claim op de Noordzee. Dat hebben we als BV Nederland besloten.'

Liever concentreert hij zich op de aanstaande routewijzigingen. Zeekaarten moeten op het juiste moment worden geactualiseerd, de verkeersbegeleiding van de Gemeenschappelijk Nautische Autoriteit informeert kapiteins en rederijen, de Kustwacht staat paraat. De wijzigingen zijn meer dan een onderonsje tussen Nederland en Vlaanderen, ze moesten officieel worden goedgekeurd door de Internationale Maritieme Organisatie in Londen, onderdeel van de Verenigde Naties.