

NL

NL

NL



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 17.12.2010
COM(2010) 771 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE
RAAD, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ
VAN DE REGIO'S**

**MARITIEME RUIMTELIJKE ORDENING IN DE EU – VERWEZENLIJINGEN EN
TOEKOMSTIGE ONTWIKKELING**

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN DE REGIO'S

MARITIEME RUIMTELIJKE ORDENING IN DE EU – VERWEZENLIJINGEN EN TOEKOMSTIGE ONTWIKKELING

1. INLEIDING

1.1. Beleidsachtergrond en doel

In het blauwboek en het actieplan inzake een geïntegreerd maritiem beleid (GMB) voor de Europese Unie¹ wordt maritieme ruimtelijke ordening (MRO) aangemerkt als één van de sectoroverschrijdende instrumenten ter ondersteuning van het GMB.

In 2008 heeft de Commissie de mededeling "Routekaart naar maritieme ruimtelijke ordening: werken aan gemeenschappelijke principes in de EU"² goedgekeurd, waarin zij een reeks basisprincipes voor MRO uiteenzet. In de routekaart heeft de Commissie zich ertoe verbonden een verslag op te stellen over de workshops die in 2009 zouden worden gehouden, alsook verdere stappen en maatregelen voor te stellen. Met de onderhavige mededeling wordt deze verbintenis nagekomen en wordt getracht de huidige context van MRO in de EU te schetsen.

MRO wordt doorgaans gedefinieerd als een proces in het kader waarvan de openbare autoriteiten de verdeling van menselijke activiteiten in mariene gebieden in ruimte en tijd analyseren en organiseren om zo ecologische, economische en sociale doestellingen te verwezenlijken.

2. WAAROM EU-ACTIE INZAKE MRO?

De Commissie wijst erop dat de uitvoering van MRO onder de verantwoordelijkheid van de lidstaten valt en benadrukt dat zij bereid is als bemiddelaar op te treden voor samenwerking en voor de ontwikkeling van een gezamenlijke aanpak. Hoewel op nationaal niveau veel kan worden bereikt, acht de Commissie het belangrijk dat de EU maatregelen neemt om tot een coherent kader voor MRO in de EU te komen:

- Een gezamenlijke aanpak op basis van een gemeenschappelijk kader en vergelijkbare juridische verbintenissen zou een efficiënte en soepele toepassing van MRO in grensoverschrijdende mariene gebieden mogelijk maken en tevens de ontwikkeling van maritieme activiteiten en de bescherming van het mariene milieu begunstigen.
- Toepassing van MRO in alle lidstaten zou bevorderlijk zijn voor een duurzame groei in de maritieme sectoren. MRO is cruciaal voor rechtszekerheid, voorspelbaarheid en transparantie, en helpt de kosten van investeerders en marktdeelnemers, met name die welke in meer dan één lidstaat actief zijn, te verminderen. Deze elementen spelen een essentiële rol bij het bevorderen van investeringen en het creëren van groei en

¹ Mededeling van de Commissie "Een geïntegreerd maritiem beleid voor de Europese Unie", COM(2007) 575 definitief van 10.10.2007 en SEC(2007) 1278 van 10.10.2007.

² COM(2008) 791 definitief van 25.11.2008.

werkgelegenheid in overeenstemming met het Europa 2020-initiatief³. Bovendien kan het verhoogde risico van ruimtelijke conflicten tussen maritieme gebruiksdoeleinden in volle ontwikkeling, inclusief de bescherming van het mariene milieu, bij gebrek aan MRO resulteren in een suboptimale combinatie van groei en duurzaamheid.

- MRO zou de tenuitvoerlegging van de bestaande EU-wetgeving ondersteunen (zie hoofdstuk 5).
- Dankzij een gemeenschappelijke aanpak zouden lidstaten die MRO toepassen, hun expertise kunnen delen met anderen.

3. WORKSHOPS

Met de mededeling over de routekaart is een discussie over MRO in de EU op gang gebracht. In 2009 zijn vijf workshops over MRO gehouden om de principes van de routekaart te bespreken met de lidstaten, de regio's, NGO's en het bedrijfsleven.

De betrokken partijen stonden doorgaans positief tegenover MRO en waren het erover eens dat de tien principes van de routekaart adequaat en omvattend zijn en een belangrijke basis vormen voor de verdere ontwikkeling van MRO op EU-niveau.

Tevens waren zij onder meer de mening toegedaan dat MRO een geïntegreerd en evenwichtig instrument is dat voor duurzaamheid en voorspelbaarheid op lange termijn kan zorgen en de concurrentie voor ruimte in intensief gebruikte gebieden kan sturen. Dit is van cruciaal belang voor alle economische sectoren zoals maritiem vervoer, olie en gas, zand en grind, hernieuwbare energie, visserij, aquacultuur en toerisme, alsook voor de bescherming van het milieu.

Op basis van deze discussie komt de Commissie tot de volgende conclusies.

3.1. Ecosysteemgerichte benadering

In de routekaart wordt de ecosysteemgerichte benadering als overkoepelend principe voor MRO aangemerkt. De besprekingen bevestigden het oordeel van de Commissie dat het ecosysteem de basis van het algemene kader voor MRO moet vormen.

Op grond van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRMS) moet voor het beheer van menselijke activiteiten een ecosysteemgerichte benadering worden gehanteerd (zie punt 5.2). Tijdens de workshops werd erop gewezen dat bepaalde elementen van de KRMS kunnen bijdragen tot de toepassing van MRO en vice versa.

3.2. MRO toesnijden op het gebied en de soort activiteit

Bij MRO moet rekening worden gehouden met alle specifieke kenmerken van het gebied (omvang, dichtheid en aard van de maritieme gebruiksdoeleinden, kwetsbaarheid van het milieu, administratieve en politieke structuur). Beheersgebieden moeten dan ook op basis daarvan worden aangewezen. Een gebied met veel intensieve maritieme gebruiksdoeleinden vereist een gedetailleerder MRO-proces dan een gebied met weinig activiteiten.

³ Mededeling van de Commissie "Europa 2020 - Een strategie voor slimme, duurzame en inclusieve groei", COM(2010) 2020 van 3.3.2010.

3.3. Doelstellingen vaststellen om MRO te sturen

De vaststelling van doelstellingen voor MRO op nationaal of regionaal niveau dient te worden gezien als een proces waarbij eerst strategische doelstellingen worden overeengekomen, die dan nader worden gedefinieerd aan de hand van operationele, d.w.z. duidelijk meetbare en kwantitatieve doelstellingen. Uitgaan van brede visies en algemene doelstellingen biedt meer onderhandelingsruimte, maar voor de opstelling, uitvoering en controle van een plan zijn duidelijker doelstellingen nodig.

De doelstellingen dienen gebaseerd te zijn op langetermijnvooruitzichten en moeten toekomstgericht zijn.

Bij het uittekenen van planologische doelstellingen dient rekening te worden gehouden met regionale zeeën of zeebekkens in hun geheel, met aandacht voor de mondiale dimensie. Strategische of operationele doelstellingen op verschillende ruimtelijke schalen (mondiaal, Europees, regionaal, nationaal, plaatselijk) dienen te worden gezien als componenten van hetzelfde planningskader.

3.4. MRO op transparante wijze ontwikkelen

Transparantie ligt aan de basis van verantwoordingsplicht en wettigheid. Alle besluitvormers en belanghebbenden moeten bekend zijn en alle stadia van het proces moeten duidelijk zijn. Er moet adequaat worden ingespeeld op verwachtingen betreffende het besluitvormingsproces en de redenen voor in het kader van dat proces genomen besluiten moeten worden meegedeeld aan de belanghebbenden en worden gemotiveerd.

3.5. Deelname van belanghebbenden

Alle belanghebbenden dienen in een vroeg stadium te worden betrokken bij het MRO-proces. Dit is van essentieel belang wil men tot synergieën en innovatie komen en de doelstellingen en de voordelen van het proces duidelijk maken. Tussen de verschillende sectoren dient een open debat te worden gevoerd, teneinde conflicten vast te stellen en een weg naar coëxistentie te vinden.

Het is belangrijk rollen en verantwoordelijkheden af te bakenen en interactie aan te moedigen, niet alleen tussen beleidsmakers en belanghebbenden, maar ook tussen groepen van belanghebbenden.

Substantiële participatie van belanghebbenden maakt het proces langer; daarom moet hier voldoende tijd voor worden vrijgemaakt. Deze tijd wordt later tijdens de uitvoeringsfase namelijk weer ingehaald omdat de belanghebbenden zich dankzij hun continue inbreng in het proces meer betrokken en verantwoordelijk voelen.

3.6. Coördinatie binnen lidstaten – besluitvormingsprocessen vereenvoudigen

Het MRO-proces zou baat hebben bij één enkele administratieve entiteit die het proces stuurt (één loket, one-stop-shop) en verantwoordelijkheden en bevoegdheden (bv. nationaal vs. regionaal) kan verduidelijken. Dit betekent niet noodzakelijk dat een *nieuwe* entiteit moet worden opgericht: met een één-loketsysteem dat is gebaseerd op *bestaande* beheersstructuren, kan dit doel worden bereikt.

3.7. De rechtskracht van nationale MRO garanderen

MRO moet worden toegepast overeenkomstig het internationaal recht.

Om de rechtskracht van nationale maritieme ruimtelijke ordening te garanderen, dient te worden gezorgd voor interinstitutionele samenwerking en moeten de administratieve bevoegdheden duidelijk zijn. In een exclusieve economische zone (EEZ) zijn de voorwaarden voor een doeltreffende uitvoering van MRO gunstiger, aangezien deze er gemakkelijker te handhaven is.

Voor de opstelling van een maritiem ruimtelijk plan kan zowel gebruik worden gemaakt van juridisch bindende instrumenten als van indicatieve richtsnoeren. Het is van fundamenteel belang te preciseren wie door het plan is gebonden (d.w.z. economische marktdeelnemers, openbare autoriteiten, het grote publiek).

3.8. Grensoverschrijdende samenwerking en overleg

Communicatie, raadpleging en samenwerking met buurlanden moeten in een vroeg stadium plaatsvinden. Er moeten contactpersonen en -groepen (beleidsmakers, belanghebbenden, onderzoekers, enz.) in de betrokken landen worden aangewezen. Voor een doeltreffende grensoverschrijdende MRO moet een gezamenlijke visie worden ontwikkeld op basis van gemeenschappelijke belangen (bv. offshore-elektriciteitsnet, visserij, scheepvaart).

Een sterke politieke wil tot samenwerking is noodzakelijk.

3.9. Integratie van monitoring en beoordeling in het planologische proces

Een aanpassingsgericht beheer van zeegebieden vereist monitoring en beoordeling, zowel op sociaaleconomisch vlak als op het vlak van milieu en bestuur. Reeds in een vroeg stadium van het proces moeten indicatoren worden vastgesteld. Hierbij dient te worden voortgebouwd op bestaande kaders (op mondiaal, Europees, regionaal, nationaal en plaatselijk niveau). In de monitoring- en beoordelingssystemen dient rekening te worden gehouden met het feit dat natuurlijke mariene milieuprocessen en de verschillende gebruiksdoeleinden van de mariene ruimte verschillende schalen in ruimte en tijd hebben.

3.10. Coherentie tussen ruimtelijke ordening op het vasteland en MRO – verband met GBKG

Aangezien voor de zee geen individuele eigendomsrechten gelden zoals voor het vasteland, zijn de planologische voorwaarden verschillend. Planning van land tot zee is cruciaal en vereist coherentie tussen strategieën en plannen voor maritieme en ruimtelijke ordening, alsook een coherente tenuitvoerlegging daarvan. Bijzondere aandacht dient uit te gaan naar een ruimtelijke strategie voor de overgangszone tussen land en zee, die deel uitmaakt van het proces van geïntegreerd beheer van kustgebieden (GBKG).

Vandaar het nauwe verband tussen MRO in kustwateren en het GBKG (zie punt 5.4).

3.11. Een degelijke gegevens- en kennisbasis

De ontwerpbeginselen van het Europees marien observatie- en datanetwerk (EMODNET) zijn deugdelijk en verenigbaar met die van andere initiatieven die kunnen worden gebruikt voor MRO (zie punt 5.1)⁴.

Gegevens moeten op het passende niveau worden beheerd (mondiaal, Europees, regionaal, nationaal, plaatselijk). Zo zijn bijvoorbeeld gedetailleerdere gegevens nodig in gebieden dichtbij de kust en moeten in het proces verschillende gegevensschalen in aanmerking worden genomen. Voorts zijn verschillende soorten kennis vereist (op het gebied van milieu, op sociaaleconomisch gebied, enz.). Onderzoek om gegevens om te zetten in geïntegreerde kennis ter ondersteuning van MRO op verschillende niveaus⁵ kan worden verricht in het kader van projecten die op grond van de EU-strategie voor marien en maritiem onderzoek worden gefinancierd.

Gegevens en relevante kennis moeten worden verzameld op basis van samenwerking met zeegebieden, niet alleen tussen EU-lidstaten, maar ook met andere partijen binnen deze gebieden, derde landen, regionale organisaties en andere belanghebbenden.

4. ONTWIKKELINGEN OP HET GEBIED VAN MRO SINDS DE MEDEDELING OVER DE ROUTEKAART

4.1. Nationaal niveau

In veel lidstaten hebben zich belangrijke ontwikkelingen op MRO-gebied voorgedaan, en de diversiteit aan zeegebieden en aan menselijke activiteiten hebben geleid tot verschillende benaderingen ten aanzien van MRO. Verschillende administratieve structuren en rechtsstelsels hebben geresulteerd in uiteenlopende beleidslijnen, variërend van een juridisch vacuüm tot beleidslijnen inzake GBKG die ook de zee bestrijken, een gedeeltelijke toepassing van MRO, en een volledige toepassing van MRO in de territoriale wateren en/of de EEZ. Er zijn ook grote verschillen in de diverse bestuursystemen voor MRO (centrale, regionale en/of plaatselijke autoriteiten, betrokkenheid van belanghebbenden, enz.).

De algemene tendens is dat MRO steeds meer wordt toegepast. De ontwikkelingen in de verschillende lidstaten verlopen in een verschillend tempo en ook de daaruit voortvloeiende MRO-processen zullen wellicht verschillen per lidstaat. Hierdoor wordt de conclusie van de Commissie dat de ontwikkeling van een gemeenschappelijke aanpak of een gemeenschappelijk kader voor MRO op EU-niveau gunstig is, kracht bij gezet.

Grensoverschrijdende samenwerking is een cruciaal element. Deze vorm van samenwerking vindt steeds meer ingang in de lidstaten, alsook in projecten in het kader waarvan het potentieel van MRO in regionale zeebekkens wordt geëxploreerd. De behoeften die worden gecreëerd door de recente economische ontwikkelingen, zoals projecten voor een "supernetwerk" voor elektriciteit in de Noordzee, alsook de tenuitvoerlegging van EU-wetgeving (bv. de maatregelen inzake ruimtelijke verdeling in het kader van de KRMS) maken een dergelijke samenwerking noodzakelijk. Dit bevestigt de noodzaak van een gemeenschappelijk kader op EU-niveau om de samenwerking tussen de lidstaten op het gebied van MRO te ondersteunen.

⁴ http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/mediterranean_en.html.

⁵ COM (2008) 534 definitief betreffende een Europese strategie voor marien en maritiem onderzoek.

In derde landen, zoals bijvoorbeeld de VS, Canada en Australië, vinden analoge ontwikkelingen plaats.

4.2. Internationaal niveau

MRO krijgt steeds meer aandacht in diverse internationale fora, zoals de UNESCO/IOC, het Verdrag inzake biologische diversiteit en de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee.

Partijen bij regionale zeeverdragen⁶ zijn vanwege hun betrokkenheid bij het internationale milieubeheer van zeebekkens en de tenuitvoerlegging van de KRMS belangrijke partners voor de EU. MRO maakt veelal deel uit van de werkingssfeer van dergelijke verdragen⁷. Deze ontwikkelingen zijn in overeenstemming met de benadering van de routekaart.

5. HUIDIGE CONTEXT OP EU-NIVEAU

Voor tal van EU-beleidslijnen is een gemeenschappelijke aanpak van MRO op EU-niveau relevant en nuttig.

5.1. Geïntegreerd maritiem beleid van de EU, regionale specificiteiten en mariene gegevens en kennis

De volgende twee aspecten van de tenuitvoerlegging van het GMB zijn van bijzonder belang voor MRO:

- De diversiteit in de zeebekkens rond de EU heeft de Commissie ertoe gebracht om voor de tenuitvoerlegging van het GMB een regionale aanpak voor zeebekkens toe te passen. Voorbeelden hiervan zijn de regionale aanpak voor het noordpoolgebied⁸ en voor de Middellandse Zee⁹, alsook de macroregionale strategie voor het Oostzeegebied¹⁰. Ook voor MRO is het van essentieel belang dat rekening wordt gehouden met de specifieke kenmerken van elk zeebekken.
- Het initiatief van de Commissie inzake mariene gegevens en kennis¹¹ strekt ertoe gemakkelijk toegankelijke mariene kennis en gegevens waarvan de kwaliteit is gecontroleerd, ter beschikking te stellen van het particuliere bedrijfsleven, overheidsinstanties en het mariene wetenschappelijke onderzoek – één voor één belangrijke schakels in de ontwikkeling van MRO.

⁶ Met name het OSPAR-Verdrag voor het noordoostelijke deel van de Atlantische Oceaan, het Verdrag van Helsinki (HELCOM) voor de Oostzee, het Verdrag van Barcelona voor de Middellandse Zee en het Verdrag van Boekarest voor de Zwarte Zee.

⁷ http://www.helcom.fi/Recommendations/en_GB/rec28E_9/.

⁸ Mededeling van de Commissie "De Europese Unie en het noordpoolgebied", (COM(2008) 763 definitief van 20.11.2008).

⁹ Mededeling van de Commissie "Naar een geïntegreerd maritiem beleid voor beter bestuur in het Middellandse Zeegebied", COM(2009) 466 definitief van 11.9.2009.

¹⁰ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's inzake de strategie van de Europese Unie voor het Oostzeegebied, COM(2009) 248 definitief, SEC(2009) 712.

¹¹ Mededeling van de Commissie "Mariene kennis 2020. Mariene gegevens en observatie voor slimme en duurzame groei", COM(2010) 461 definitief van 9.9.2010.

5.2. Kaderrichtlijn mariene strategie (KRMS)

De KRMS¹² is de milieupijler van het GMB. Doel is tegen 2020 een goede milieutoestand in het mariene milieu te bereiken of te handhaven, menselijke activiteiten in mariene gebieden te beheren overeenkomstig de ecosysteemgerichte benadering en bij te dragen tot de integratie van milieuzorg in diverse beleidslijnen¹³. In de richtlijn is gepreciseerd dat het programma van maatregelen die de lidstaten tegen 2015 ter verwezenlijking van deze doelstelling moeten opstellen, ruimtelijke beschermingsmaatregelen kunnen bevatten¹⁴, alsook de beheersing van de verdeling van activiteiten in ruimte en tijd en de coördinatie van beheermaatregelen¹⁵. MRO kan voor de lidstaten bijgevolg een belangrijk instrument zijn ter ondersteuning van bepaalde aspecten van de tenuitvoerlegging van de KRMS, ook in het kader van grensoverschrijdende coördinatie van mariene strategieën. Zowel MRO als de KRMS is afhankelijk van degelijke gegevens en kennis (zie punt 3.11). Er is ook een verband tussen de ruimtelijke maatregelen van de KRMS en de tenuitvoerlegging van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn¹⁶ in kust- en mariene gebieden.

5.3. Europese maritieme activiteiten

Visserij is één van de oudste economische activiteiten in de EU-wateren. De visserijsector wordt niet alleen geconfronteerd met problemen van overcapaciteit van de vloot, de achteruitgang van visbestanden en een verminderde rendabiliteit, maar ook met een toenemende concurrentie voor ruimte. De aquacultuur heeft specifiek voor haar activiteiten voorbehouden gebieden nodig. De vangstsector heeft een flexibele toegang nodig om te kunnen inspelen op veranderingen in het verspreidingspatroon van de visbestanden. Een duidelijk vastgestelde langetermijntoegang tot mariene ruimte is van belang voor beide sectoren, en een MRO-kader dat plaats biedt voor inspraak van de belanghebbenden en dat voorziet in grensoverschrijdende samenwerking, is essentieel. Bovendien kan de mariene kennis van vissers van nut zijn om de locatie van bijvoorbeeld beschermde mariene gebieden en windmolenparken te optimaliseren en tegelijkertijd de kosten te beperken. Met het oog op het visserijbeheer moeten ruimtelijke plannen voor de verschillende zeegebieden onderling samenhangend zijn omdat de bestanden mobiel zijn en besluiten in dit verband op EU-niveau worden genomen in het kader van het GVB. Ook in het belang van de bescherming van het mariene milieu, zoals bijvoorbeeld bij de aanwijzing en afbakening van beschermde mariene gebieden, is nood aan ruimtelijke coherentie en flexibiliteit.

Het gebruik van hernieuwbare energiebronnen is cruciaal voor het EU-beleid inzake klimaatverandering, alsook voor andere EU-beleidslijnen. Bij de richtlijn inzake **hernieuwbare energie**¹⁷ is voor uiterlijk 2020 een streefcijfer van 20% vastgesteld voor het aandeel van dergelijke energie. Offshore hernieuwbare energiebronnen, met name

¹² Richtlijn 2008/56/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid, PB L 164 van 25.6.2008.

¹³ Artikel 1 van de KRMS.

¹⁴ Art. 13, lid 4, van de KRMS.

¹⁵ Bijlage VI bij de KRMS.

¹⁶ Richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna, PB L 206 van 22.7.1992, en Richtlijn 2009/147/EG van het Europees Parlement en de Raad van 30 november 2009 inzake het behoud van de vogelstand, PB L 20 van 26.1.2010.

¹⁷ Richtlijn 2009/28/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en houdende wijziging en intrekking van Richtlijn 2001/77/EG en Richtlijn 2003/30/EG, PB L 140 van 5.6.2009.

offshore-windenergie, zullen hier in aanzienlijke mate toe bijdragen. Offshore-windmolenparken en andere hernieuwbare energiebronnen moeten worden aangesloten op het terrestrische netwerk. In het energie-infrastructuurpakket van de Commissie dat binnenkort wordt goedgekeurd, komen nieuwe eisen inzake netinfrastructuur aan de orde. Voor deze installaties zal veel ruimte nodig zijn, ook in grensoverschrijdende gebieden. Een gemeenschappelijke aanpak en een versterkte grensoverschrijdende coördinatie op het gebied van MRO zullen aanzienlijke voordelen opleveren. Door de EU gefinancierd onderzoek in het kader van het zevende kaderprogramma voor onderzoek (KP7) moet de ontwikkeling van offshore hernieuwbare energie ondersteunen en MRO optimaliseren.

Sommige delen van de kustwateren van de EU worden intensief geëxploiteerd voor de productie van olie en gas. Het is voor de EU van vitaal belang om de veiligheid van **offshore-olie- en gasactiviteiten** te waarborgen. Naar aanleiding van de ramp met het Deepwater Horizon-platform is de Commissie voornemens uitgebreide EU-wetgeving inzake olieplatforms voor te stellen om de hoogste veiligheidsnormen te garanderen. In de mededeling van de Commissie van 2010 betreffende de veiligheid van offshore-olie- en gasactiviteiten¹⁸ wordt erop gewezen dat de overheid verantwoordelijk is voor de vaststelling van een correct regelgevingskader voor offshore-activiteiten, waarbij rekening wordt gehouden met de beginselen van MRO.

In de wateren rond de EU is er een druk **maritiem vervoer**. Het gebruik van de zee voor maritiem vervoer en verkeersscheidingsstelsels worden op internationaal niveau geregeld, hoofdzakelijk door het VN-Zeerechtverdrag, het Solas-verdrag en IMO-resoluties. Overeenkomstig Richtlijn 2002/59/EG werken de lidstaten en de Commissie samen bij de invoering van verplichte verkeersbegeleidingssystemen en passende scheepsrouteringssystemen¹⁹. MRO kan hierbij ondersteuning bieden, rekening houdend met internationaal en op EU-niveau overeengekomen scheepvaartroutes en het beheer daarvan, en met vaartuibewegingen daarbuiten. De voordelen van de korte vaart (milieuprestatie en energieverbruik) hebben de Commissie aangemoedigd deze wijze van vervoer te bevorderen via initiatieven zoals "snelwegen op zee" en een "Europese maritieme vervoersruimte zonder belemmeringen"²⁰. Maatregelen in het kader van deze initiatieven vereisen coördinatie van de daarmee samenhangende ruimtelijke maatregelen.

5.4. Geïntegreerd beheer van kustgebieden (GBKG)

Het GBKG heeft tot doel te voorzien in een omvattend beheerskader voor het hele kustgebied, inclusief milieubeleid, ruimtelijke ordening, industriebeleid en andere beleidslijnen en instrumenten die gevolgen hebben voor kustgebieden. Het GBKG strekt ertoe het economische en sociale welzijn van kustgebieden te verbeteren en draagt bij tot de ontwikkeling van het volledige potentieel ervan. In de praktijk is het veeleer gericht op het land en het gebied vlakbij de kust. MRO is daarentegen meer geconcentreerd op de verdeling van ruimte en het bereiken van een evenwicht in de ruimtelijke gebruiksdoeleinden van

¹⁸ Mededeling van de Commissie "De veiligheid van offshore-olie- en -gasactiviteiten beter waarborgen", COM(2010) 560 definitief van 12.10.2010.

¹⁹ Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad, PB L 208 van 5.8.2002.

²⁰ Richtlijn 2010/65/EC van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten en tot intrekking van Richtlijn 2002/6/EG.

mariene gebieden, hoewel er op het vlak van de betrokkenheid van de belanghebbenden gelijkenissen zijn.

Het Europees Parlement en de Raad hebben in 2002 een aanbeveling²¹ aangenomen waarin de stappen worden uiteengezet die de lidstaten moeten nemen om nationale GBKG-strategieën te ontwikkelen. De EU heeft het protocol van Barcelona inzake het GBKG voor het Middellandse Zeegebied in 2010 geratificeerd²².

6. ONTWIKKELING VAN HET MRO-CONCEPT OP EU-NIVEAU

Met het oog op de ontwikkeling van MRO heeft de Commissie studies opgezet over diverse aspecten van MRO:

- in 2008: een studie over de juridische aspecten van MRO²³;
- in 2010: een studie over de economische gevolgen van MRO, waarin wordt geconcludeerd dat deze bestaan in lagere transactiekosten voor nieuwe maritieme activiteiten en een beter investeringsklimaat²⁴;
- in 2010: een studie naar het potentieel van MRO in het Middellandse Zeegebied²⁵.

Voorts is in 2009 een belangrijk onderzoeksproject op grond van het zevende kaderprogramma van start gegaan, waarmee wordt beoogd te voorzien in geïntegreerde beheersinstrumenten voor monitoring, evaluatie en tenuitvoerlegging van maatregelen voor ruimtelijk beheerde gebieden.

Daarnaast zal de EU twee proefprojecten inzake MRO in de Oostzee en het noordoostelijke deel van de Atlantische Oceaan, met inbegrip van de Noordzee en het Kanaal, cofinancieren. Bij elk project zijn instanties van ten minste twee lidstaten betrokken, en het doel is praktische ervaring met de toepassing van MRO in een grensoverschrijdend gebied op te doen²⁶. De Commissie heeft ook een voorstel voor een verordening goedgekeurd ter ondersteuning van de verdere ontwikkeling van een GMB, dat zal bijdragen tot de ontwikkeling van MRO in de periode 2011-2013; hierin worden met name meer proefprojecten inzake grensoverschrijdende MRO voor geselecteerde maritieme gebieden voorgesteld²⁷.

Tot slot zij opgemerkt dat een aantal INTERREG-programma's²⁸ belangrijke MRO-componenten omvat. Het LIFE-programma ondersteunt maatregelen inzake ruimtelijk beheer in het kader van het Natura 2000-netwerk en de toepassing van de ecosysteemgerichte benadering bij de uitvoering van de KRMS. Deze projecten zijn essentieel voor de

²¹ Aanbeveling van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2002 betreffende de uitvoering van een geïntegreerd beheer van kustgebieden in Europa 2002/413/EG, PB L 148 van 6.6.2002.

²² Besluit van de Raad van 13 september 2010 (2010/631/EU).

²³ http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/spatial_planning_en.html#6.

²⁴ http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/study_msp_en.html.

²⁵ http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/spatial_planning_en.html.

²⁶ http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/call_proposals_tenders_en.html.

²⁷ Voorstel voor een besluit van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een programma ter ondersteuning van de verdere ontwikkeling van een geïntegreerd maritiem beleid, (COM(2010) 494 definitief van 29.9.2010).

²⁸ http://www.plancoast.eu/files/baltcoast_final_report.pdf; <http://www.balance-eu.org>;
<http://www.plancoast.eu/>; <http://www.baltseaplan.eu>.

ontwikkeling van goede praktijken en ervaringen op het gebied van MRO in een grensoverschrijdende context.

7. CONCLUSIES EN VOORUITZICHTEN

De Commissie trekt drie belangrijke conclusies uit de ervaringen die met MRO zijn opgedaan sinds de lancering van het geïntegreerd maritiem beleid van de EU en van de mededeling over de routekaart naar MRO:

- Uit het raadplegingsproces naar aanleiding van de routekaart kwam een brede consensus naar voren over de noodzaak van een gemeenschappelijke aanpak van MRO; voorts werd bevestigd dat er belangstelling is voor een verdere ontwikkeling van MRO op EU-niveau om de in punt 2 genoemde redenen.
- In de lidstaten wordt gewerkt aan de ontwikkeling van MRO, maar op ad hoc basis, met verschillende methodes en tijdschema's. Een coherenter aanpak zou de potentiële waarde van MRO voor de gehele EU, alsook voor de verschillende zeebekkens, aanzienlijk verhogen.
- Een betere coördinatie van de ruimtelijke ordening voor zeebekkens, in het kader van de huidige economische ontwikkelingen en van de tenuitvoerlegging van EU-beleidslijnen en -wetgeving, zou MRO zeer ten goede komen omdat dit zou resulteren in parameters die grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van MRO tussen de lidstaten zouden vergemakkelijken.

In het licht van deze conclusies is de Commissie van oordeel dat de inspanningen ten behoeve van een gemeenschappelijke aanpak van MRO absoluut moeten worden voortgezet en dat zij een duidelijke meerwaarde bieden. Verdere actie inzake MRO op EU-niveau moet gebaseerd zijn op de significante ervaring die is opgedaan in de lidstaten en in internationale fora en derde landen. De Commissie meent voorts dat een belangrijke meerwaarde van verdere actie inzake MRO op EU-niveau erin bestaat de inspanningen te concentreren op grensoverschrijdende aspecten en de vaststelling van een gemeenschappelijk procesgericht kader waarbinnen de lidstaten MRO optimaal kunnen uitvoeren. De Commissie zal bijgevolg een voortzetting van de actie inzake MRO in 2011 voorstellen.

Verdere actie inzake MRO op EU-niveau moet worden gecoördineerd met en ondersteuning bieden aan huidige en toekomstige beleidslijnen en initiatieven op het gebied van maritiem beleid, inclusief met name de tenuitvoerlegging van de KRMS en toekomstige ontwikkelingen van het GBKG, met volledige inachtneming van de bestaande bevoegdheden en jurisdicties van de betrokken autoriteiten.

Om de koers voor de toekomst te bepalen, heeft de Commissie een effectbeoordeling opgezet, inclusief een openbare raadpleging, om een aantal opties te onderzoeken om MRO verder te bevorderen en te ontwikkelen, in samenhang met opties om het GBKG verder te ontwikkelen en rekening houdend met andere EU-beleidslijnen. Deze opties zullen in principe het volgende omvatten:

- Niet-bindende opties, zoals de uitwisseling van goede praktijken, grensoverschrijdende projecten, studies en onderzoek en richtsnoeren en/of aanbevelingen.
- Opties op het gebied van wetgeving met het oog op een stevige juridische basis voor de gemeenschappelijke aanpak en grensoverschrijdende samenwerking, waarbij de tenuitvoerlegging aan de lidstaten wordt overgelaten.
-