



Inrichting Noordzee

Standpunt

22 juli 2025 #Veilig varen Gedownload op 28-05-2026

“De scheepvaartroutes op de Noordzee zijn de levensaderen van de Nederlandse economie. Bij de ruimtelijke (her)indeling van de Noordzee moet de Nederlandse overheid zekerstellen dat schepen veilig en vlot kunnen blijven navigeren in die scheepvaartroutes.”

Waarom is dit belangrijk?

De Noordzee biedt een zee van mogelijkheden. Het lijkt een braakliggend bouwterrein voor de aanleg van offshore infrastructuur: windmolens, eilanden, **zeeboerderijen** + en ook klonken geluiden over de mogelijkheid van een vliegveld op zee. Ideaal om de klimaatdoelen te halen, zonder overlast voor de burgers op het vasteland.

In werkelijkheid wordt de Noordzee al voor heel veel doeleinden gebruikt en is de vrije ruimte in de Noordzee schaars. Zo varen er jaarlijks 250.000 schepen in het Nederlandse deel van de Noordzee. 50.000 daarvan doen een Nederlandse haven aan. Daarmee is dit deel van de Noordzee een van de drukste vaargebieden ter wereld. Deze scheepvaartroutes zijn de levensader van de Nederlandse economie. Een groot deel van de schepen vaart door de **verkeersscheidingsstelsels** + langs de Nederlandse kust en naar de Nederlandse zeehavens.

Nederland werkt toe naar 21 GW aan windenergie op zee in 2030, en wellicht naar 50 GW in 2040 en 70 GW in 2050. Dit houdt in dat er veel windturbineparken op zee komen.

Stand van zaken

Annet Koster bij
NIEUWSUUR
INRICHTING
NOORDZEE

13/06/2024



DEZE VIDEO IS BESCHIKBAAR ALS U DE COOKIES [ACCEPTEERT](#)

Hoe lossen we dit op?

Op 19 juni 2020 is het onderhandelaarsakkoord voor de Noordzee ('Noordzeeakkoord') aangeboden aan de Tweede Kamer. Hierin zijn geen aanvullende afspraken voor de scheepvaart opgenomen. In het voorstel wordt voor de zeescheepvaart wel het uitgangspunt gehanteerd dat "bij de aanwijzing van gebieden op zee voor een bepaald doel de veiligheid en bereikbaarheid voor de scheepvaart moet worden geborgd. Als er door nieuwe functies veiligheidsrisico's ontstaan dienen die te worden gemitigeerd. De daarvoor benodigde maatregelen moeten voor ingebruikname zijn gerealiseerd."

In het belang van de internationale zeescheepvaart roept de KVNR de Nederlandse overheid op om in de processen die leiden tot een ruimtelijke (her)indeling van de Noordzee zeker te stellen dat zeeschepen veilig en vlot kunnen blijven navigeren wanneer zij langs de Nederlandse kust of naar de Nederlandse havens varen. De KVNR vraagt het volgende:

Zorg voor VTS-dekking



Alle Nederlandse windmolenparken - en zo mogelijk het gehele Nederlandse continentaal plat - moeten onder (radar-)dekking van een **scheepvaartverkeersbegeleidingssysteem** + (Vessel Traffic Service - VTS) gebracht worden. De Kustwacht zal waarschijnlijk extra VTS-operators en extra VTS-apparatuur nodig hebben voor VTS buiten de 12 nautische zeemijl (grens territoriale wateren).

Zorg voor assitentieschepen bij de windmolenparken



Er moeten bij ieder windmolenpark assistentieschepen komen te liggen om in geval van nood een aanvaring van een schip met windmolens te verijdelen.

Zorg voor een goede aansluiting met Duitsland en Denemarken



De Nederlandse overheid moet in samenspraak met Duitsland en Denemarken zekerstellen dat de Nederlandse zeescheepvaartrouteringsmaatregelen ten noordoosten van de Waddeneilanden goed aansluiten bij de (toekomstige) Duitse en Deense zeescheepvaartrouteringsmaatregelen.

Het moet worden voorkomen dat schepen gevaarlijke scherpe bochten moeten maken of onnodig moeten weven of kruisen met ander scheepvaartverkeer. Daarom moet er boven en in het verlengde van het verkeersscheidingsstelsel 'West Friesland' een te vermijden restrictiegebied ('clearway') komen waar geen windmolenparken gebouwd worden. Een eventuele aanpassing van de scheepvaartroutes in de Nederlandse EEZ - met de benodigde goedkeuring van de Internationale Maritieme Organisatie (het VN-agentschap voor maritieme zaken) - mag niet het sluitstuk van de besluitvorming in de Noordzeestrategie worden.

Houd alvast rekening met toenemend verkeer via de Noordoostelijke Doorvaart



De Noordoostelijke Doorvaart boven Noorwegen en Rusland wordt steeds toegankelijker voor zeeschepen voor een steeds langer deel van het jaar. Deze route levert een besparing op van het aantal zeemijlen dat een zeeschip moet varen vanuit het Verre Oosten naar Nederland, in vergelijking met de route via de Indische Oceaan.

Deze Noordoostelijke Doorvaart zal steeds vaker genomen worden door steeds meer schepen die dat op een voor het mens, milieu, schip en lading veilige manier te kunnen doen. Het is belangrijk dat hier nu al op geanticipeerd wordt bij de indeling van het Nederlandse deel van de Noordzee en de te nemen zeescheepvaartrouteringsmaatregelen.

Neem de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over



Uit het rapport 'Schipperen met ruimte' van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) blijkt dat de simulaties die de OvV bij het Marin heeft laten uitvoeren laten zien dat de gehanteerde breedte van de bufferzone tussen de verkeersbanen en de windparken, lang niet altijd voor alle schepen onder alle realistische weersomstandigheden toereikend is om een volledige 'rondtorn' te kunnen maken. Voor deze breedte van de bufferzone wordt nu uitgegaan van een 'maatgevend schip' waarbij uitsluitend naar de scheepslengte (400 meter) wordt gekeken. De bevindingen van de OvV

laten zien dat er niet alleen naar de scheeps lengte maar óók naar de diepgang van de schepen t.o.v. de waterdiepte en de windvang van de schepen gekeken moet gaan worden.

Dit bevestigt het jaren oude pleidooi van o.a. de KVNR dat deze gehanteerde breedte van de bufferzone als minimale afstanden gezien moeten worden die geen rekening houden met wind en de effecten van ondiep water. De KVNR onderschrijft daarom de aanbeveling van de OvV dat bij het bepalen van de breedte van de bufferzone:

- een internationaal gezamenlijk gedragen beeld over hoe de scheepvaart zich veilig rondom vaste objecten kan bewegen cruciaal is; en
- de internationale kaders daarvoor via de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) moeten worden besproken en waar nodig aangepast worden.

De KVNR roept het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op om deze aanbevelingen over te nemen.

[Download het OvV Rapport](#)



Stand van Zaken - 22 juli 2025

Op 17 februari 2025 is een vervolgreactie op het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) naar de Tweede Kamer gestuurd. Dit rapport bevat aanbevelingen over scheepvaartveiligheid in relatie tot de bouw van windparken op zee.

Het [regeerprogramma](#) van het kabinet-Schoof, gepubliceerd op 13 september 2024 geeft aan dat het kabinet in lijn met de aanbevelingen uit het OvV-rapport risicoanalyses uitvoert voor de bouw van windparken om zo de scheepvaartveiligheid te borgen.

“voor het borgen van scheepvaartveiligheid het kabinet bij de bouw van windparken op zee risicoanalyses uitvoert volgens de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid.”

Dossierhouder en persvoorlichting

Auteur



Niels van de Minkelis

HOOFD VEILIGHEID EN MILIEU

06 4824 0287



minkelis@kvn.nl



Andere interessante items...

22-07-2025

Maritime Single Window

“Om zeevervoer makkelijker te maken moeten zeeschepen hun meldingen voor aankomst in havens eenvoudig, eenmalig en overal hetzelfde kunnen doen. Daarom wil de KVN een snelle en goede invoering van het Europese maritieme éénloketsysteem (EMSWe)”

