



# Veilige scheepvaart boven de Waddeneilanden

Nieuws

28 maart 2025 #Veilig varen Gedownload op 09-07-2026

## Studie over de scheepvaart boven de Waddeneilanden

Het Maritime Research Institute Netherlands (Marin) heeft in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een studie uitgevoerd over de scheepvaart in het deel van de Nederlandse Noordzee boven de Waddeneilanden. Op 25 maart heeft het Marin het rapport "Reguliere scheepvaart in de scheepvaartroutes ten noorden van Nederland" gepubliceerd.

Een interessant en relevant rapport. De belangrijkste cijfers uit het rapport op een rijtje:

In het onderzochte gebied boven de Waddeneilanden waren er in de periode 2017-2023 maar liefst 400.000 scheepsbewegingen, slechts 36 incidenten en geen enkel milieu-incident met een tankschip.

Van die 36 incidenten ging het:

- 6 keer om verloren lading,
- 3 keer om een verloren anker,
- 3 keer om een aanvaring, 1 keer om brand,
- 1 keer om een gezonken schip en 22 keer om een technische storing.
- Van die 22 technische storingen ging het volgens het Marin slechts in enkele gevallen om een onbestuurbaar schip.

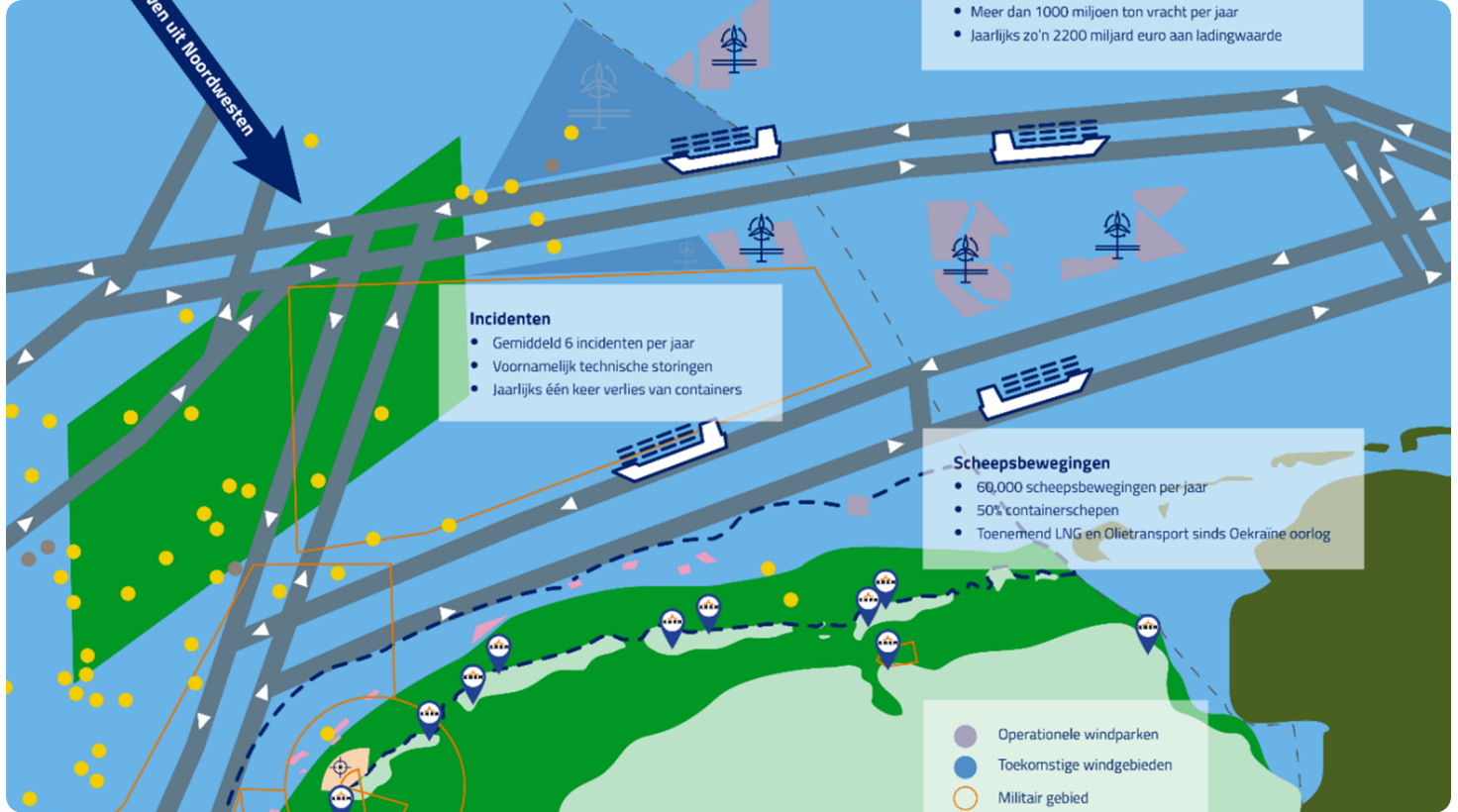
Schip type	Incident						Totaal
	Anker verloren	Lading verloren	Aanvaring	Brand	Technisch	Gezonken	
Bulk	1				1		2
Chemicaliën			1		2		3
Olie					3		3
Visserij			1			1	2
Container		6			5		11
Stukgoed	2		1		8		11
RoRo				1	2		3
Recreatie					1		1
<b>Totaal</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>22</b>	<b>1</b>	<b>36</b>

Tabel 5-1 uit Marin rapport "Reguliere scheepvaart in de scheepvaartroutes ten noorden van Nederland"

Deze cijfers spreken voor zich. De maritiem verzekeraar Allianz doet jaarlijks onderzoek op basis van hun gegevens. Allianz geeft al jaren in haar jaarlijkse Safety & Shipping Review aan dat wereldwijd gezien de zeescheepvaart steeds veiliger wordt. Steeds minder incidenten terwijl er juist steeds meer schepen bijkomen.

Deze cijfers en het beeld dat het Marin nu schets passen in het beeld dat Allianz al langer schetst.

De KVNR is blij met deze cijfers en dit rapport van het Marin. Het helpt in het duiden van de veiligheid op zee en in het publieke debat. Ieder incident op zee is er één teveel. Tegelijkertijd is het goed om daarbij het gehele plaatje niet uit het oog te verliezen. Het Marin schetst nu dat plaatje voor het Nederlandse deel van de Noordzee boven de Waddeneilanden.



Appendix 1 uit Marin rapport "Reguliere scheepvaart in de scheepvaartroutes ten noorden van Nederland"

# Het hele rapport van Marin lezen dat kan hier!

Lees meer

## Neem contact op met...

Auteur



**Niels van de Minkelis**

HOOFD VEILIGHEID EN MILIEU

06 4824 0287

[minkelis@kvnr.nl](mailto:minkelis@kvnr.nl)



## Andere relevante items...



**Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MKB**

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, bevoorrading, werkgelegenheid, strategische autonomie en maritieme kennis. Met maritieme ondernemingen opereren als MKB, maar dragen investeringskennis en regelgeving die veel zwaarder zijn dan bij een gemiddeld MKB-bedrijf!

Dat komt doordat de zeevaart tot de meest gereguleerde sectoren behoort: reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd nationale regels en codes, uitvoeren, aan talloze verplichte certificaten aan boord hebben en voortdurend rekening houden met controle op naleving van havenvoorschriften.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MKB-betaling die rekening houdt met kapitaalintensieve, internationaal concurrerende en sterk gereguleerde ondernemingen in de maritieme sector. Het betreft of reders vanuit Nederland blijven investeren, of schepen onder Nederlandse vlag blijven voeren, of nautische kennis voor Nederland behouden blijft en of ondernemers de ruimte hebben om te verkorten en te innoveren.

**Regelruimte aanpakken**  
De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelgeving zich niet laat vergelijken in een afzonderlijke nationale vergelijking. Reders en maritieme ondernemers hebben te maken met een stapeling van Nederlandse wet- en regelgeving, Europese verplichtingen en internationale voorschriften, onder meer vanuit IMO-verdragen. Juist die cumulatieve macht dat de regelgeving in de praktijk steeds zwaarder wordt, terwijl afzonderlijke verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij

naauwlijks nog als afzonderlijke knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de recente Kluisman-gesprekken om de regelgeving voor MKB-industriebedrijven met 20% te verminderen. Die lijn zou ook moeten gelden voor de zeevaart op te leveren sectorale regelgevingsdoelen, waaronder het onderzoek naar de maritieme sector. Als uit zijn onderzoek blijkt waar de stapeling zit, moet daar automatisch een sectorale reductieplicht aan worden verbonden.

- Concreet zetten wij in op de volgende punten:
- de 20%-reductieplichtstelling voor regelgevingsdoelen ook toe te passen op de zeevaart op te leveren sectorale regelgevingsdoelen, waaronder het maritieme onderzoek;
  - per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, termijnen en meetbare latenzuivering;
  - brancheorganisaties en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelgeving maar ook uitvoeringsproblemen, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, toezicht en administratieve verplichtingen worden meegenomen; regelgeving structureel te agenderen in Europese en internationale (JAC) overleggen, omvat een belangrijk deel van de lasten voor reders, voortvarende uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale knelpunten worden voorkomen, nog te vaak doet Nederland zaken anders dan in buurlanden of andere EU-landen.



**Position Paper KVNR Commissiedebat MKB**

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, bevoorrading, werkgelegenheid, strategische autonomie en maritieme kennis.

29-06-2026



**KONINKLIJKE  
VERENIGING VAN  
NEDERLANDSE  
REDERS**



## **KVNR: enkele Nederlands gevlagde schepen maken veilige passage door Straat van Hormuz**

Sinds de ondertekening van het MoU tussen de Verenigde Staten en Iran zijn er tijdvensters ontstaan waarop schepen de Perzische Golf veilig hebben kunnen verlaten.

25-06-2026



## **Laat de ETS-opbrengsten niet varen, maar investeer ze terug in een schone zeevaart!**

Tegenwoordig plakken we op steeds meer zaken een prijs. CO<sub>2</sub> is daarop geen uitzondering. Met de uitbreiding in 2024 van het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS) naar de...

24-06-2026

