



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/134756

Datum 1 juli 2022
Betreft Toezegging internationale benchmark doorvaartbeleid

Geachte voorzitter,

Tijdens het commissiedebat Maritiem van 24 november jl. is toegezegd uw Kamer te informeren over de regelgeving met betrekking tot doorvaarbaarheid van windenergiegebieden in de Noordzee en de mogelijke verschillen tussen de regelgeving in omliggende landen. In deze brief wordt die toezegging gestand gedaan. Aanleiding voor de toezegging zijn vragen van D66 over de veiligheid en bruikbaarheid van doorvaatpassages voor de zeilende recreatievaart en de beroepschartervaart.

In deze brief wordt eerst ingegaan op het Nederlandse doorvaartbeleid en het dilemma dat het streven tot multifunctioneel ruimtegebruik in windenergiegebieden introduceert. Vervolgens wordt de vergelijking getrokken met het doorvaartbeleid in de omliggende landen. Ter afsluiting volgt een passage over het harmoniseren van het doorvaartbeleid op de Noordzee.

Doorvaartbeleid Nederland

Doorvaart richt zich op de vraag hoe de Noordzee bij de uitrol van Wind op Zee bereikbaar en bevaarbaar blijft voor niet-routegebonden schepen. Dit betreft bijvoorbeeld de bereikbaarheid van visgronden, boorplatformen en (internationale) recreatiehavens. Daarbij dient rekening te worden gehouden met het vertrekpunt van het Programma Noordzee 2022-2027 om windenergiegebieden zoveel mogelijk multifunctioneel te gebruiken. Voor de windenergiegebieden betekent dit dat, naast doorvaart, ook wordt gestreefd naar de ontwikkeling van alternatieve vormen van visserij en aquacultuur en duurzame energieopwekking anders dan met windturbines (medegebruik). Doorvaart en medegebruik zijn veelal conflicterende vormen van ruimtegebruik. Het merendeel van de medegebruiksvormen maakt namelijk gebruik van vaste constructies in de waterkolom zoals drijvende zonnepanelen en schelpdierkwekerijen. Dergelijke constructies gaan niet samen met doorvaart. Het is daarom noodzakelijk doorvaart en medegebruik ruimtelijk te scheiden.

Om doorvaart in windenergiegebieden te faciliteren en ruimtelijk te scheiden van medegebruik, is in het Programma Noordzee 2022-2027 vastgesteld dat doorvaart onder voorwaarden is toegestaan in hiervoor aangewezen doorvaatpassages. Doorvaatpassages worden ingericht als een tweerichtingsverkeersstelsel waar

scheepvaart het windenergiegebied kan doorkruisen. Het gebruik van de doorvaartpassages wordt toegestaan voor schepen tot 46 meter lengte. Daarmee zijn de passages geschikt voor de kottervloot en een groot deel van de recreatievloot. Schepen mogen ook 's nachts gebruik maken van de doorvaartpassages, mits ze hiervoor zijn toegerust. Onder uiteenlopende (weers)omstandigheden geldt onverkort het principe van goed zeemanschap voor het bepalen of het veilig is door een doorvaartpassage te varen. Deze uitgangspunten voor doorvaart gelden voor alle windenergiegebieden die vallen onder de (aanvullende) routekaart wind op zee 2023 en 2030 en daarna.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/134756

De keus om doorvaart en medegebruik ruimtelijk te scheiden door gebruik te maken van doorvaartpassages sluit aan op de afspraken uit het Noordzeeakkoord. Ook voldoet het aan het uitgangspunt van het Programma Noordzee 2022-2027 om het veiligheidsniveau op de Noordzee minimaal te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Uit het *Formal Safety Assessment (FSA)* uitgevoerd door MARIN¹ blijkt dat het totaal aantal verwachte incidenten bij doorvaart in passages lager is dan bij integrale doorvaart.

Vergelijking met omringende Noordzeelanden

Het doorvaartbeleid in de omringende Noordzeelanden is weergegeven in Tabel 1. Dit overzicht is opgesteld op basis van een schriftelijke vragenronde en waar nodig aanvullende interviews en mailwisselingen met de betreffende landen. De resultaten zijn besproken met de sector. Hieruit blijkt dat de geïdentificeerde internationale verschillen in doorvaartbeleid overeenkomen met het beeld dat de sector hierover heeft.

Tabel 1: Overzicht doorvaartbeleid Noordzeelanden

	Nederland	Verenigd Koninkrijk	Duitsland	België	Denemarken
Doorvaart regime	Doorvaart in passages onder voorwaarden	Integrale doorvaart	Integrale doorvaart onder voorwaarden	Geen doorvaart	Integrale doorvaart
Maximale scheepslengte	46 meter	Geen	24 meter	N.v.t.	Geen
AIS vereist	Ja	Nee	Ja	N.v.t.	Nee
Voorwaarden weerscondities	Geen	Geen	Alleen bij daglicht Zicht min. 1000 meter Windkracht max. 6 Bft	N.v.t.	Geen

Uit het overzicht blijkt dat de doorvaartregimes en de gestelde voorwaarden aan de schepen en qua weerscondities verschillen. Denemarken en het Verenigd Koninkrijk laten de keus om door te varen over aan het principe van goed zeemanschap. Dit betekent dat de kapitein zelf dient te beoordelen of hij

¹ <https://www.noordzeeloket.nl/@247458/formal-safety-assessment-doorvaart-passages/>

verantwoord door een windpark kan varen. Duitsland stelt wel voorwaarden aan de schepen en de weerscondities en in België zijn de parken geheel afgesloten voor doorvaart. Het Nederlandse beleid bevindt zich ergens in het midden van dit spectrum van integrale doorvaart tot volledige afsluiting.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/134756

Om de verschillen tussen het Nederlandse doorvaartbeleid en dat van de omringende Noordzeelanden te kunnen duiden, is ook de ambitie voor medegebruik vergeleken. Uit navraag bij de omringende Noordzeelanden blijkt dat geen van deze landen expliciete beleidsambities voor vormen van medegebruik in windenergiegebieden heeft geformuleerd. Het spanningsveld tussen doorvaart en medegebruik is daarom in deze landen niet van invloed geweest op het doorvaartbeleid.

Daarbij wordt benadrukt dat bovenstaande een momentopname betreft. Alle vier de landen geven aan dat medegebruik wel op de agenda staat en dat het mogelijk is dat de ambitie voor medegebruik in windparken zich de komende jaren (verder) ontwikkelt. In België wordt er al wel zeevier gekweekt in een van de windenergiegebieden. Vanwege de volledige afsluiting van Belgische windenergiegebieden voor doorvaart heeft dit echter geen consequenties voor de niet-routegebonden scheepvaart. Daarbij geeft België aan dat het doorvaartregime voor nieuwe windparken niet noodzakelijk gelijk wordt aan het regime in de reeds aangelegde parken. Wanneer er een nadrukkelijke behoefte blijkt aan medegebruik, wordt het doorvaartregime integraal afgewogen met de behoefte voor medegebruik. Duitsland, België en het Verenigd Koninkrijk sluiten geen van alle uit dat de ontwikkelingen op het gebied van medegebruik in de toekomst gevolgen kunnen hebben voor het doorvaartregime. Denemarken heeft zich hier niet expliciet over uitgelaten.

De weg naar harmonisering

Nederland loopt in haar ambities voor multifunctioneel gebruik van windenergiegebieden vooruit op de omringende Noordzeelanden die voor deze benchmark zijn benaderd. Daarmee is medegebruik in Nederland, in tegenstelling tot in de omringende Noordzeelanden, een bepalende factor in de vormgeving van het doorvaartbeleid. Dit verklaart voor een belangrijk deel de verschillen in beleid voor de doorvaarbaarheid van windenergiegebieden. De medegebruiksambities in de omringende Noordzeelanden staan echter niet stil en vragen mogelijk in de toekomst om heroverweging van de doorvaartregimes. Ook het medegebruik in Nederland is nog in beweging. Dit biedt de mogelijkheid om op termijn het doorvaartbeleid internationaal te harmoniseren. De Nederlandse kennis en ervaring op het gebied van doorvaart en medegebruik zal daarbij gedeeld worden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers