

# Voortgangsrapportage over scheepvaartveiligheidsprogramma Wind op Zee

Met de oplevering van de windparken Hollandse Kust Zuid en Hollandse Kust Noord liggen er straks bijna 700 windturbines in de Noordzee. Maar wat betekent dat voor de scheepvaart? “In 2025 komen we met een beleidsadvies over scheepvaartveiligheid in offshore windparken. Onze voortgangsrapportage zorgt voor transparantie op de weg daarnaartoe,” verklaart programmamanager Kees Storm van Rijkswaterstaat Zee en Delta.

Kees Storm doelt op de tweede voortgangsrapportage van het programma ‘Maatregelen scheepvaartveiligheid wind op zee’, die oktober 2022 in het IDON is gepresenteerd. Daarna werd de rapportage aangeboden aan het DG-Noordzeebeeraad.

Kees is adviseur scheepvaartveiligheid bij Rijkswaterstaat Zee en Delta. Samen met zijn collega Jacqueline van den Bosch van Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving, trekt hij het programma ‘Maatregelen scheepvaartveiligheid wind op zee’. De voortgangsrapportage gaat over de uitvoering van dit meerjarige programma, dat in 2020 startte in opdracht van de ministeries van EZK en IenW.

Het gaat om maatregelen die nodig zijn om de windparken op zee te realiseren, rekening houdend met de scheepvaartveiligheid. Het uitgangspunt is dat het totale risico voor de scheepvaart op de Noordzee niet toeneemt, of beter nog: dat het totale risico op incidenten juist vermindert.

## Belang van de rapportage

“We maken de rapportage op verzoek van onze Stuurgroep, zodat we de ontwikkelingen tijdens de looptijd van het meerjarige programma beter in de gaten kunnen houden. Met de rapportages kunnen we het IDON maar ook onze bredere omgeving op hoofdlijnen informeren.”

Een aantal incidenten begin dit jaar, onder meer met de Julietta D in windpark Hollandse Kust zuid, heeft de maatschappelijke belangstelling voor scheepvaartveiligheid in relatie

tot windparken op zee versterkt. Zo is de Onderzoeksraad voor Veiligheid een onderzoek gestart naar de drukte op de Noordzee vanuit het perspectief van de scheepvaart. De Raad komt in 2023 met haar analyse en aanbevelingen. “We zullen het OVV-team zo goed mogelijk helpen met onze bevindingen.”

## Overzicht van maatregelen

Over welke maatregelen gaat het dan in de voortgangsrapportage? In de rapportage staan voorbeelden van de Kustwacht, Rijkswaterstaat en het Maritiem Informatievoorziening Service Punt (MIVSP). Zo zorgde de Kustwacht in 2021 voor nieuwe noodhulpslepers (ERTV's) om de scheepvaartveiligheid rond windparken te vergroten.

“Het Monitorings- en Onderzoeksprogramma Scheepvaartveiligheid Wind op Zee (MOSWOZ) is bedoeld om te monitoren hoe de scheepvaart zich rond windparken gedraagt, en om leemten in kennis op te sporen.”

Als nieuwe Kustwachttak wordt de geavanceerde scheepvaartbegeleiding genoemd. De voorbereidingen zijn in volle gang om per 1 januari 2025 te kunnen starten.

Vanuit Rijkswaterstaat plaatste het MIVSP AIS en radarsensoren in de offshore windparken. Deze zijn essentieel voor het toezicht en handhaving dat de Kustwacht uitvoert in en om de windparken.

## MOSWOZ

Misschien wel de belangrijkste maatregel uit de voortgangsrapportage is het Monitorings- en Onderzoeksprogramma Scheepvaartveiligheid Wind op Zee (MOSWOZ). Het programma is bedoeld om te monitoren hoe de scheepvaart zich rond windparken gedraagt, en om leemten in kennis op te sporen. Op het Noordzeeloket is een filmpje geplaatst over het belang van dit meerjarige programma voor de scheepvaartveiligheid.

Kees Storm geeft een paar voorbeelden van de onderzoeksvragen uit het programma: “In MOSWOZ volgen en analyseren we het scheepvaartverkeer. Wordt het drukker op bepaalde plekken? Varen de schepen dicht bij elkaar? Ontstaan er vaker risicovolle situaties? De resultaten worden voor ons gerapporteerd door het onderzoeksinstituut MARIN. In 2021 is er vanuit MOSWOZ ook een risicoanalyse uitgevoerd. Die herhalen we over een aantal jaren om te zien of het risicobeeld verandert.

Ten slotte evalueren we de opbrengst van de maatregelen die er op dit moment gekozen zijn, zoals de eerdergenoemde



“We zien nu dat de offshore windparken tegen de grenzen van onze EEZ worden gebouwd. Onze buurlanden doen precies hetzelfde. Logisch dus dat we de noodzaak om gezamenlijk studies uit te voeren, steeds meer voelen.”

sensoren. Zijn ze effectief? Helpen ze daadwerkelijk om de veiligheid op de Noordzee te verbeteren? En last but not least: we gaan leren van concrete incidenten in en om windparken. Dat willen we graag samendoen met onze buurlanden. De resultaten beschrijven we uitgebreid in onze volgende voortgangsrapportage.”

## North Sea Shipping Group

Een andere maatregel uit de voortgangsrapportage die in het oog springt, is de North Sea Shipping Group. “Dat is een platform dat we samen met

onze buurlanden hebben opgericht. Een paar keer per jaar spreken we elkaar over scheepvaartonderwerpen die gerelateerd zijn aan windparken. Denk aan scheepvaartroutes en risicoanalyses en verschillende maatregelen die de landen inzetten. Denk ook aan het bespreken van verschillende beleidskeuzes, en hoe die in de praktijk uitpakken. Bijvoorbeeld de noodsteun en de doorvaart door windparken.”

Volgens Kees wordt de internationale component steeds belangrijker als het gaat om de scheepvaartveiligheid. Waarom? “We zien nu dat de offshore windparken

tegen de grenzen van onze EEZ worden gebouwd. Onze buurlanden doen precies hetzelfde. Logisch dus dat we de noodzaak om gezamenlijk studies uit te voeren, steeds meer voelen.”

## Hoe verder?

Kees hoopt dat de buitenwereld maar weinig zal merken van al het werk dat wordt gedaan. “Dat betekent immers dat er geen majeure incidenten zijn geweest.” Maar voor iedereen die geïnteresseerd is in de voortgangsrapportage: die is straks te vinden op het Noordzeeloket. ~