EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 29.4.2026
COM(2026) 174 final

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

over de geboekte vooruitgang bij de uitvoering van Richtlijn 2014/89/EU tot vaststelling van een kader voor maritieme ruimtelijke planning

Tweede verslag

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

over de geboekte vooruitgang bij de uitvoering van Richtlijn 2014/89/EU tot vaststelling van een kader voor maritieme ruimtelijke planning

Tweede verslag

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding 2
2. Voortgang van de uitvoering sinds het vorige verslag 3
   - 2.1. Vaststelling en evaluatie van de MRP's 3
   - 2.2. De uitvoering van de vereisten voor maritieme ruimtelijke plannen zoals vastgelegd in de MRP-richtlijn 6
     - 2.2.1. Artikel 5, lid 1 — Toepassing van de ecosysteemgerichte benadering 7
     - 2.2.2. Aandacht voor ecologische, economische, sociale en veiligheidsaspecten 9
     - 2.2.3. Samenhang bevorderen 10
     - 2.2.4. De wisselwerking tussen land en zee 12
     - 2.2.5. Betrokkenheid van belanghebbenden en participatie van het publiek 13
     - 2.2.6. Gebruik van de best beschikbare gegevens en gegevensuitwisseling 14
     - 2.2.7. Samenwerking tussen de lidstaten en op zeebekkenniveau 16
     - 2.2.8. Samenwerking met derde landen 17
   - 2.3. Uitdagingen bij de uitvoering 18
3. Volgende stappen 20

1. INLEIDING

Dit is het tweede verslag van de Europese Commissie aan het Europees Parlement en de Raad, zoals vereist krachtens artikel 14, lid 2, van Richtlijn 2014/89/EU tot vaststelling van een kader voor maritieme ruimtelijke planning (de "MRP-richtlijn"). Hierin wordt een overzicht gegeven van de vooruitgang die door de lidstaten sinds 2022[1], toen het eerste verslag van de Commissie werd gepubliceerd, bij de uitvoering van de MRP-richtlijn is geboekt. Overeenkomstig de rapportageverplichtingen op grond van artikel 14, lid 2, biedt het een feitelijk en analytisch overzicht van de voortgang.

Het verslag spitst zich toe op:

- de door de lidstaten geboekte vooruitgang bij het vaststellen, evalueren en actualiseren van hun maritieme ruimtelijke plannen (MRP's);

- de uitvoering van de belangrijkste planningsvereisten in het kader van de MRP-richtlijn, waaronder de ecosysteemgerichte benadering, aandacht voor ecologische, economische, sociale en veiligheidsaspecten, wisselwerking tussen land en zee, samenhang met ander beleid, betrokkenheid van belanghebbenden, gebruik van gegevens en samenwerking binnen de EU en met derde landen;

- nieuwe patronen, evenals verschillen tussen de lidstaten en gemeenschappelijke uitdagingen voor de lidstaten, naarmate de maritieme ruimtelijke planning evolueert van de initiële vaststellingsfase naar de daaropvolgende planningscycli.

Uit de analyse van de Commissie blijkt dat de uitvoering van de MRP-richtlijn in de hele EU een volwassen stadium bereikt. Momenteel hebben 20 van de 22 kustlidstaten ten minste één MRP vastgesteld terwijl veel lidstaten inmiddels werken aan het evalueren, herzien of het gericht actualiseren van hun plannen. Verschillende lidstaten gaan hun tweede of derde planningscyclus in, wat wijst op een verschuiving van de eerste voorbereiding van MRP naar routinematige uitvoering, monitoring en adaptieve herziening.

Dit verslag is voornamelijk gebaseerd op de door de lidstaten ingediende MRP's en de bijbehorende documentatie, via het Europees Platform voor maritieme ruimtelijke planning beschikbare informatie en via een voor de Commissie uitgevoerde ondersteunende studie verzameld bewijsmateriaal[2], een uitvoeringsdialoog[3], documenten van de Commissie[4],

---

1 COM(2022) 185 final, Verslag van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad over de geboekte vooruitgang bij de uitvoering van Richtlijn 2014/89/EU tot vaststelling van een kader voor maritieme ruimtelijke planning.

2 Study on the implementation by EU Member States of Directive 2014/89/EU on Maritime Spatial Planning.

3 Implementation dialogue on the implementation of the Maritime Spatial Planning Directive with Commissioner Costas Kadis - Oceans and fisheries.

4 Evaluatie van de kaderrichtlijn mariene strategie, SWD(2025) 50.

projecten en andere bronnen[5]. Samen vormen deze de analytische grondslag voor de onderhavige beoordeling.

2. VOORTGANG VAN DE UITVOERING SINDS HET VORIGE VERSLAG

2.1. Vaststelling en evaluatie van de MRP's

De lidstaten zijn op grond van artikel 15, lid 3, van de MRP-richtlijn verplicht om uiterlijk op 31 maart 2021 MRP's vast te stellen en de Commissie en de betrokken lidstaten binnen drie maanden na de publicatie van het MRP hiervan in kennis te stellen (artikel 14, lid 1).

Deze afdeling biedt een overzicht van de voortgang die sinds het vorige verslag van de Commissie bij de uitvoering van de MRP's is geboekt, en heeft betrekking op de periode van 3 mei 2022 tot 1 januari 2026.

Ondanks de in de MRP-richtlijn vastgestelde uiterste datum van 31 maart 2021 blijven de tijdschema's en benaderingen voor de vaststelling en herziening van MRP's binnen de EU variëren. Op de uiterste datum voor het verzamelen van bewijsmateriaal hadden **20 van de 22 kustlidstaten** hun MRP's vastgesteld, waarbij de vaststelling ervan sinds 2022 aanzienlijk is versneld. Acht lidstaten hebben hun plannen tussen 2022 en 2024 vastgesteld, terwijl Portugal en Denemarken in dezelfde periode de vaststelling en eerste actualiseringen hebben voltooid[6]. Om de uitvoering van de MRP-richtlijn te waarborgen, heeft de Commissie tussen 2021 en 2023 acht inbreukprocedures ingeleid[7], waarvan er zes zijn afgesloten nadat de betrokken lidstaten hun MRP's op adequate wijze hadden vastgesteld. **Griekenland en Kroatië**[8] moeten nog een plan vaststellen dat alle mariene wateren bestrijkt, hoewel hieraan in beide lidstaten wordt gewerkt. De Commissie werkt met beide lidstaten nauw samen om hen te ondersteunen bij een zo snel mogelijke vaststelling van hun MRP.

Vertragingen die verhinderden dat de uiterste termijn van 2021 werd gehaald, waren voornamelijk het gevolg van langdurige procedures (bv. milieubeoordelingen en coördinatie tussen instellingen), complexe governance, verstoringen in verband met COVID en politieke of geopolitieke factoren. In sommige gevallen waren de vertragingen grotendeels

---

5 Zie bijvoorbeeld Zaucha e.a. "Implementing the EU MSP Directive: Current status and lessons learned in 22 EU Member States", Marine Policy, 2025.

6 Bulgarije (2023), Denemarken (2023), Estland (2022), Spanje (2023), Frankrijk (2022), Italië (2024), Cyprus (2023), Portugal (deelgebied Azoren, 2024), Roemenië (2023) en Zweden (2022).

7 Tussen 2021 en 2023 zijn inbreukprocedures ingeleid tegen Bulgarije, Griekenland, Spanje, Kroatië, Italië, Cyprus, Portugal en Roemenië omdat zij geen MRP's hadden opgesteld en deze niet bij de Commissie hadden ingediend, waartoe zij op grond van de MRP-richtlijn wel verplicht waren. In 2023 werden de zaken tegen Bulgarije (INFR(2022)2025) en Spanje (INFR(2022)2027) afgesloten. De zaken tegen Cyprus (INFR(2021)2227), Portugal (INFR(2023)2042) en Roemenië (INFR(2021)2224) werden in 2024 afgesloten. De zaak tegen Italië (INFR(2021)2223) werd in december 2024 door het Hof ingetrokken. Alleen de zaken tegen Kroatië (INFR(2021)2225) en Griekenland (INFR(2021)2226) blijven open.

8 Wat Griekenland betreft, heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie op 27 februari 2025 zijn arrest gewezen in zaak C-128/24 (*Europese Commissie/Helleense Republiek*), waarin het oordeelde dat Griekenland zijn verplichtingen uit hoofde van de MRP-richtlijn niet was nagekomen. Griekenland keurde in april 2025 een nationale ruimtelijke strategie voor de maritieme ruimte goed, inclusief kaarten van mariene gebieden. Er is een tijdschema overeengekomen voor de goedkeuring van het volledige plan, dat nog in voorbereiding is.

administratief van aard en vond de vaststelling kort na het verstrijken van de uiterste termijn plaats.

De meeste "early adopters" bevinden zich momenteel in evaluatie- of herzieningscycli. Verschillende lidstaten hebben reeds volledige evaluaties uitgevoerd (bv. België, Bulgarije, Spanje, Frankrijk, Nederland en Zweden), terwijl andere lidstaten tussentijdse evaluaties hebben afgerond of evaluaties hebben gepland (bv. Duitsland, Estland, Letland, Litouwen, Malta en Polen).

Al met al is er een verschuiving geweest van de initiële vaststelling naar gerichte actualiseringen en vervolgens naar de eerste volledige evaluatiecycli. Tegelijkertijd blijven de twee resterende lidstaten die nog geen MRP hebben vastgesteld, hieraan werken.

Tabel 1: Huidige stand van zaken met betrekking tot de vaststelling en herziening van MRP's voor de 22 kustlidstaten[9]

Lidstaat	Datum vaststelling huidig plan	Eerdere plannen	Herzieningen en aanvullende toewijzingsplannen
België	Mei 2019	Eerste MRP vastgesteld: Maart 2014	Voorbereiding van het derde MRP van België (2026-2032) is in volle gang — De herziening van het MRP is in 2023 van start gegaan en na een workshop is een openbare raadpleging gehouden. Nieuw plan zal in 2026 worden vastgesteld.
Bulgarije	Mei 2023	/	Haalbaarheidsstudie uitgevoerd in 2023 en 2024. De formele actualisering zal naar verwachting eind 2027 zijn afgerond.
Kroatië	Proces aan de gang	/	/
Cyprus	December 2023	/	Wordt momenteel niet geëvalueerd.
Denemarken	2023[10]	/	Gewijzigd in 2024 (een formele aanvulling op het MRP), voornamelijk om nieuwe doelstellingen op het gebied van offshore-energie en biodiversiteit te integreren, en in 2025 — een wijziging van wetgeving inzake maritieme ruimtelijke planning, waarbij een regeling is ingevoerd voor tijdelijke test- en onderzoeksprojecten buiten aangewezen gebieden.
Estland	Mei 2022	/	Monitoring en jaarlijkse evaluatie van het actieplan zijn aan de gang. De formele evaluatie is gepland voor de periode 2026-2027 in het kader van de overeenkomstig de nationale wetgeving vereiste vijfjaarlijkse evaluatiecyclus.
Finland	December 2020	/	De herziening is in januari/februari 2024 van start gegaan; het plan zal vóór 2027 zijn

9 Meer gedetailleerde informatie en links naar nationale plannen zijn te vinden op Landen | Het Europees Platform voor maritieme ruimtelijke planning.

10 Denemarken diende zijn eerste maritieme ruimtelijke plan in 2021 zes maanden lang ter openbare raadpleging in. Het ontwerpplan was juridisch verbindend vanaf het moment dat het ter raadpleging werd gepubliceerd. Het werd in 2023 uitgevaardigd als uitvoeringsbesluit.

Lidstaat	Datum vaststelling huidig plan	Eerdere plannen	Herzieningen en aanvullende toewijzingsplannen
			geactualiseerd/vastgesteld.
Frankrijk	Tweede onderdeel (strategische documenten): november 2025	Eerste onderdeel: 2019 Tweede onderdeel: Mei 2022 /	Frankrijk heeft onlangs, nadat de nationale strategie in juni 2024 was vastgesteld, het strategische deel van zijn MRP's herzien om nieuwe gebieden aan te wijzen, met name voor offshore-windmolenparken en "strikte" beschermde gebieden en om andere daarmee verband houdende wijzigingen aan te brengen.
Duitsland	September 2021	Eerste MRP vastgesteld: 2009	In 2025 werd een locatieontwikkelingsplan gepubliceerd met een strategie voor de maritieme sector op het gebied van offshore-windenergie. De lopende tussentijdse herziening van het Duitse MRP zal in 2026 worden afgerond.
Griekenland	Proces aan de gang	/	/
Ierland	Juni 2021	/	Plan voor het aangewezen maritieme gebied aan de zuidkust vastgesteld in oktober 2024 (in het kader hiervan zijn gebieden aangewezen voor hernieuwbare offshore-energie om uiterlijk in 2030 5 GW aan offshore-windenergiecapaciteit te realiseren).
Italië	September 2024	/	Wordt momenteel niet geëvalueerd.
Letland	Mei 2019	/	Tussentijds evaluatieverslag vastgesteld in oktober 2024. Met de evaluatie zal naar verwachting in het najaar van 2025 van start worden gegaan.
Litouwen	September 2021	Eerste MRP vastgesteld: Juni 2015	Het plan zal naar verwachting in 2030 worden geëvalueerd. In een thematisch plan en een strategische milieubeoordeling (SMB) voor 2024 werden de locaties van offshore-windmolenparken en de verbindingen met de kust uiteengezet.
Malta	Juli 2015	/	Eerste interne evaluatie uitgevoerd. Voortzetting van de uitvoering in afwachting van aanwijzingen van de overheid over de volgende stappen.
Nederland	Maart 2022	Eerste plan vastgesteld: 2009[11] Tweede plan vastgesteld: december 2015[12]	Momenteel vindt de gedeeltelijke herziening van het programma inzake de Noordzee (2022-2027) plaats vanwege onder meer ambitieuzere doelstellingen voor hernieuwbare energie op zee. Ontwerp voor gedeeltelijke herziening op 22 april 2025 bij de Tweede Kamer ingediend; openbare raadpleging vanaf 19 mei 2025; afronding

[11] Beleidsdocument inzake de Noordzee voor de periode 2009-2015.

[12] Het tweede ruimtelijke plan, het beleidsdocument inzake de Noordzee voor de periode 2016-2021, is een bijgewerkte versie van het document voor de periode 2009-2015.

Lidstaat	Datum vaststelling huidig plan	Eerdere plannen	Herzieningen en aanvullende toewijzingsplannen
			naar verwachting in 2026.
Polen	April 2021, met een technische wijziging in december 2022[13]		Tussentijdse evaluatie gepubliceerd op 9 mei 2025; besluit tot actualisering genomen; ministerie is op zoek naar financiering; uitgebreide actualisering die in 2026 van start gaat (afhankelijk van beschikbaarheid van middelen) en naar verwachting 2,5 tot 3 jaar zal gaan duren.
Portugal	December 2019 (vasteland en Madeira) en oktober 2024 (Azoren)	/	Toewijzingsplan voor hernieuwbare offshore-energie (PAER, 2025) sluit automatisch aan op het "Plano de Situacão do Ordenamento do Espaço Maritimo Nacional" (PSOEM).
Roemenië	November 2023	/	Wordt momenteel niet geëvalueerd.
Spanje	Februari 2023	/	Evaluatie van start gegaan in 2024; alle vijf plannen voor elk van de vijf Spaanse mariene deelgebieden moeten vóór de wettelijke uiterste datum van 31 december 2027 zijn herzien.
Slovenië	Juli 2021	/	Wordt momenteel niet geëvalueerd. Naar verwachting zal de volgende formele herziening in 2031 plaatsvinden. De voorbereidende werkzaamheden daarvoor gaan in 2029 van start.
Zweden	Februari 2022	/	De plannen zijn geëvalueerd om onder andere te voldoen aan nieuwe doelstellingen voor de ontwikkeling van offshore-windenergie en om beschermde mariene gebieden in te stellen — voorstellen voor planwijzigingen zijn in januari 2025 bij de regering ingediend.

2.2. De uitvoering van de vereisten voor maritieme ruimtelijke plannen zoals vastgelegd in de MRP-richtlijn

In de volgende afdelingen wordt beoordeeld op welke wijze de lidstaten invulling hebben gegeven aan de minimumeisen van de MRP-richtlijn. De analyse — aan de hand waarvan de in de nationale MRP's en de bijbehorende uitvoeringskaders gehanteerde benaderingen zullen worden bestudeerd — is opgebouwd rondom de toepasselijke bepalingen van de richtlijn.

De MRP-richtlijn bevat een flexibel kader dat de lidstaten een ruime beoordelingsmarge biedt bij de uitvoering van de eisen in de richtlijn overeenkomstig hun nationale constitutionele regelingen, administratieve structuren, rechtsstelsels en specifieke maritieme kenmerken.

[13] Nadat een Canadese concessionaris voor olie en gas, waarvan de rechten in het westelijke deel van de Pommerse Bocht in de Oostzee niet waren opgenomen in het plan voor 2021, met juridische stappen had gedreigd, werden bij de herziening van het MRP voor 2022 — die als een "technische wijziging" werd beschouwd — voor drie bekkengebieden eerder niet vermelde activiteiten opgenomen om schadeclaims te voorkomen, zodat er geen nieuwe strategische milieubeoordeling (SMB) of openbare raadpleging nodig was.

Derhalve hebben de lidstaten verschillende planningsmodellen, governanceregelingen en technische oplossingen vastgesteld om de bepalingen van de richtlijn uit te voeren.

De vergelijkende observaties en de verwijzingen naar verschillende uitvoeringsniveaus of -vormen in de volgende afdelingen zijn daarom beschrijvend en analytisch van aard. Zij zijn bedoeld om vergelijkingen te vergemakkelijken, trends in kaart te brengen en uitvoeringspatronen in de EU uit te lichten. Wanneer er voor andere benaderingen is gekozen, is daarmee niet gezegd dat er sprake zou zijn van niet-naleving of een onbevredigende uitvoering.

2.2.1. Artikel 5, lid 1 — Toepassing van de ecosysteemgerichte benadering

Over het algemeen hebben de lidstaten aangegeven dat zij overeenkomstig artikel 5, lid 1, van de MRP-richtlijn een ecosysteemgerichte benadering toepassen op maritieme ruimtelijke planning. In de praktijk varieert de mate waarin de ecosysteemgerichte benadering wordt toegepast en hoe consequent dit gebeurt, echter aanzienlijk tussen landen en is dit afhankelijk van verschillende constitutionele, administratieve en regelgevende structuren. De ecosysteemgerichte benadering wordt algemeen beschouwd als een leidend beginsel in MRP-doelstellingen en wordt voornamelijk uitgevoerd door middel van begeleidende milieubeoordelingsprocedures.

In de hele EU is de strategische milieubeoordeling[14] (SMB) naar voren gekomen als het belangrijkste middel om de ecosysteemgerichte benadering in praktijk te brengen. Basismilieunormen, analyses van belastende factoren, beoordelingen van alternatieven en mitigerende maatregelen zijn doorgaans gestructureerd rond ecologische componenten en menselijke belasting, waarbij vaak wordt gebruikgemaakt van de beschrijvende elementen en monitoringkaders van de kaderrichtlijn mariene strategie[15]. In veel gevallen vormt de SMB — zo nodig in combinatie met een passende beoordeling[16] — de belangrijkste bron van bewijs dat op strategisch niveau rekening is gehouden met ecosysteeminteracties, cumulatieve belasting en milieugrenzen.

In de meeste MRP's wordt de ecosysteemgerichte benadering derhalve procedureel toegepast in plaats van via uitdrukkelijke, op ecosystemen gebaseerde zoneringsregels of drempels die in de schriftelijke beschrijving van het plan zijn opgenomen. De mate waarin de ecosysteemgerichte benadering invloed heeft op beslissingen inzake ruimtelijke planning, varieert aanzienlijk. In een aantal lidstaten hebben de bevindingen van de SMB aantoonbaar invloed gehad op keuzes inzake zonering, waarborgen, voorwaarden of uitsluitingen voor specifieke toepassingen (met name offshore-energie, winning en scheepvaart). In andere lidstaten blijven de overwegingen in het kader van de ecosysteemgerichte benadering op een

[14] Overeenkomstig Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's.

[15] 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 beleid ten aanzien van het mariene milieu (kaderrichtlijn mariene strategie).

[16] Overeenkomstig Richtlijn 2009/147/EG van het Europees Parlement en de Raad van 30 november 2009 inzake het behoud van de vogelstand (dit is de gecodificeerde versie van de oorspronkelijke Richtlijn 79/409/EEG) en Richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna.

meer algemeen niveau, waarbij beperkingen op milieugebied naar verwachting voornamelijk in de fase van de projectgoedkeuring via daaropvolgende milieueffectbeoordelingen zullen worden aangepakt.

De lidstaten verankeren de uitvoering van de ecosysteemgerichte benadering over het algemeen in bestaande EU-milieukaders, met name de kaderrichtlijn mariene strategie, de Natura 2000-wetgeving en nationale mariene monitoringsystemen. Afstemming op de doelstellingen voor een goede milieutoestand wordt vaak genoemd, maar in slechts enkele plannen wordt deze afstemming vertaald naar gestructureerde, op beschrijvende elementen gebaseerde beoordelingskaders of analyses van cumulatieve effecten die rechtstreeks van invloed zijn op de keuzes bij de planning[17]. Elders zijn verwijzingen naar het functioneren en de veerkracht van ecosystemen grotendeels beschrijvend. De toepassing van een ecosysteemgerichte benadering weerspiegelt ook verschillen in governancemodellen. Voor de integratie van overwegingen in verband met het ecosysteem zijn gecentraliseerde systemen vaak afhankelijk van nationale milieubeoordelingen. In meerlagige of federale systemen daarentegen wordt de uitvoering van de ecosysteemgerichte benadering verdeeld over nationale en subnationale processen, wat soms leidt tot een ongelijke toepassing in verschillende zeebekkens. Op zeebekkens of kustlijnen gebaseerde benaderingen bij de planning hebben sommige lidstaten geholpen om ecosysteembeoordelingen af te stemmen op regionale ecologische omstandigheden, waardoor een meer plaatsgebonden toepassing van een ecosysteemgerichte benadering werd ondersteund.

Voorbeelden van goede praktijken[18]:

- Ierland heeft een op doelstellingen gebaseerde SMB toegepast, waarbij elke beleidslijn in het kader van het NMPK (nationaal maritiem planningskader) is getoetst aan strategische milieudoelstellingen die alle aspecten van de SMB-richtlijn bestrijken (biodiversiteit, menselijke gezondheid, water, klimaat, landschap, cultureel erfgoed enz.). De SMB biedt bewijs van een volledig traject van screening en scoping, herhaalde tests aan de hand van SMB-doelstellingen, een geïntegreerde milieueffectverklaring voor Natura 2000-gebieden en een passende beoordeling. In de SMB-verklaring wordt uitgelegd op welke wijze de raadpleging en beoordeling van invloed zijn geweest op het NMPK. Dit is een voorbeeld van een geval waarin de SMB duidelijk invloed heeft gehad op de inhoud van het plan.

[17] Deze constatering wordt ondersteund door de evaluatie door de Commissie van de uitvoering van de kaderrichtlijn mariene strategie. In het eindverslag (COM(2020) 259 final) wordt opgemerkt dat er slechts langzaam vorderingen zijn gemaakt ten aanzien van de vaststelling van drempelwaarden ter bepaling van een goede milieutoestand en dat er aanzienlijke verschillen bestaan tussen de lidstaten wat betreft de manier waarop zij voor de verschillende beschrijvende elementen een goede milieutoestand definiëren en bepalen, wat erop wijst dat de vaststelling van beschrijvende elementen als grondslag voor een beoordeling nog onvolledig en ongelijk is.

[18] Zie de ondersteunende studie voor meer nationale voorbeelden. Een goed voorbeeld van een multinationale benadering van de integratie van een SMB is het project "Strategic ecosystem-based planning for sustainable future of the Baltic Sea" (Strategische op het ecosysteem gebaseerde planning voor een duurzame toekomst van de Oostzee, SEABAS), dat momenteel wordt gefinancierd in het kader van het Interreg-programma voor het Oostzeegebied.

- In de SMB van Denemarken voor 2023 wordt elke wijziging van de MRP beoordeeld aan de hand van alle elf beschrijvende elementen van de kaderrichtlijn mariene strategie, waarbij met gebruikmaking van voor beschrijvende elementen specifieke tabellen met belastende factoren wordt onderzocht op welke wijze het verwijderen van aquacultuur- en winningsgebieden of het uitbreiden van zones voor hernieuwbare offshore-energie en CO_2-opslag van invloed is op de goede milieutoestand. Deze gestructureerde aanpak versterkt het rechtstreekse verband tussen analyse van belastende factoren, doelstellingen inzake de goede milieutoestand en definitieve zoneringsbesluiten.
- Estland combineert in zijn SMB de analyse van belastende factoren van de kaderrichtlijn mariene strategie met een model voor cumulatieve effecten (PlanWise4Blue)[19]. Modeluitkomsten waaruit een hoog risico voor vogels en vleermuizen bleek, met name door de geclusterde ontwikkeling van windmolenparken in de Golf van Riga, leidden ertoe dat windenergiegebieden werden verplaatst en dat er gerichte risicobeperkende maatregelen voor mijnbouw-, aquacultuur- en defensieactiviteiten werden ingesteld.

Al met al blijkt uit de recentste herzieningen van de MRP's dat er duidelijke vorderingen zijn gemaakt bij de uitvoering van artikel 5, lid 1, met een meer systematisch gebruik van milieugegevens, analyses van cumulatieve belasting en koppelingen met de doelstellingen van de kaderrichtlijn mariene strategie. Tegelijkertijd blijken de lidstaten bij de praktische toepassing van de ecosysteemgerichte benadering onderling verschillen te vertonen. Dit vloeit deels voort uit het feit dat de lidstaten dit begrip op verschillende manieren interpreteren en er op EU-niveau geen sterker operationeel kader bestaat. Hoewel ecosysteemgerichte overwegingen in SMB's en aanverwante procedures uitgebreid aan bod komen, is er in toekomstige planningscycli ruimte om deze analyses systematischer te vertalen naar duidelijk geformuleerde bepalingen inzake ruimtelijke planning, besluitvormingscriteria en monitoringregelingen binnen de MRP's zelf.

2.2.2. Aandacht voor ecologische, economische, sociale en veiligheidsaspecten

Al met al hebben de lidstaten bij het opstellen en uitvoeren van MRP's overeenkomstig artikel 6, lid 2, punt b), van de MRP-richtlijn structureel rekening gehouden met ecologische, economische, sociale en veiligheidsaspecten. De meeste aandacht is over het algemeen uitgegaan naar milieuoverwegingen, die consequent zijn opgenomen in MRP's, wat wijst op een sterk verband met SMB-processen en afstemming op de uit de EU-milieuwetgeving voortvloeiende verplichtingen. De economische aspecten zijn voornamelijk aangepakt via de ruimtelijke organisatie van belangrijke maritieme sectoren, met name hernieuwbare offshore-energie, maritiem vervoer, havens en andere activiteiten in het kader van de blauwe economie (zoals aquacultuur). Ondertussen zijn maatschappelijke overwegingen minder gelijkmatig geïntegreerd, vaak door middel van overleg met belanghebbenden (bijvoorbeeld met de visserijsector) en via planningsdoelstellingen op hoog niveau in plaats van via specifieke analytische kaders. Veiligheidsaspecten, met name maritieme veiligheid en beperkingen in

[19] PlanWise4Blue | Het Europees Platform voor maritieme ruimtelijke planning.

verband met defensieactiviteiten, worden doorgaans weerspiegeld in ruimtelijke aanwijzingen, routeringsmaatregelen en uitsluitings- of beperkingszones.

Voorbeelden[20] van veiligheidsoverwegingen in MRP's:

De veiligheidsvereisten zijn in verschillende MRP's vastgelegd. Ierland vereist navigatie- en zoek- en reddingsrisicobeoordelingen op projectniveau (met behulp van instrumenten zoals door de Internationale Associatie van mariene navigatiemiddelen en vuurtoreninstanties (IALA) ontwikkelde toolbox, die is afgestemd op de nationale nood- en defensieplanning. De plannen van Frankrijk voor de kustlijn omvatten specifieke onderdelen over risicoanalyse en actiebladen voor maritieme bewaking en responscapaciteit. Zweden werkt aan beheersystemen voor maritiem verkeer, waarmee het aantal aanvaringen en strandingen naar verwachting met meer dan 60 % zal worden verminderd, en brengt in kaart welke verbeteringen nodig zijn in havens en vaargeulen om veiligheidshiaten aan te pakken. Uit deze voorbeelden blijkt op welke wijze maritieme ruimtelijke planning door middel van gestructureerde beoordeling en coördinatie met gespecialiseerde autoriteiten de maritieme veiligheid kan verbeteren.

Blijkens recente ontwikkelingen heeft er een geleidelijke verschuiving plaatsgevonden van een beschrijvende benadering naar een meer gestructureerde afweging tussen de doelstellingen. In verschillende lidstaten wordt bij herzieningen van MRP's steeds meer gezocht naar een evenwicht tussen enerzijds de wens om de inzet van offshore-energie te versnellen en anderzijds de noodzaak om de biodiversiteit te beschermen, de visserij naast andere sectoren te laten bestaan en de veiligheid van de scheepvaart te waarborgen. Veiligheidsoverwegingen winnen aan belang in het licht van de toenemende concurrentie om ruimte op zee en de noodzaak om kritieke infrastructuur te beschermen, terwijl economische en milieudoelstellingen thans explicieter worden vastgelegd op MRP-niveau dan in de eerste planningscyclus.

Ondanks deze vorderingen blijven er verschillen bestaan wat betreft de reikwijdte van sociaal-economische en veiligheidsanalyses en de mate waarin deze in de praktijk worden gebracht. Voor milieuaspecten bestaan er meer gevestigde methoden en is er een betere gegevensbeschikbaarheid, terwijl maatschappelijke en cumulatieve sociaal-economische effecten vaak vanuit kwaliteitsoogpunt worden benaderd. Over het algemeen wordt maritieme ruimtelijke planning steeds vaker gebruikt als strategisch kader om milieu-, economische, sociale en veiligheidsoverwegingen op elkaar af te stemmen, hoewel de methoden naar verwachting verder zullen worden ontwikkeld naarmate de lidstaten de volgende planningscycli ingaan.

2.2.3. Samenhang bevorderen

Sinds de eerste uitvoeringscyclus hebben de lidstaten hun inspanningen geleidelijk opgevoerd om, zoals vereist op grond van artikel 6, lid 2, punt c), van de MRP-richtlijn, de samenhang tussen maritieme ruimtelijke planning en aanverwante beleidsmaatregelen, strategieën en planningsprocessen te bevorderen. Alle kustlidstaten erkennen maritieme ruimtelijke planning inmiddels uitdrukkelijk als een coördinerend kader voor het afstemmen van milieu-, sectorale

[20] *Zie de ondersteunende studie voor meer voorbeelden.*

en ruimtelijke doelstellingen in de mariene omgeving, ook al verschilt de mate waarin verschillend beleid op elkaar is afgestemd, van land tot land.

De meest samenhangende aanpak om deze doelstelling te verwezenlijken, wordt belichaamd door het mariene milieubeleid[21], dat is afgestemd op de op grond van de kaderrichtlijn mariene strategie, de vogelrichtlijn[22] en de habitatrichtlijn[23] vereiste doelstellingen en gegevens. In veel gevallen komen milieu-eisen tot uitdrukking in ruimtelijke aanwijzingen, planningsvoorwaarden of beschermingsbepalingen, die door strategische milieubeoordelingsprocessen worden ondersteund. In andere lidstaten wordt een samenhangende aanpak vooral nagestreefd door middel van referentiekaders op hoog niveau en coördinatie van procedures, terwijl concrete beleidsintegratie later of per geval wordt aangepakt.

De meeste lidstaten verwijzen uitdrukkelijk naar verbanden met de kaderrichtlijn mariene strategie en de kaderrichtlijn water[24], vaak in de vorm van een onderlinge afstemming van milieudoelstellingen en ruimtelijke aanwijzingen. In sommige gevallen houden dezelfde autoriteiten toezicht op de uitvoering van zowel de MRP-richtlijn als de kaderrichtlijn mariene strategie, wat de uitwisseling van gegevens en expertise vergemakkelijkt.

Voorbeeld van een goede praktijk[25]: Frankrijk maakt gebruik van een volledig geïntegreerd instrument op kustlijnniveau (“Documents Stratégiques de Façade”, DSF), dat tegelijkertijd dient als MRP en als strategisch kader voor de uitvoering van de kaderrichtlijn mariene strategie. Milieuverplichtingen (Natura 2000-netwerk, doelstellingen in het kader van de kaderrichtlijn mariene strategie, verplichtingen uit hoofde van de kaderrichtlijn water) worden opgenomen in de gebruikskaarten en het kustlijnspecifieke actieplan (bestaande uit thematische actiebladen) van de DSF’s, zodat ruimtelijke richtsnoeren en beheermaatregelen in één enkel planningsdocument worden samengebracht.

Maritieme ruimtelijke planning wordt inmiddels naast milieubeleid op grotere schaal ingezet om de coördinatie met energie, maritiem vervoer, havenontwikkeling en kustplanning te verbeteren. Recente herzieningen van plannen en gerichte actualiseringen wijzen op een ontwikkeling naar een beter begrip van de interactie tussen maritieme ruimtelijke planning en nationale sectorale strategieën, met name wanneer er sprake is van aanzienlijke ruimtelijke implicaties. Verschillen in governancestructuren, planningscycli en wettelijke mandaten blijven van invloed op de afstemming, maar maritieme ruimtelijke planning wordt wel steeds meer erkend als een constant referentiekader voor het beheren van deze interacties.

---

21 Zie ook de evaluatie van de kaderrichtlijn mariene strategie (SWD(2025) 50), deel 1 — hoofdstuk “Coherence” (Samenhang).

22 Richtlijn 2009/147/EG van het Europees Parlement en de Raad van 30 november 2009 inzake het behoud van de vogelstand (gecodificeerde versie).

23 Richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna.

24 Richtlijn 2000/60/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2000 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid.

25 Zie de ondersteunende studie voor meer voorbeelden.

In bepaalde gevallen, en vooral in drukke gebieden, is het voor een samenhangende planning ook nodig om na te denken over het gezamenlijke gebruik van ruimte door verschillende belanghebbenden. In verschillende lidstaten worden steeds meer mogelijkheden voor synergie en colocatie overwogen, onder andere door nieuwe benaderingen van gebieden voor meervoudig gebruik, waarbij hernieuwbare offshore-energiebronnen en aquacultuur een rol spelen, of waarbij energie-infrastructuur en biodiversiteitsdoelstellingen worden gecombineerd. Hoewel er in alle lidstaten mechanismen bestaan om interacties te beoordelen, blijven dergelijke benaderingen grotendeels verkennend van aard en eerder gebaseerd op projectgebaseerde experimenten dan op formele planningsprocedures. Een benadering waarbij zonder meer wordt uitgegaan van op meervoudig gebruik gericht ontwerp, vereist ook een sterke toewijding en betrokkenheid in een vroeg stadium van de belanghebbenden.

Over het algemeen wijst de ervaring met de uitvoering van maritieme ruimtelijke planning op een geleidelijke verschuiving van formele overeenstemmingscontroles naar meer inhoudelijke coördinatie. Hoewel de lidstaten verschillende benaderingen hanteren, is de algemene trend om samenhang te verankeren in routinematige governanceregelingen met behulp van interministeriële coördinatiemechanismen, gezamenlijke gegevenssystemen en periodieke planevaluaties. Deze trend zal zich naar verwachting voortzetten naarmate de maritieme ruimtelijke planning zich verder ontwikkelt en de lidstaten aan de volgende planningscycli beginnen.

2.2.4. De wisselwerking tussen land en zee

Alle lidstaten hebben de wisselwerking tussen land en zee, zoals vereist bij artikel 4, lid 2, en artikel 6, lid 2, punt a), van de MRP-richtlijn, in hun kaders voor maritieme ruimtelijke planning opgenomen. Als gevolg van verschillen in grondwettelijke regelingen, bestuurlijke bevoegdheden en regelgevende tradities, met name wat betreft de verdeling van verantwoordelijkheden tussen planningsinstanties op zee en op het land tussen landen, verschillen de diepte, reikwijdte en intensiteit van de wisselwerking tussen land en zee evenwel aanzienlijk.

De meeste lidstaten behandelen de wisselwerking tussen land en zee als een transversale overweging in plaats van deze te benaderen op basis van een volledig geïntegreerde planning. In MRP's worden gewoonlijk belangrijke interactielocaties vastgesteld, zoals havens en toegang voor de scheepvaart, energie- en netwerkverbindingen, kustbescherming, milieudruk vanaf het land en ecologische connectiviteit langs de kustlijn. SMB-processen ondersteunden dikwijls de integratie van deze interactielocaties door te wijzen op de cumulatieve effecten van het zee- en kustbeleid en de noodzaak van onderlinge overeenstemming.

Er bestaan geavanceerdere benaderingen, waarbij institutionele regelingen een nauwe coördinatie tussen maritieme en terrestrische planningssystemen mogelijk maken. In die gevallen bieden MRP's duidelijkere richtlijnen voor het afstemmen van offshore-gebruik op onshore-infrastructuur, kustontwikkelingskaders en milieubeheerdoelstellingen. Diverse lidstaten hebben in recente actualiseringen van hun MRP hun aandacht voor de wisselwerking tussen land en zee versterkt, met name als reactie op de toegenomen inzet van hernieuwbare offshore-energie, de ontwikkeling van havens en de behoeften op het gebied van klimaatadaptatie.

Daarentegen werd in lidstaten met meer versnipperde governancestructuren of een sterke scheiding tussen bevoegdheden voor ruimtelijke planning op het land en op zee (waar MRP's alleen betrekking hebben op de exclusieve economische zone) de wisselwerking tussen land en zee vaak benaderd door middel van overkoepelende referenties, waarbij de uitvoering grotendeels werd overgelaten aan besluitvorming op projectniveau en sectorale vergunningsprocessen.

2.2.5. Betrokkenheid van belanghebbenden en participatie van het publiek

Alle lidstaten hebben regelingen getroffen om de betrokkenheid van belanghebbenden en de inspraak van het publiek bij maritieme ruimtelijke planning overeenkomstig artikel 6, lid 2, punt d), en artikel 9 van de MRP-richtlijn te waarborgen. Inspraak van het publiek is universeel verankerd in wettelijke plannings- en milieubeoordelingsprocedures, waardoor minimale wetgevingsconforme mogelijkheden voor raadpleging worden gewaarborgd. Aangezien maritieme ruimtelijke planning belangrijke milieuoverwegingen en -effecten met zich meebrengt, moeten de lidstaten bij het betrekken van belanghebbenden en het publiek bij het proces voor maritieme ruimtelijke planning, met name bij het uitvoeren van de strategische milieubeoordeling, de beginselen van de richtlijn inzake inspraak van het publiek[26] toepassen.

Afgezien van deze basisvereisten verschillen de benaderingen van betrokkenheid van belanghebbenden per nationale situatie aanzienlijk als gevolg van verschillen in grondwettelijke structuren, bestuurlijke tradities, planningsculturen en regelgevingskaders.

Het betrekken van belanghebbenden in de lidstaten is over het algemeen geëvolueerd van een overwegend formele raadpleging naar een model van een meer gestructureerde en, in sommige gevallen, doorlopende dialoog. Voor de eerste generatie MRP's was er vooral sprake van openbare raadplegingen tijdens de voorbereidende fase van het MRP en de strategische milieubeoordeling. In recentere plannen en lopende evaluaties worden openbare raadplegingen steeds vaker aangevuld met gerichte sectorale raadplegingen, thematische workshops, bilaterale uitwisselingen en digitale tools, zoals interactieve mappingplatforms[27].

Er is een duidelijke trend om de sectoroverschrijdende inspraak te versterken, met name — wat betreft energie, zeevervoer, milieu, visserij en kustontwikkeling — tussen autoriteiten en belanghebbenden. In verschillende lidstaten zijn permanente of semipermanente advies- of coördinatieorganen en interministeriële comités opgericht om de uitvoering en het vervolgtraject te ondersteunen, zodat de dialoog met belanghebbenden zich kan uitstrekken van de goedkeuringsfase tot de monitoring- en de evaluatiefase. Voor zover dergelijke regelingen bestaan, dragen zij bij tot meer transparantie, voorspelbaarheid en een bredere betrokkenheid bij de MRP-uitkomsten.

Voorbeelden van goede praktijken:

[26] Richtlijn 2003/35/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 mei 2003 tot voorziening in inspraak van het publiek in de opstelling van bepaalde plannen en programma's betreffende het milieu en, met betrekking tot inspraak van het publiek en toegang tot de rechter, tot wijziging van de Richtlijnen 85/337/EEG en 96/61/EG van de Raad.

[27] Studie van de Europese Commissie over het betrekken van belanghebbenden bij MRP's, 2023 — https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/media/document/15560.

- Cyprus maakt gebruik van een goed opgezet en transparant raadplegingsproces. Het bestaat uit twee landelijke raadplegingsfasen, waarbij presentaties per stad worden gecombineerd met een onlineplatform voor schriftelijke inzendingen en waarbij alle ontwerpkaarten voor het publiek toegankelijk zijn. Belangrijk is dat de input leidde tot concrete veranderingen in het MRP. Zo werden aquacultuureenheden verplaatst om botsingen met de energie-infrastructuur te voorkomen, werden er speciale aanlandingszones voor kabels ingevoerd om de navigatierisico's te beperken, en werden er gebieden voor meervoudig gebruik geformaliseerd om het naast elkaar bestaan van activiteiten zoals energie, vervoer, toerisme, cultureel erfgoed en defensie te beheren. In een geconsolideerd verslag van opmerkingen en reacties werd ten behoeve van volledige traceerbaarheid vastgelegd op welke manier het uiteindelijke plan mede door feedback was vormgegeven.
- In Nederland worden belanghebbenden in de visserijsector betrokken bij maritieme ruimtelijke planning via een proces van gestructureerde en continue participatie, dat met name werd toegepast toen het MRP voor de Noordzee in verband met de uitbreiding van hernieuwbare offshore-energie werd herzien. Naast de wettelijke openbare raadplegingen nemen visserijorganisaties zoals VisNed (vereniging van Nederlandse kottervissers) en de POV deel aan specifieke sectorale dialogen en gerichte uitwisselingen. In dit proces wordt rekening gehouden met visserijbelangen, zoals toegang tot visgronden, veiligheid en co-existentie, en met milieu- en energiedoelstellingen, steun voor transparantie en op informatie gebaseerde afwegingen. Er zijn nog steeds uitdagingen, zoals ruimtelijke conflicten, veiligheidsrisico's en ontbrekende gegevens. Innovatieve oplossingen, zoals dynamische zonering en gezamenlijk onderzoek (bv. het Ecologisch programma "Wind op Zee"), worden onderzocht om bij conflicterende belangen een afweging te kunnen maken. De Nederlandse aanpak sluit aan bij de MRP-richtlijn en omvat internationale samenwerking met aangrenzende landen aan de Noordzee.

Tegelijkertijd varieert de betrokkenheid wat betreft intensiteit, continuïteit en balans tussen belanghebbenden nog steeds. Terwijl institutionele belanghebbenden en goed georganiseerde sectorale actoren — met name grootschalige maritieme bedrijfstakken — over het algemeen goed in de planningsprocessen zijn geïntegreerd, blijft de betrokkenheid van lokale gemeenschappen, de kleinschalige visserij, aquacultuurbedrijven, kleinere economische actoren en het maatschappelijk middenveld veel variabeler en blijft deze vaak beperkt tot ad-hocraadplegingen, in plaats van structureel en duurzaam een integraal onderdeel van de volledige planningscyclus te zijn. Capaciteitsbeperkingen bij overheden en belanghebbenden, verschillende mandaten op verschillende overheidsniveaus en de complexiteit van MRP-processen blijven in sommige lidstaten een meer samenhangende en inclusieve betrokkenheid in de weg staan.

2.2.6. Gebruik van de best beschikbare gegevens en gegevensuitwisseling

In de lidstaten wordt maritieme ruimtelijke planning ondersteund door een breed en steeds gestructureerder gebruik van gegevens overeenkomstig artikel 6, lid 2, punt e), en artikel 10 van de MRP-richtlijn. Voor alle MRP's wordt gebruikgemaakt van een combinatie van bestaande milieu-, sociaal-economische en sectorale gegevensreeksen en met name ook van gegevens die zijn gegenereerd in het kader van EU-wetgeving, met name de kaderrichtlijn

mariene strategie, de vogelrichtlijn, de habitatrichtlijn en relevante sectorale kaders, aangevuld met bronnen op zeebekken- of EU-niveau zoals EMODnet, de monitoringdienst voor het mariene milieu van Copernicus en de Europese zeeatlas.

In de meeste gevallen regelen de autoriteiten het gebruik van gegevens via speciale nationale processen of platforms waarmee de input van verschillende bevoegde autoriteiten en monitoringsystemen wordt geconsolideerd.

De strategische milieubeoordeling (SMB) dient gewoonlijk als het primaire mechanisme voor het ordenen en valideren van milieugegevens, die vervolgens in MRP's worden geïntegreerd. Basismilieunormen, analyses van belastende factoren en beoordelingen van cumulatieve effecten zijn doorgaans gebaseerd op monitoringgegevens in het kader van de kaderrichtlijn mariene strategie en op Natura 2000-inventarissen, kartering van nationale zeebodems, gegevensreeksen met betrekking tot de visserij en scheepvaart, en sectorspecifieke informatie (bv. offshore-energie, havens, kabels). Verschillende lidstaten maken specifiek gebruik van de beschrijvende elementen, indicatoren en beoordelingscycli in het kader van de kaderrichtlijn mariene strategie, die dienen als milieubasis voor de manier waarop gegevens worden gebruikt voor hun MRP, terwijl andere hiervan minder rechtstreeks gebruikmaken, namelijk als contextueel bewijsmateriaal ter ondersteuning van het ontwerpen van MRP's en vergunningsbesluiten.

Veel lidstaten hebben geïnvesteerd in een nationale of regionale infrastructuur voor mariene gegevens om de maritieme ruimtelijke planning te ondersteunen. Voorbeelden van dergelijke infrastructuur zijn mariene geoportalen, gemeenschappelijke GIS-platforms en instrumenten ter ondersteuning van de besluitvorming die ruimtelijke overlay van gebruik, beperkingen en aandachtspunten op milieugebied mogelijk maken. In sommige gevallen zijn deze systemen ontworpen om ondersteuning te bieden bij het opstellen niet alleen van MRP's maar ook van SMB's, passende beoordelingen en daaropvolgende vergunningen op projectniveau, waardoor de samenhang tussen planningsfase en vergunningsfase wordt verbeterd.

Tegelijkertijd zijn er aanzienlijke verschillen in de vergelijkbaarheid van gegevens en in het operationele gebruik van gegevens tussen de lidstaten, wat het gevolg is van verschillen in de beschikbaarheid van gegevens en technische capaciteit. In verschillende gevallen worden gegevensbeperkingen uitdrukkelijk in MRP's of SMB's onderkend, met name wat betreft ecosysteemdiensten, cumulatieve belasting, gevolgen van klimaatverandering en sociaal-economische interacties. Als er gegevens ontbreken, is de gangbare benadering binnen MRP's dat er voorzorgsmaatregelen worden toegepast, dat gedetailleerde analyses tot volgende planningscycli worden uitgesteld of dat er wordt gebruikgemaakt van beoordelingen op projectniveau om het bewijsmateriaal te verfijnen.

Voorbeelden van goede praktijken:

- Spanje maakt gebruik van het INFOMAR-platform om gegevensreeksen en vergunningscriteria voor maritieme ruimtelijke planning, de kaderrichtlijn mariene strategie en kustbeheerautoriteiten te harmoniseren, wat de operationele afstemming tussen beleidsdomeinen vergemakkelijkt.
- Met name de lidstaten aan de Oostzee en de Noordzee maken systematisch gebruik van regionale gegevensreeksen en instrumenten die zijn ontwikkeld in het kader van

Helcom-Vasab, Ospar en van door de EU gefinancierde projecten voor maritieme ruimtelijke planning.

2.2.7. Samenwerking tussen de lidstaten en op zeebekkenniveau

Overeenkomstig artikel 6, lid 2, punt f), en artikel 11 van de MRP-richtlijn is de samenwerking tussen de lidstaten op het gebied van maritieme ruimtelijke planning verder versterkt. In MRP-processen, met name bij gedeelde zeebekkens, wordt als regel samengewerkt via een combinatie van formele procedures, regionale kaders en projectmatige samenwerking. De mate en het type van samenwerking en de feitelijke invloed ervan op de planninguitkomsten verschillen echter aanzienlijk tussen zeebekkens en lidstaten.

De meeste lidstaten beschikken over mechanismen om met buurlanden te overleggen, te coördineren en informatie uit te wisselen. Deze nemen doorgaans de vorm aan van SMB- en MRP-overleg, bilaterale bijeenkomsten en deelname aan regionale samenwerkingsstructuren op zeebekkenniveau. Grensoverschrijdend overleg in het kader van de SMB is nog steeds de meest systematische en juridisch meest solide vorm van samenwerking, waarmee vroegtijdige kennisgeving, uitwisseling van documentatie en inachtneming van grensoverschrijdende milieueffecten worden gewaarborgd. In verschillende gevallen hebben deze processen ertoe bijgedragen dat bewijsmateriaal, milieubeoordelingen en planningaannames tussen landen beter op elkaar zijn afgestemd.

Behalve via formeel overleg wordt de samenwerking veelal georganiseerd via bestaande regionale governancekaders, zoals de MRP-werkgroep Helcom-Vasab in het Oostzeegebied, Ospar-gerelateerde structuren en het "Greater North Sea Basin Initiative" in het noordoostelijke deel van de Atlantische Oceaan, en via de gecoördineerde uitvoering van het Protocol inzake het geïntegreerd beheer van kustgebieden van het Verdrag van Barcelona. Deze kaders bieden gemeenschappelijke beginselen, richtsnoeren en fora voor dialoog die op hun beurt helpen om de benaderingen voor ruimtelijke planning op elkaar af te stemmen, met name op het gebied van milieudoelstellingen, scheepvaart en offshore-energie. Daarnaast is er een aanvullende rol weggelegd voor door de EU gefinancierde projecten en platforms door het faciliteren van gezamenlijke studies en methoden en proefprojecten, vooral met betrekking tot beoordelingen van cumulatieve effecten, op ecosystemen gebaseerde benaderingen en grensoverschrijdend gegevensgebruik[28].

Voorbeeld van een goede praktijk:

Het "Greater North Sea Basin Initiative" (GNSBI) — Het GNSBI, dat in 2023 door Nederland en Frankrijk in het leven is geroepen, is een samenwerkingsverband van negen landen die aan de Noordzee in ruime zin grenzen (België, Denemarken, Frankrijk, Duitsland, Ierland, Nederland, Noorwegen, Zweden en het Verenigd Koninkrijk). Het doel is om de

[28] De EU heeft in de loop van de jaren aanzienlijke financiële steun verleend voor de ontwikkeling van samenwerking tussen meerdere landen op het gebied van maritieme ruimtelijke planning. Zo worden in het kader van het Interreg-programma voor het Oostzeegebied al meer dan twintig jaar samenwerkingsprojecten op dit gebied ondersteund. Ook in het kader van andere Interreg-programma's is financiële steun verleend, waaronder het Interreg-programma voor het zuidelijk Oostzeegebied (bv. het SEAPLANSPACE-project) en het Interreg-programma voor het Noordzeegebied (bv. het NORSAIC-project).

samenhang van maritieme ruimtelijke planning en marien beheer in het hele stroomgebied te verbeteren door prioriteiten op gebieden als offshore-energie, visserij en/of aquacultuur, scheepvaart en natuurbehoud op elkaar af te stemmen en door een ecosysteemgerichte, grensoverschrijdende aanpak te ondersteunen om het gebruik van gemeenschappelijke wateren te optimaliseren. Hiermee wordt, naast bestaande fora zoals de North Seas Energy Cooperation (samenwerkingsverband op het gebied van energie in de Noordzee, NSEC) en de Verdragen van Oslo en Parijs ter bescherming van het mariene milieu in het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan (Ospar), de coördinatie tussen ministers, autoriteiten en belanghebbenden versterkt en de uitwisseling van gegevens en kennis bevorderd. Zes vrijwillige technische werkstromen (governance, meervoudig gebruik/medegebruik, natuurbehoud, cumulatieve effecten, langetermijnperspectieven voor de visserij en kennisuitwisseling) bieden een gestructureerd kader om de cumulatieve belasting aan te pakken en ecologische grenzen te handhaven.

In de praktijk heeft de samenwerking tussen lidstaten en op zeebekkenniveau nog steeds een wisselend effect op specifieke beslissingen inzake ruimtelijke planning. Hoewel sommige lidstaten zich op één lijn hebben gesteld wat betreft zoneringskeuzes, corridors of milieuwaarborgen, dient samenwerking in veel gevallen vooral ter ondersteuning van wederzijdse bewustwording en informatie-uitwisseling in plaats van het behalen van gezamenlijke of gecoördineerde planninguitkomsten. Verschillen in planningscycli, de wettelijke status van MRP's, administratieve bevoegdheden en nationale prioriteiten blijven een diepere integratie in de weg staan.

2.2.8. Samenwerking met derde landen

De meeste lidstaten werken samen met derde landen, vooral als daar dwingende redenen voor zijn, zoals gemeenschappelijke zeebekkens, migrerende ecosystemen of grensoverschrijdende maritieme activiteiten. In de praktijk wordt dergelijke samenwerking voornamelijk nagestreefd via bestaande structuren zoals regionale zeeverdragen, internationale organisaties en EU-projecten[29], en niet zozeer via formele bilaterale overeenkomsten inzake maritieme ruimtelijke planning. Lidstaten die in de Oostzee, Middellandse Zee, Zwarte Zee en noordoostelijke Atlantische Oceaan een zeegrens delen met landen die geen lid zijn van de EU, melden meer systematische bilaterale betrokkenheid. In het geval van sommige zeebekkens hebben geopolitieke ontwikkelingen de continuïteit en reikwijdte van regionale en bilaterale samenwerking beïnvloed.

De samenwerking met derde landen bleek op het niveau van strategiebepaling en informatie-uitwisseling het verst ontwikkeld. De lidstaten nemen gewoonlijk deel aan regionale platforms en technische fora om gegevens uit te wisselen, milieudoelstellingen op elkaar af te stemmen en sectorale ontwikkelingen te bespreken, vooral met betrekking tot milieubescherming,

[29] Bij verschillende lopende, door de EU gefinancierde MRP-projecten zijn landen van buiten de EU betrokken (bv. MEDIGREEN, NESBp). Interreg-programma's, waarin derde landen op gelijke voet met lidstaten zijn betrokken, bieden ook een bijzondere mogelijkheid voor samenwerking met derde landen op het gebied van maritieme ruimtelijke planning. Er zijn meerdere voorbeelden van dergelijke projecten in het Interreg-programma voor het Zwarte Zeegebied, het Interreg Adrion-programma (voor het Adriatische en het Ionische Zeegebied) en in het Middellandse Zeegebied.

veiligheid van de scheepvaart, visserij en aquacultuur, en opkomende toepassingen zoals hernieuwbare offshore-energie. Deze contacten helpen om het bewustzijn te vergroten en het wederzijds begrip te verbeteren, maar resulteren slechts zelden in gecoördineerde of gezamenlijk overeengekomen oplossingen voor ruimtelijke planning. In verschillende gevallen vormden door de EU gefinancierde projecten of regionale initiatieven met een afgebakend tijdschema de aanleiding voor de samenwerking, wat resulteerde in versnipperde resultaten of een einde aan de samenwerking zodra de projectfinanciering eindigde.

Er zijn aanwijzingen dat samenwerking met derde landen doeltreffender is wanneer deze wordt ingebed in reeds lang bestaande regionale structuren en wordt gekoppeld aan uit internationale verdragen voortvloeiende milieuverplichtingen. Systematische mechanismen om deze samenwerking om te zetten in concrete bepalingen inzake maritieme ruimtelijke planning of gecoördineerde maatregelen voor ruimtelijke planning, blijven echter beperkt. Al met al zijn er vorderingen gemaakt bij de instandhouding van de dialoog en het uitwisselen van informatie. Het blijft echter een uitdaging in toekomstige planningscycli om lidstaten in staat te stellen overwegingen met betrekking tot derde landen diepgaander en meer samenhangend in de uitvoering van maritieme ruimtelijke planning te integreren.

2.3. Uitdagingen bij de uitvoering

Uit de sinds de vorige rapportagecyclus opgedane ervaring met de uitvoering van maritieme ruimtelijke planning is gebleken dat maritieme ruimtelijke planning inmiddels een centraal en gevestigd element in de maritieme governance van de EU is. Zij fungeert in toenemende mate als referentiekader voor het organiseren van verschillende wijzen van gebruik van de mariene ruimte en ter ondersteuning van de beleidscoördinatie op nationaal en zeebekkenniveau. Tegelijkertijd is er een aantal gebieden waar de rol van maritieme ruimtelijke planning verder kan worden versterkt om in te spelen op veranderende beleidsdoelstellingen en de groeiende vraag naar mariene ruimte.

De eerste uitdaging heeft betrekking op sectoroverschrijdende coördinatie op verschillende overheidsniveaus. Maritieme ruimtelijke planning biedt nu reeds een gemeenschappelijk ruimtelijk kader waarin rekening wordt gehouden met milieu-, economische en sociale doelstellingen. De toenemende wisselwerking tussen beleidsmaatregelen op het gebied van energie, milieu, visserij, aquacultuur, vervoer, veiligheid en klimaatadaptatie leiden echter tot hogere verwachtingen ten aanzien van maritieme ruimtelijke planning om samenhang te bevorderen, niet alleen tussen sectoren, maar ook tussen nationale, regionale en lokale autoriteiten. In veel lidstaten is de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van maritieme ruimtelijke planning verdeeld over verschillende overheidsniveaus, wat de coördinatieprocessen nog complexer maakt. Hoewel er in de meeste gevallen coördinatiemechanismen bestaan, varieert de doeltreffendheid ervan. Uit de ervaring met de uitvoering blijkt bovendien dat er ruimte is om de rol van maritieme ruimtelijke planning verder te versterken tot een stabiele coördinerende pijler die sectoraal beleid, strategieën, doelstellingen en uitvoeringsinstrumenten op verschillende overheidsniveaus met elkaar verbindt. Bovendien vergroot de groeiende vraag naar ruimte de noodzaak voor sectoren om in overlappende of aangrenzende gebieden te werken, en dus voor de planning om vanaf het begin en in nauwe samenwerking met belanghebbenden een benadering te kiezen waarbij wordt uitgegaan van een op meervoudig gebruik gericht ontwerp.

Een andere uitdaging betreft de regionale en zeebekkendimensie van maritieme ruimtelijke planning. Samenwerking op zeebekkenniveau is inmiddels gebruikelijk in MRP-processen, waarbij deze wordt ondersteund door regionale verdragen, door de EU gefinancierde projecten en gevestigde samenwerkingsplatforms. Niettemin kunnen geopolitieke overwegingen, verschillen in planningscycli, nationale mandaten en benaderingen van de uitvoering mogelijk de mate beperken waarin regionale doelstellingen systematisch in ruimtelijke uitkomsten tot uiting komen. Door regionale benaderingen te versterken, kan meer samenhang worden bereikt in de manier waarop gedeelde belasting, cumulatieve effecten en grensoverschrijdende infrastructuurbehoeften worden aangepakt, zonder afbreuk te doen aan de nationale bevoegdheden.

Een bijkomende uitdaging betreft het belang om instrumenten meer in overeenstemming te brengen met milieubeleid, in het bijzonder met de kaderrichtlijn mariene strategie en aanverwante vereisten en kaders voor natuurbehoud en -herstel, alsook met doelstellingen inzake klimaatadaptatie. MRP-processen zijn vanuit procedureel oogpunt over het algemeen goed afgestemd op dit beleid, met name dankzij SMB's en gegevensuitwisseling. Nu de beleidsdoelstellingen echter steeds meer op de gesteldheid, de veerkracht en het herstel van ecosystemen en de aanpassing daarvan aan klimaatverandering zijn gericht, is er ruimte om maritieme ruimtelijke planning verder te verduidelijken opdat hiermee de vertaling van deze doelstellingen in keuzes inzake ruimtelijke planning wordt ondersteund. Maritieme ruimtelijke planning kan onder andere worden verduidelijkt door meer rekening te houden met de wisselwerking tussen land en zee, de kwetsbaarheid van de kusten en de ruimtelijke gevolgen van door het klimaat veroorzaakte veranderingen, alsook door de duurzame ontwikkeling van sectoren van de blauwe economie te blijven ondersteunen.

Een andere opkomende uitdaging betreft de structurering en het gebruik van gegevens en kennis. Er zijn aanzienlijke vorderingen gemaakt met de ontwikkeling van een infrastructuur voor mariene gegevens en besluitvormingsondersteunende instrumenten voor maritieme ruimtelijke planning, waarbij veelal wordt voortgebouwd op initiatieven op EU-niveau en regionale samenwerking. Naarmate de maritieme ruimtelijke planning zich verder ontwikkelt, is er steeds meer belangstelling om de banden met oceaanobservatie- en monitoringsystemen te versterken teneinde adaptieve planning te ondersteunen, beter inzicht in cumulatieve effecten te verwerven en de kennisbasis voor besluitvorming op verschillende beleidsgebieden te versterken.

Tot slot suggereert het groeiende aantal EU-initiatieven met betrekking tot de mariene ruimte dat er behoefte is aan meer samenhang en een sterkere vereenvoudiging in het hele beleidslandschap. In verband met maritieme ruimtelijke planning wordt steeds meer verwacht dat er wordt geopereerd op het raakvlak tussen meerdere sectoren, strategieën, plannen en rapportagevereisten. Hoewel hierin het potentieel van maritieme ruimtelijke planning als een integrerende kracht tot uitdrukking komt, wordt hiermee ook onderstreept hoe belangrijk het is dat maritieme ruimtelijke planning de bestaande complexiteit van het bestuur stroomlijnt in plaats van vergroot. Een verdere afstemming van doelstellingen, tijdschema's en informatiestromen tussen en binnen de verschillende beleidsgebieden zou de doeltreffendheid van maritieme ruimtelijke planning als kerninstrument voor planning en coördinatie kunnen verbeteren.

Al met al bieden de hierboven beschreven uitdagingen mogelijkheden om voort te bouwen op de stevige grondslag van de MRP-richtlijn. De ervaring met de opeenvolgende planningscycli

biedt een stevige basis om na te gaan op welke manier maritieme ruimtelijke planning verder kan worden versterkt als centrale pijler van EU-oceaangovernance, onder meer in het kader van de komende herziening van de MRP-richtlijn en de ontwikkeling van de toekomstige oceaanwet, die in het in juni 2025 vastgestelde oceaanpact zijn aangekondigd[30].

3. VOLGENDE STAPPEN

Sinds de vaststelling van de MRP-richtlijn is het beleids- en rechtskader voor de mariene wateren van de EU aan grote veranderingen onderhevig geweest. De huidige situatie voor maritieme ruimtelijke planning is er een waarin hernieuwbare offshore-energie met een steeds hoger tempo wordt ingezet, de doelstellingen voor milieubescherming en -herstel worden aangescherpt, overwegingen inzake veiligheid en veerkracht een steeds centralere plaats innemen, en er steeds meer wordt verwacht van geïntegreerde oceaangovernance. Uit deze ontwikkelingen komt nadrukkelijk de strategische relevantie van maritieme ruimtelijke planning naar voren als een belangrijk coördinerend instrument, maar ook de beperkingen ervan, zowel wat betreft ontwerp als uitvoering.

Maritieme ruimtelijke planning wordt algemeen erkend als een van de weinige instrumenten waarmee sectoraal beleid, milieudoelstellingen en besluitvorming inzake ruimtelijke planning op maritiem gebied met elkaar kunnen worden verbonden. Tegelijkertijd heeft de ervaring met de uitvoering van maritieme ruimtelijke planning structurele uitdagingen aan het licht gebracht. Dit zijn onder andere een uiteenlopende interpretatie van kernbegrippen zoals de ecosysteemgerichte benadering, een variabele behandeling van de wisselwerking tussen land en zee, het niet op gelijke wijze rekening houden met mariene belanghebbenden, een versnipperde aanpak van gegevens en monitoring, en een beperkte capaciteit om grensoverschrijdende planninguitkomsten en die van derde landen te coördineren.

In dit verband is in het kader van het Europese oceaanpact een oceaanwet aangekondigd, waarbij één EU-kader wordt vastgesteld om de gezondheid van de oceanen te beschermen en de blauwe economie duurzaam te ontwikkelen. De oceaanwet is bedoeld als vlaggenschipinitiatief voor oceaangovernance, waarmee wordt voortgebouwd op de herziene MRP-richtlijn. De wet is bedoeld ter versterking en modernisering van maritieme ruimtelijke planning als strategisch instrument dat de prioriteiten van het oceaanpact en de uitvoering ervan zal bevorderen, met name aan de hand van een sterkere sectoroverschrijdende coördinatie op nationaal niveau en een beter georganiseerde aanpak op het niveau van de zeebekkens. De bevindingen van dit uitvoeringsverslag zullen tijdig bewijsmateriaal opleveren voor de herziening van Richtlijn 2014/89/EU en de ontwikkeling van de toekomstige oceaanwet.

Concluderend blijkt uit dit verslag dat de maritieme ruimtelijke planning in de EU een nieuwe rijpingsfase is ingegaan, hoewel er nog enkele hardnekkige uitdagingen overblijven. Veel lidstaten bevinden zich nu in hun tweede of derde planningscyclus en richten zich steeds meer op het herzien en uitvoeren van gerichte actualiseringen van MRP's en het opvolgen van de uitvoering ervan. Dit biedt de mogelijkheid om over te gaan op een meer inclusieve, holistische en doelgerichte planning, met duidelijkere besluitvormingsregels, sterkere koppelingen met monitoring en adaptief beheer, en een betere samenhang tussen beleid en zeebekkens.

[30] COM(2025) 281 final; https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/european-ocean-pact_nl.