



BETTER SHIPS, BLUE OCEANS

No Anchoring Areas Noordzee

Rapport nr. : 35743-1-MO-rev.1.0
Datum : 25 maart 2025
Versie : 1.0
Definitief rapport

No Anchoring Areas Noordzee

Opdrachtgever : RWS, Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL)

Gerapporteerd door : Marjolein Hermans

Paraaf management



Versie	Datum	Status	Gecontroleerd door
0.1	2025-02-07	Concept	Pieter de Graeff (MARIN)
0.2	2025-02-14	Concept	Pieter de Graeff (MARIN), Yvonne Koldenhof (MARIN)
1.0	2025-03-25	Definitief	

INHOUD**PAGINA**

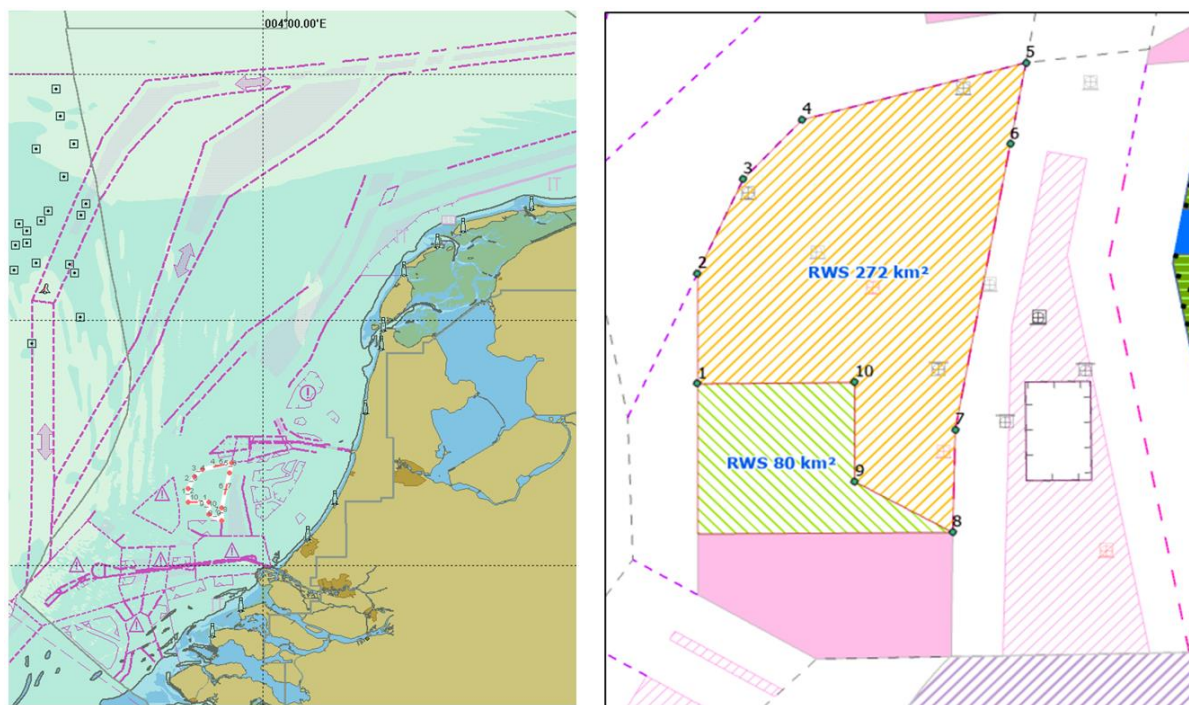
OVERZICHT VAN FIGUREN.....	III
1 INTRODUCTIE.....	1
2 WAARSCHUWINGS BERICHTEN VOOR DE SCHEEPVAART.....	3
3 GEBIEDS INDELING NOORDZEE	9
3.1 Ankergebieden	9
3.2 Verkeerscheidingsstelsel / IMO	11
3.3 Mijnbouwwet.....	14
3.4 Windparken.....	16
3.5 Samenvatting gebieden.....	18
3.6 Mogelijkheden ‘gaande houden’	21
4 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	25
REFERENTIES	27
APPENDIX 1 FIGUREN	28

OVERZICHT VAN FIGUREN

Figuur 1-1	No anchoring area ten noorden van ankergebied nr.5.	1
Figuur 2-1	Wind bij Europlatform (blauwe lijn) en de waarschuwingen (rode en groene verticale lijnen), de lichtblauwe horizontale lijn heeft de grens van 7 Bft aan (windsnelheid 13.9 m/s).	3
Figuur 2-2	Aantal ankerliggers in ankergebied 5 inclusief de waarschuwingen	4
Figuur 2-3	Totaal aantal ankerliggers per ankergebied in regio Rotterdam - juli 2023. De groene lijnen geven de momenten van een waarschuwing aan.	5
Figuur 2-4	Totaal aantal ankerliggers per ankergebied in regio Rotterdam - november 2023	5
Figuur 2-5	Totaal aantal ankerliggers per ankergebied in regio Rotterdam - januari 2024	5
Figuur 2-6	Aantal vertrekkende ankerliggers in 4 uur in juli 2023 in regio Rotterdam	6
Figuur 2-7	Aantal vertrekkende ankerliggers in 4 uur in november 2023 in regio Rotterdam	6
Figuur 2-8	Aantal vertrekkende ankerliggers in 4 uur in januari 2024 in regio Rotterdam.....	7
Figuur 2-9	Vertrekkende ankerliggers in de 4 uur na een stormwaarschuwing in November 2023	7
Figuur 2-10	Vertrekkende ankerliggers uit ankergebied 5 in de 4 uur na een stormwaarschuwing in November 2023.....	8
Figuur 3-1	Ankergebied Eemsmond met dichtheid route gebonden verkeer (2021)	9
Figuur 3-2	Ankergebieden IJmuiden en Scheveningen met dichtheid route gebonden verkeer (2021).	10
Figuur 3-3	Ankergebieden Rotterdam, Scheveningen en Schouwenbank met dichtheid route gebonden verkeer (2021).....	10
Figuur 3-4	Voorbeeld van een schip dat zich gaande houdt boven ankergebied 5 (na een stormwaarschuwing)	11
Figuur 3-5	Verkeersscheidingstelsel volgens IMO aangevuld met de clearways.....	12
Figuur 3-6	Verkeersscheidingstelsel IMO samenvatting B en C . Bron: IMO Ships' Routeing 2019.....	13
Figuur 3-7	Mijnbouwregeling bijlage 4 Scheepvaart en bijlage 5 Militaire gebieden uit 2014 (bron: https://maps.rijkswaterstaat.nl/dataregister)	14
Figuur 3-8	Routekaart 21 gigawatt met de nieuw aangewezen energiegebieden op de Noordzee Programma 2022-2027 (gepubliceerd in november 2024). Bron: Noordzeeloket RWS	16
Figuur 3-9	Partiële Herziening Programma Noordzee 2022-2027 (Bron: Noordzeeloket)	17
Figuur 3-10	Noordzee gebruik, inclusief gebieden mijnbouwregeling en huidige windparken (situatie begin 2025)	18
Figuur 3-11	Verkeersdichtheid in 2023 van het route gebonden verkeer (Bron: Netwerkevaluatie Noordzee 2023)	19
Figuur 3-12	Noordzee gebruik, inclusief gebieden mijnbouwregeling en windparken, inclusief aangewezen windparken volgens Noordzee programma 2022-2027.	20
Figuur 3-13	Natura2000 gebied en verkeersscheidingstelsel rond ankergebied 9.....	21
Figuur 3-14	Mogelijk No Anchoring Area t.b.v. ankergebied 6 en 7- nog niet uitgegeven deel van Hollandse Kust west en No Anchoring Area boven ankergebied 5	22
Figuur 3-15	Mogelijke No Anchoring Area t.b.v. ankergebied 1 (linker oranje vlak) en het gebied boven ankergebied 3 (rechter gele vlak) dat afgeraden wordt als No Anchoring Area.....	23
Figuur 3-16	Mogelijke No Anchoring Areas t.b.v. ankergebied Schouwenbank en 4 West en 4 East	23
Figuur A1-1	Wind bij Europlatform (blauwe lijn) en de waarschuwingen (rode en groene verticale lijnen), de lichtblauwe horizontale lijn heeft de grens van 7 Bft aan (windsnelheid 13.9 m/s).	1
Figuur A1-2	Aantal ankerliggers in ankergebied 5 inclusief de waarschuwingen	2
Figuur A1-3	Totaal aantal ankerliggers per ankergebied in regio Rotterdam - juli 2023. De groene lijnen geven de momenten van een waarschuwing aan.	3
Figuur A1-4	Totaal aantal ankerliggers per ankergebied in regio Rotterdam - november 2023. De groene lijnen geven de momenten van een waarschuwing aan.....	4
Figuur A1-5	Totaal aantal ankerliggers per ankergebied in regio Rotterdam – januari 2024. De groene lijnen geven de momenten van een waarschuwing aan.....	5
Figuur A1-6	Aantal vertrekkende ankerliggers in 4 uur in juli 2023 in regio Rotterdam	6
Figuur A1-7	Aantal vertrekkende ankerliggers in 4 uur in november 2023 in regio Rotterdam	7
Figuur A1-8	Aantal vertrekkende ankerliggers in 4 uur in januari 2024 in regio Rotterdam.....	8

1 INTRODUCTIE

Recent is, op verzoek van de Nederlandse overheid, door de IMO een No Anchoring Area ingesteld ten noorden van het ankergebied nr.5 [Ref 1.], noord van de Maas approach richting Hoek van Holland (Figuur 1-1). De rationale achter het instellen van dit gebied waar niet mag worden geankerd is dat er weinig ruimte beschikbaar is op de Noordzee voor schepen om gaande te houden in ongunstige weerscondities. Het scheiden van scheepvaartverkeer tussen het ankergebied, het gebied om gaande te houden en de verkeersscheidsstelsels, is een veiligheidsmaatregel waarop het bestaan van dit No Anchoring gebied is gebaseerd.



Figuur 1-1 No Anchoring Area ten noorden van ankergebied nr.5.

Rijkswaterstaat vraagt nu te onderzoeken of er meer geografische mogelijkheden zijn voor het instellen van een No Anchoring Area. Gegeven de toekomstige ruimtelijke ordening van de Noordzee is er voor de scheepvaart minder vrije ruimte beschikbaar en is de verwachting dat maatregelen noodzakelijk zijn om de scheepvaart ruimte te bieden zich gaande te kunnen houden bij ongunstige weersomstandigheden. Er bestaat bovendien een zorg dat schepen bij gebrek aan ruimte gebruik zullen maken van de verkeersscheidsstelsels waardoor de capaciteit van deze routes wordt overschreden.

Om meer informatie te verzamelen over het huidige ruimtegebruik op de Noordzee zullen, aanvullend op de analyses van het basis deel Netwerkanalyse, enkele aanvullende analyses uitgevoerd worden:

- Sinds 2023 wordt aan schepen in een ankergebied een waarschuwing gegeven om “passende maatregelen” te nemen bij condities boven de 7 Bft. Wordt er gehoor gegeven aan deze ingestelde waarschuwingen? En hoe gedragen schepen zich na zo’n waarschuwing? Analyse wordt uitgevoerd op basis van data.
- Hoe gedragen schepen zich gedurende ongunstige weersomstandigheden (harde wind, hoge golven/deining)? Is dat verschillend bij ankergebieden dan verder op zee? Heeft dat effect op het verkeer in de verkeersscheidsstelsels? Analyse wordt gebaseerd op expertise.
- Hoe zou de capaciteit van verkeersscheidsstelsels kunnen worden gedefinieerd? Is dat onder alle condities gelijkwaardig? Wat is de huidige capaciteit van het netwerk op de NL Noordzee? De analyse is een combinatie van data- en geometrische verdeling.
- Is er binnen de toekomstige ruimtelijke ordening op de NL Noordzee ruimte voor additionele No Anchoring Areas? Wat zou een gunstige ligging zijn van zo’n gebied zijn? Wat zijn alternatieven?

Op basis van de resultaten van bovenstaande analyses kan worden gekeken of en waar er binnen de huidige plannen op de Noordzee ruimte nodig is voor aanvullende No Anchoring Areas en indien nodig waar deze mogelijke gerealiseerd kunnen worden. Gebaseerd op de resultaten van de voorgaande vragen in combinatie met de huidige en toekomstige ruimtelijke ordening van de Noordzee wordt een denkrichting gegeven voor mogelijke zoekgebieden. Een uiteindelijk advies is geen onderdeel van deze voorgestelde aanvullende analyses binnen het contract voor "Netwerkanalyse Noordzee".

In hoofdstuk 2 wordt de analyse van de reactie van de scheepvaart op de waarschuwingsberichten voor de scheepvaart gegeven. Dit is overgenomen uit [Ref 2.].

In hoofdstuk 3 wordt een beschrijving gegeven van de gebieden welke er nu bestaan op de Noordzee. In §3.5 wordt de huidige situatie op de Noordzee beschreven en in §3.6 worden de mogelijkheden gegeven om uit te wijken uit de ankergebieden. Afsluitend worden er in hoofdstuk 4 een aantal conclusies en aanbevelingen gegeven.

2 WAARSCHUWINGS BERICHTEN VOOR DE SCHEEPVAART

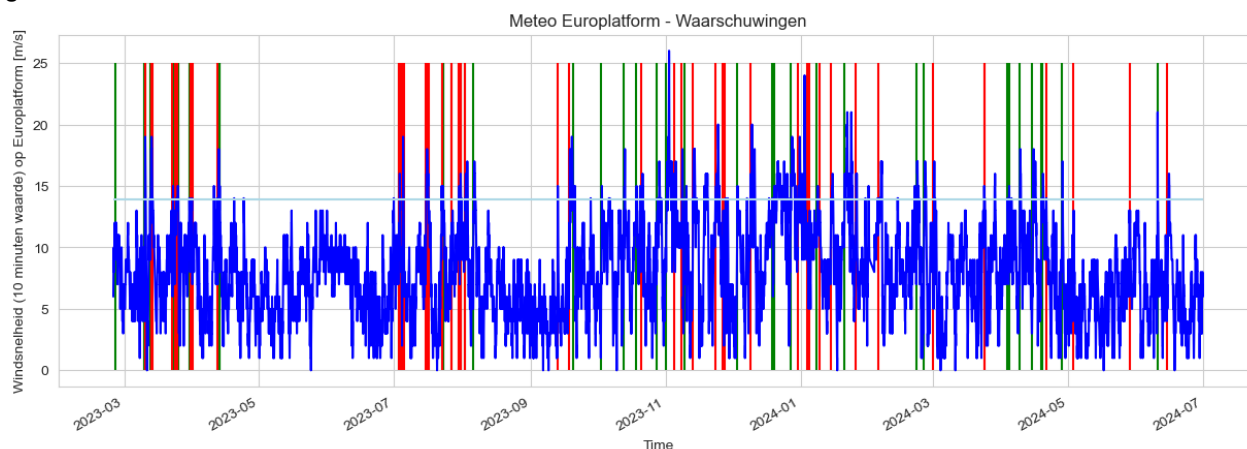
Sinds 2023 wordt aan schepen in een ankergebied een waarschuwing gegeven om “passende maatregelen” te nemen bij condities boven de 7 Bft en/of golfhoogte boven de 3 m.

Tussen 18 februari 2023 en 16 juni 2024 zijn er 500 ‘!ALERT Anchor Areas’ e-mail berichten uitgestuurd voor de regio Rijnmond/Rotterdam. In deze set zitten gestarte, gecancelde en gestopte berichten.

Na filteren van de gecancelde en gestopte berichten blijven er **118** waarschuwingen voor de scheepvaart over. Deze waarschuwingen worden uitgegeven bij een wind ≥ 7 Bft en/of golfhoogte ≥ 3 m. Vanaf maart 2024 worden de waarschuwingen door VTS havenbedrijf Rotterdam uitgegeven. Het overgrote deel van de waarschuwingen betreft een wind waarschuwing of gecombineerde wind/golf waarschuwing. Alleen de eerste waarschuwing was geen windwaarschuwing, maar alleen een golf waarschuwing. De waarschuwing worden 4 tot 12 uur voorafgaand aan het extreme weer door middel van een e-mail uitgestuurd naar het Haven Coördinatie Centrum (HCC) en de Vessel Traffic Services (VTS). Waarna het via de marifoon via een extra scheepvaartbericht uitgestuurd wordt.

De waarschuwingen zijn gebaseerd op de weersgegevens van het weerstation op het Europlatform voor Rotterdam.

In Figuur 2-1 wordt de windsnelheid in m/s gegeven met daarbij de momenten dat de weerswaarschuwing is uitgegeven. De lichtblauwe horizontale lijn geeft de grens van 7 Bft aan. De rode verticale lijnen geven ‘start’ berichten en de groene ‘stop’ berichten weer. Aangezien er niet altijd duidelijk een ‘start’ aan de ‘stop’ voorafgaand lijkt te zijn worden alle berichten als een waarschuwing gezien.



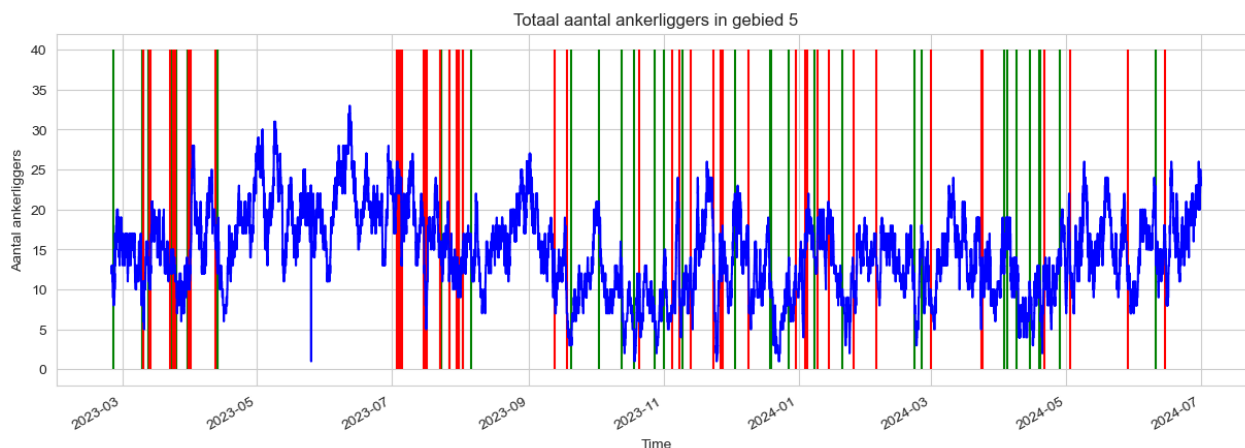
Figuur 2-1 Wind bij Europlatform (blauwe lijn) en de waarschuwingen (rode en groene verticale lijnen), de lichtblauwe horizontale lijn heeft de grens van 7 Bft aan (windsnelheid 13.9 m/s).

Uit Figuur 2-1 blijkt dat de waarschuwingen terecht zijn uitgegeven, de windsnelheid komt na de waarschuwing boven de 7 Bft.

Binnen het project Netwerkevaluatie¹ wordt er uit de AIS-data van de Kustwacht bepaald wanneer een schip voor anker ligt in een ankergebied. Voor de periode waarvan de stormwaarschuwingen beschikbaar zijn worden deze gegevens gebruikt.

In Figuur 2-2 worden de aantallen ankerliggers gegeven in ankergebied 5 met daarbij opnieuw de waarschuwingen.

¹ Netwerkevaluatie Noordzee 2023. Analyse van het scheepvaartverkeer in de periode 1 januari 2023 – 31 december 2023, 34243-3-MO-rev.1.0_Netwerkanalyse 2023



Figuur 2-2 Aantal ankerliggers in ankergebied 5 inclusief de waarschuwingen

In deze Figuur 2-2 is te zien dat het aantal ankerliggers in het gebied fluctueert over de maanden en als er ingezoomd wordt over de weken en dag heen. Op het eerste oog is er niet direct een heel duidelijke relatie met de stormwaarschuwing te zien. Hiervoor wordt er naar een periode van 2 maanden verder in detail gekeken naar de ankerliggers en het gedrag na een stormwaarschuwing.

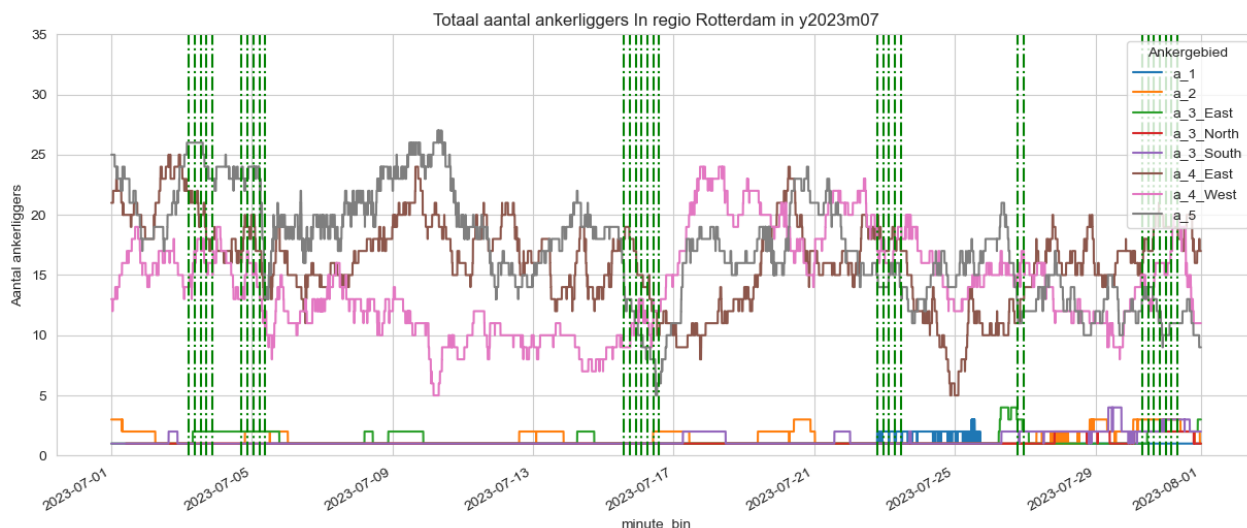
De intenties van een schip zijn niet bekend binnen de AIS-data. Maatregelen aan boord van het schip als het starten van de motoren kunnen niet uit AIS-data of het gedrag afgeleid worden. Er kan wel gekeken worden of de ankerliggers vertrekken uit het ankergebied.

Hieronder zal er aan de hand van het gedrag verder gekeken worden of er door de schepen, welke voor anker liggen, gereageerd wordt op de waarschuwingen. Het is alleen niet uit de data te halen of de schepen toch al van plan waren te vertrekken. Daarvoor zouden er mogelijk aanvullende gegevens van het loodswezen of de Port of Rotterdam gebruikt kunnen worden mocht deze beschikbaar zijn.

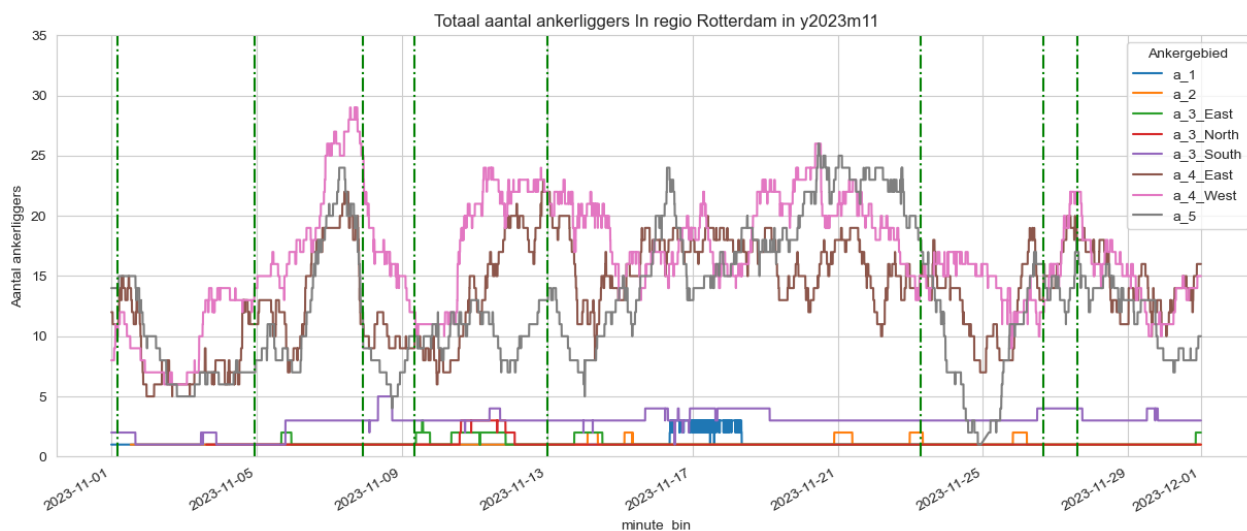
Aantal ankerliggers regio Rotterdam

In juli 2023 (Figuur 2-3) worden er regelmatig waarschuwingen uitgegeven terwijl de vorige waarschuwing nog van kracht is. De waarschuwingen worden iedere 8 uur herhaald zolang de weersvoorspellingen slecht blijven. Er is in deze maand dus vaak langere tijd achter elkaar harde wind geweest.

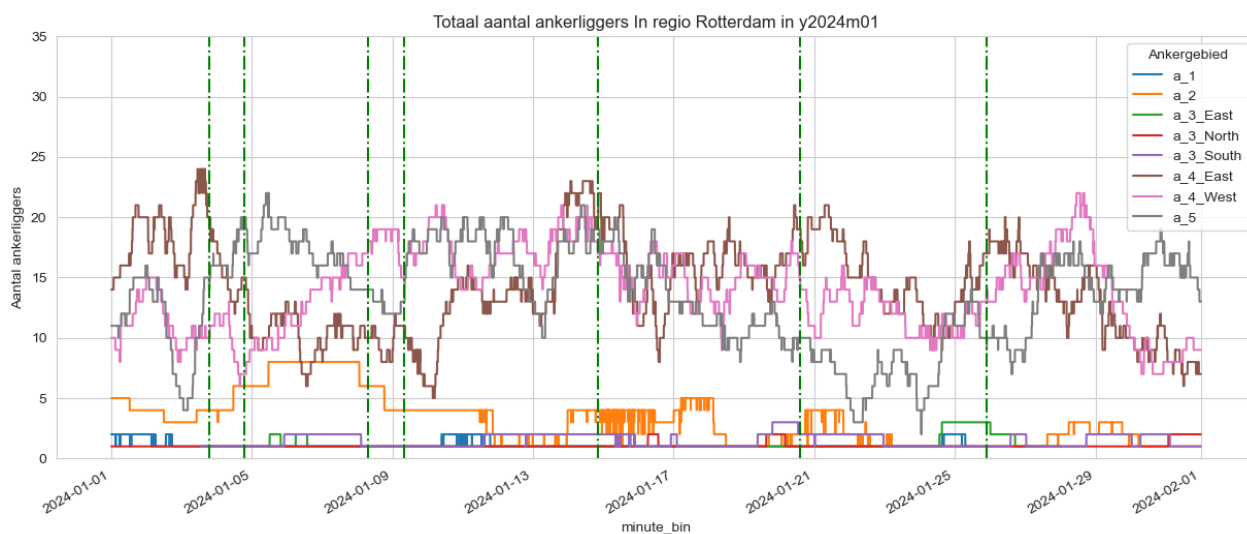
In november 2023 (Figuur 2-4) worden er minder, maar wel terechte waarschuwingen uitgegeven.



Figuur 2-3 Totaal aantal ankerliggers per ankergebied in regio Rotterdam - juli 2023. De groene lijnen geven de momenten van een waarschuwing aan.

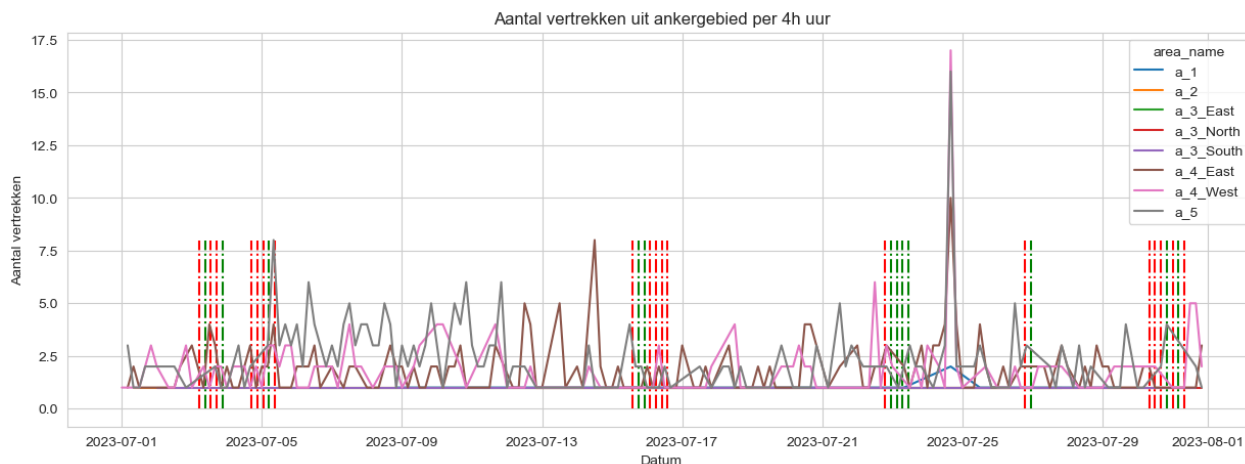


Figuur 2-4 Totaal aantal ankerliggers per ankergebied in regio Rotterdam - november 2023



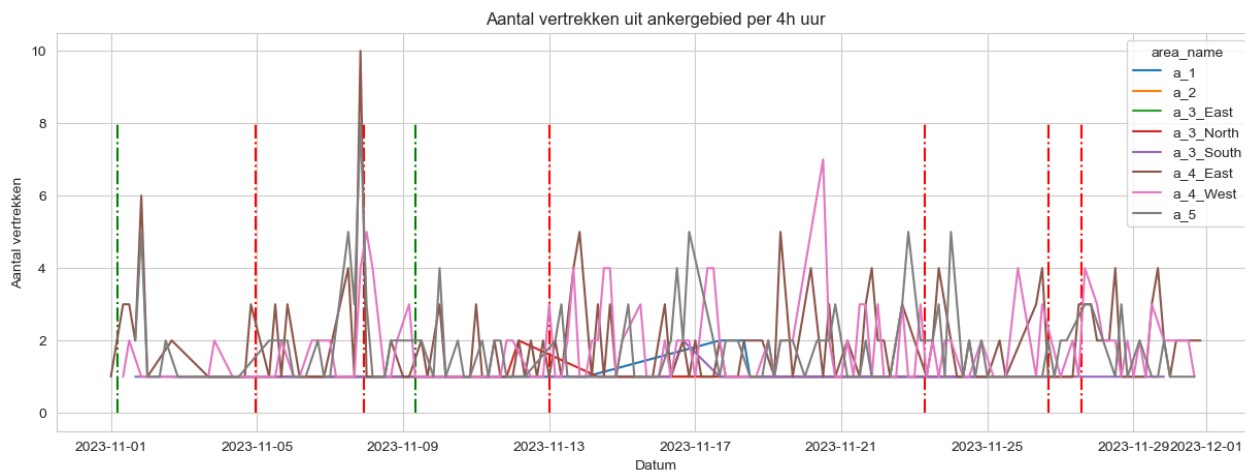
Figuur 2-5 Totaal aantal ankerliggers per ankergebied in regio Rotterdam - januari 2024

Uit de bovenstaande figuren (Figuur 2-3 t/m Figuur 2-5) over juli en november 2023 en januari 2024 is er niet direct een duidelijke trend aan te geven of er iets gedaan wordt met de waarschuwingen. Een aantal ankerliggers verlaten de ankergebieden, maar op het eerste oog niet direct meer dan er anders vertrokken zouden zijn. Als er bijvoorbeeld gekeken wordt naar half juli is er te zien dat het aantal ankerliggers in ankergebied 5 en 4 East afneemt, terwijl in deze zelfde periode het aantal ankerliggers in gebied 4 West toeneemt (Figuur 2-3). Op 2 november 2023 had Nederland last van storm Ciarán, er zijn op 2 en 3 november wel minder schepen geankerd.

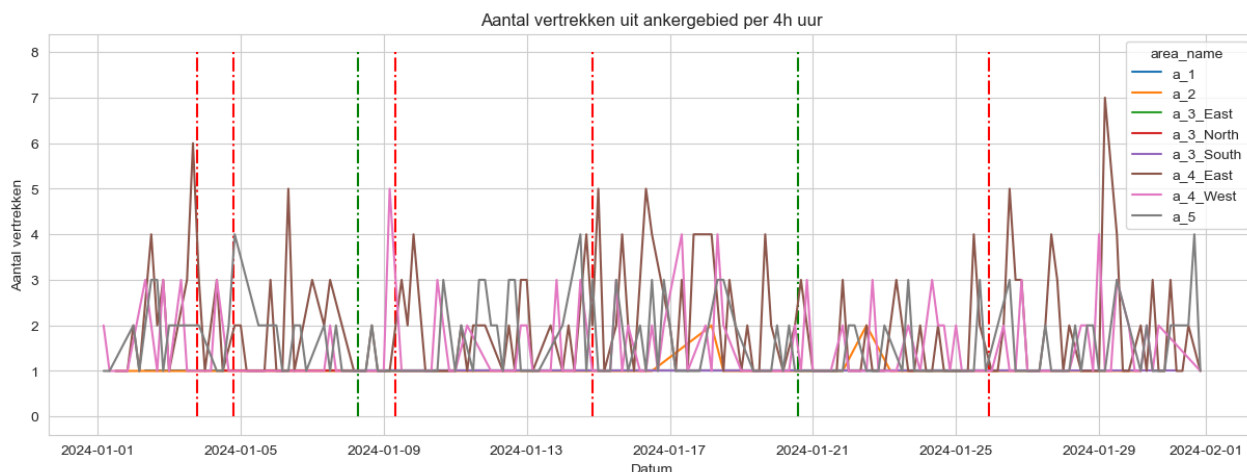


Figuur 2-6 Aantal vertrekkende ankerliggers in 4 uur in juli 2023 in regio Rotterdam

In Figuur 2-6 is het aantal uit een ankergebied vertrekkende schepen te zien in juli 2023, samen met de stormwaarschuwingen. Op de waarschuwingen van 5 juli tijdens de storm Poly na is er niet een duidelijke toename van vertrekkers uit een ankergebied. Het aantal vertrekkers uit ankergebied 5 op 5 juli lijkt iets hoger met de dagen eromheen, maar ook op 14 juli waren er evenveel vertrekkers zonder stormwaarschuwing.



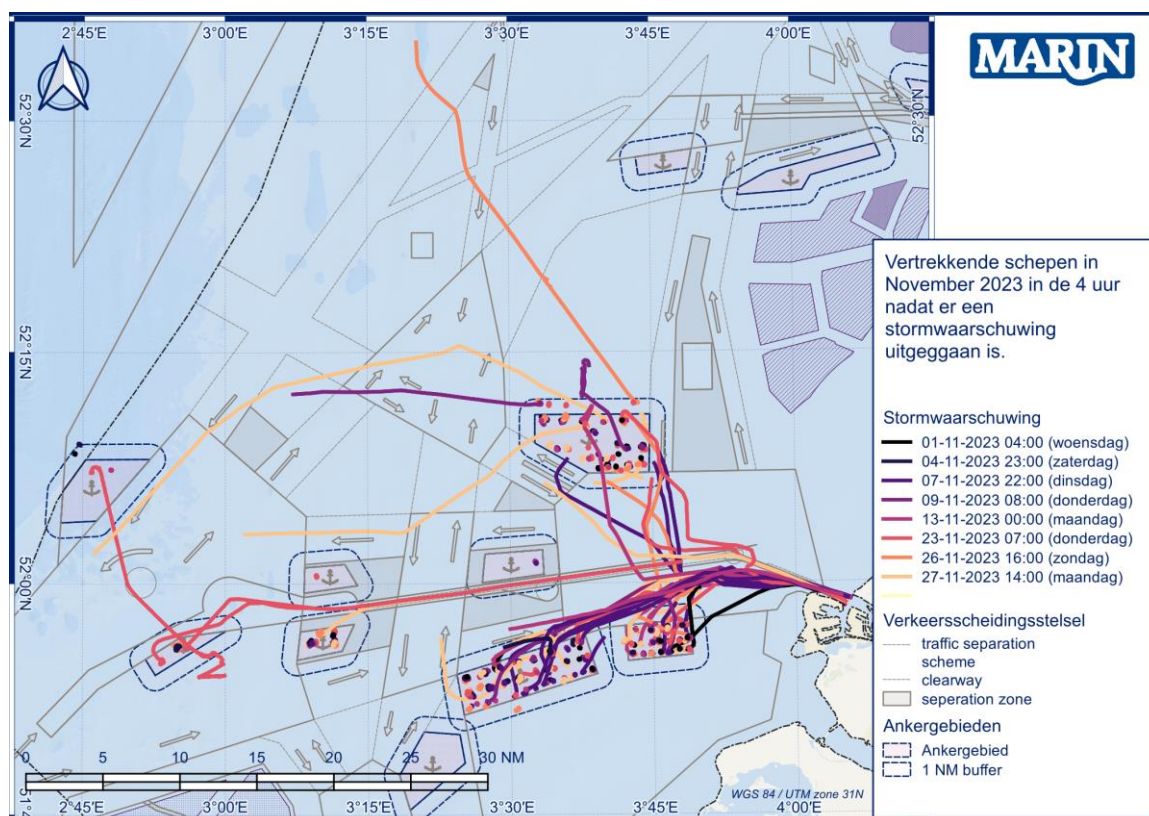
Figuur 2-7 Aantal vertrekkende ankerliggers in 4 uur in november 2023 in regio Rotterdam



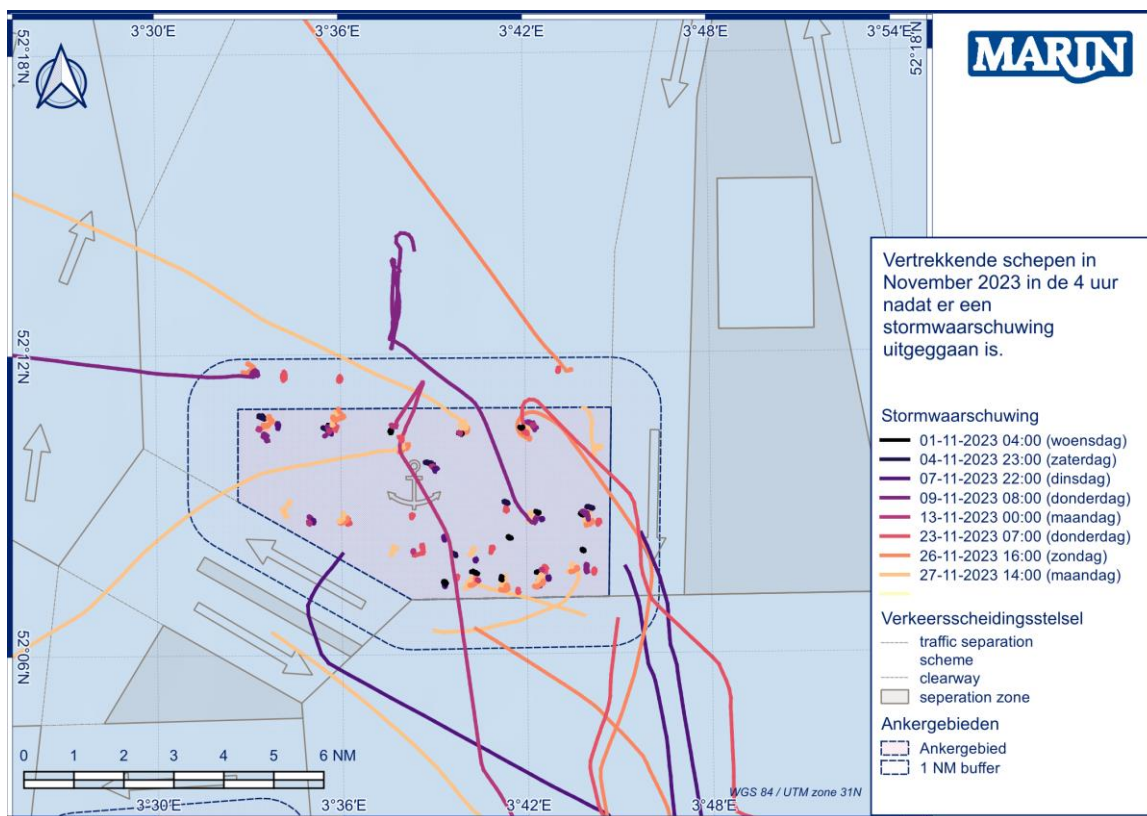
Figuur 2-8 Aantal vertrekkende ankerliggers in 4 uur in januari 2024 in regio Rotterdam

In Figuur 2-7 Is te zien dat er in november 2023 op 7 november met westenwind wel een toename lijkt te zijn van het aantal vertrekkers, terwijl bij de andere stormwaarschuwingen dit effect niet duidelijk te zien is.

In Figuur 2-9 en Figuur 2-10 (ingezoomd figuur) wordt voor november 2023 de vertrekkers in de 4 uur na de stormwaarschuwing gegeven.



Figuur 2-9 Vertrekkende ankerliggers in de 4 uur na een stormwaarschuwing in November 2023



Figuur 2-10 Vertrekkende ankerliggers uit ankergebied 5 in de 4 uur na een stormwaarschuwing in November 2023

Het schip dat na de waarschuwing uit ankergebied 5 vertrekt en in de (toekomstige) No Anchorage zone boven gebied 5 gaat steken en zich gaande houdt is een 'combined chemical and oil tanker' van 144 m lang tijdens een wind uit het zuiden. De andere vertrekkende schepen hebben een bestemming Rotterdam of een enkeling vertrekt naar het zuiden of noorden.

Conclusies n.a.v. stormwaarschuwingen

- Stormwaarschuwingen worden over het algemeen tussen 4 en 12 uur voor het extreme weer via e-mail uitgegeven naar het HCC en VTS en deze verzenden de waarschuwingen per VHF naar de scheepvaart. Dit gebeurt als de windkracht = 7 Bft is of als de golfhoogte ≥ 3 m is, de windkracht is op 1 melding na (van de 118) de reden om de waarschuwing uit te geven.
- In het geval van aanhoudend slecht weer wordt de melding om de 8 uur herhaald.
- Vanuit de analyse van de scheepsbewegingen kan op een enkel geval na niet gehaald worden of het vertrek van het schip een reactie op de stormwaarschuwing is of een regulier vertrek. Hiervoor zou een koppeling met de intenties van schepen van de havendiensten meer informatie geven.
- In een enkel geval vertrekt een schip uit het ankergebied en houdt zich buiten het gebied gaande.

Aanbevelingen n.a.v. stormwaarschuwingen

- Neem de analyse van de stormwaarschuwingen op in de jaarlijkse netwerkevaluatie, hiervoor zijn wel uitgezonden berichten vanuit RWS noodzakelijk. Of kijk naar de windsnelheden van ≥ 7 Bft. Houd hierbij ook rekening met de windrichting.
- Gedetailleerder onderzoek naar type schip dat wel uit een ankergebied vertrekt na een waarschuwing, maar zich gaande houdt en wacht tot het terug kan naar het ankergebied of toegang tot de haven krijgt.
- Verder onderzoek naar de bewegingen van een aantal specifieke schepen welke gevoelig zijn voor slecht weer.
- De data koppelen aan de gegevens van het havenbedrijf, zo kunnen mogelijk de intenties van de schepen gekoppeld worden.

3 GEBIEDS INDELING NOORDZEE

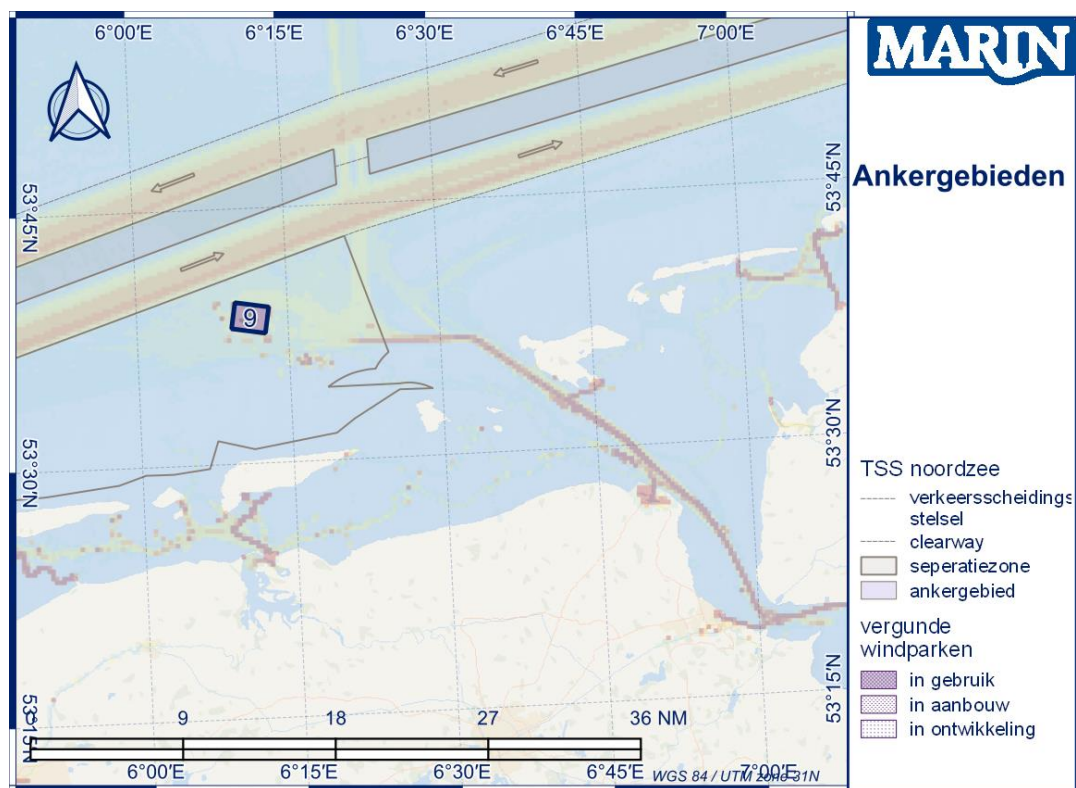
Schepen die worden verzocht buiten een haven te blijven vanwege een vertraging in de beschikbaarheid van een ligplaats of lading, of om technische of administratieve redenen, hebben de mogelijkheid om te ankeren in aangewezen ankergebieden. Als de wachttijd echter beperkt is of de weersomstandigheden ongunstig zijn om te ankeren, kunnen schepen ervoor kiezen om langzaam te varen ('gaande houden') totdat het schip de haven kan binnenvaren.

Met name tijdens stormomstandigheden werden gebieden die nu zijn aangewezen als windparken in het verleden gebruikt als wachtgebied om het schip in gaande te houden wanneer de weersomstandigheden het niet toelieten om op de ankerplaats te blijven. De toekomstige planning van de indeling van de Noordzee beperkt de opties voor schepen om stormen op zee af te wachten buiten de gebruikelijke vaarroutes.

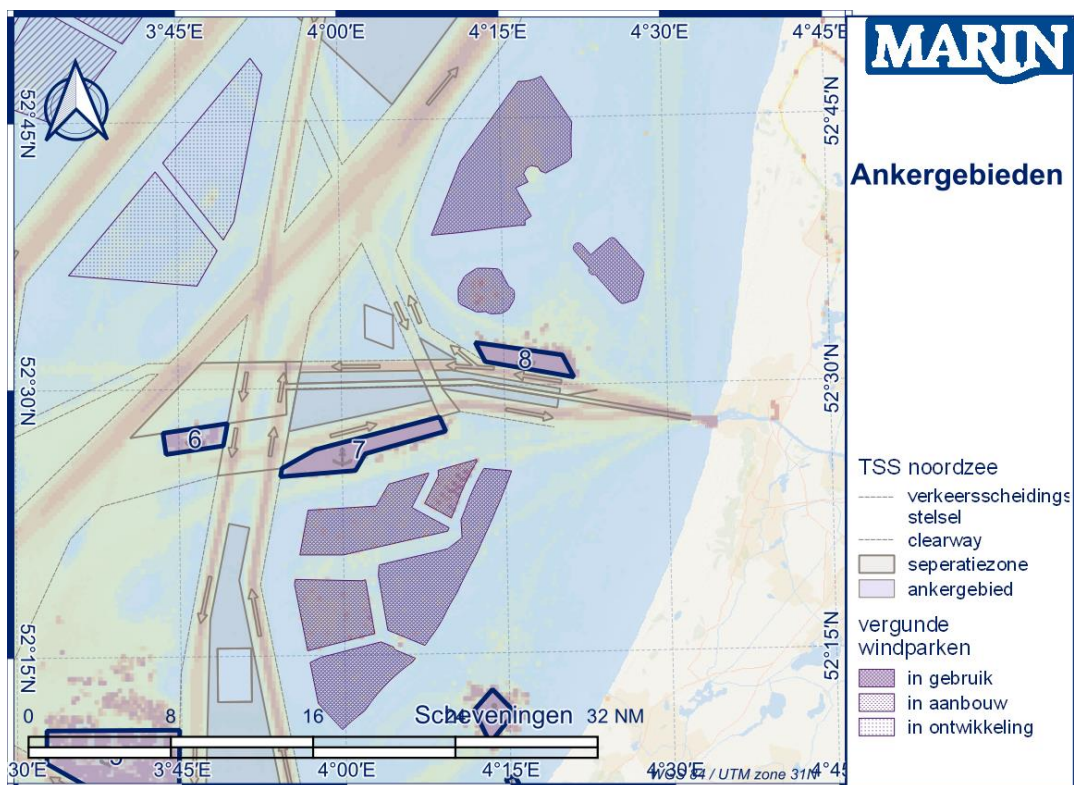
3.1 Ankergebieden

Binnen het Nederlandse NCP zijn er een aantal ankergebieden bij de aanlopen tot havens.

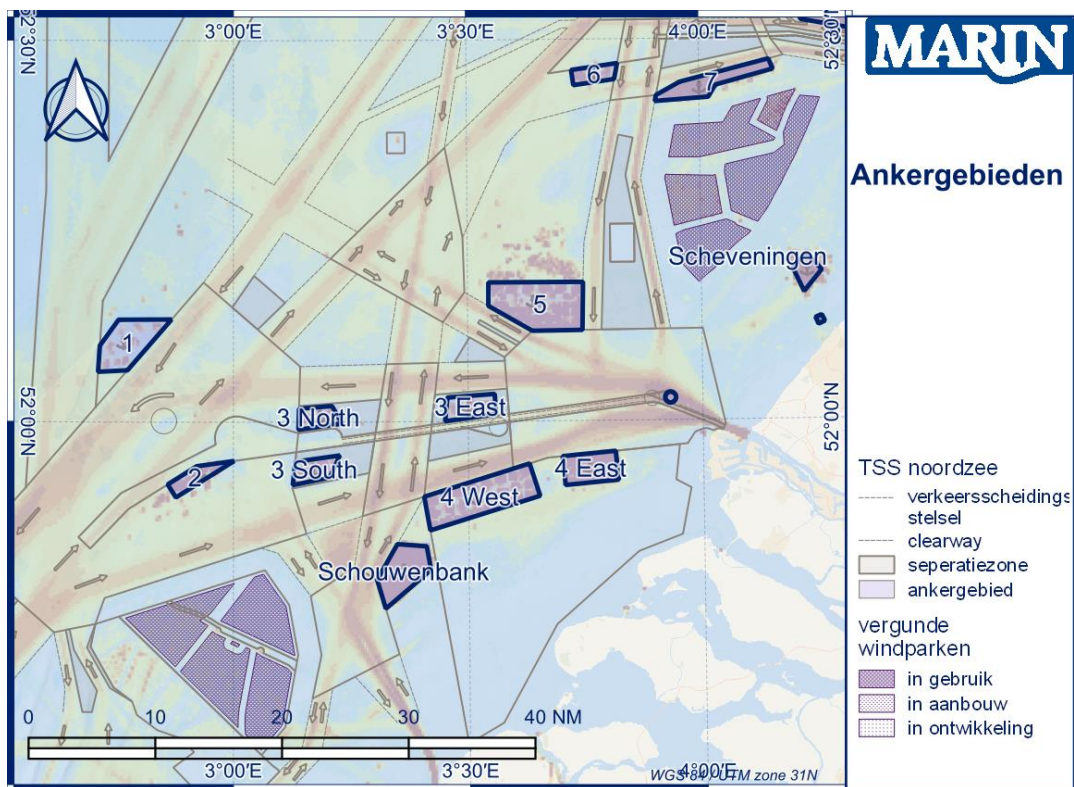
- In het noorden ligt ankergebied 9 voor de Eemsmonding. (Figuur 3-1)
- Bij de aanloop naar IJmuiden liggende ankergebieden 6,7 en 8. (Figuur 3-2)
- Voor de aanloop naar Rotterdam liggen de gebieden 4 east, 4 west, 5 en verder weg de gebieden 3 east, 3 north, 3 south, 1 en 2. (Figuur 3-3)
- Voor de Scheldemonding ligt het ankergebied Schouwenbank. (Figuur 3-3)
- Ankergebied bij Scheveningen. (Figuur 3-3)



Figuur 3-1 Ankergebied Eemsmonding met dichtheid route gebonden verkeer (2021)



Figuur 3-2 Ankergebieden IJmuiden en Scheveningen met dichtheid route gebonden verkeer (2021)



Figuur 3-3 Ankergebieden Rotterdam, Scheveningen en Schouwenbank met dichtheid route gebonden verkeer (2021)

Schepen kunnen in de ankergebieden liggen voor ze naar de haven gaan. Bij harde wind wordt er geadviseerd om passende maatregelen te nemen, het is aan de schipper of het ankergebied verlaten wordt. Vanuit de VTS wordt een stormwaarschuwing uitgestuurd bij wind boven de 7 Bft met het advies om passende maatregelen te nemen. Als de wind boven de 9 Bft komt zou een passende maatregel kunnen zijn door het ankergebied te verlaten en het schip gaande te houden.

Om het schip gaande te houden is er ruimte nodig. Dit kan op meerdere manieren. Het schip kan bijvoorbeeld een lus varen voor het verkeersscheidingssysteem op normale snelheid. Of het houdt zich gaande in een vrij gebied.



Figuur 3-4 Voorbeeld van een schip dat zich gaande houdt boven ankergebied 5 (na een stormwaarschuwing)

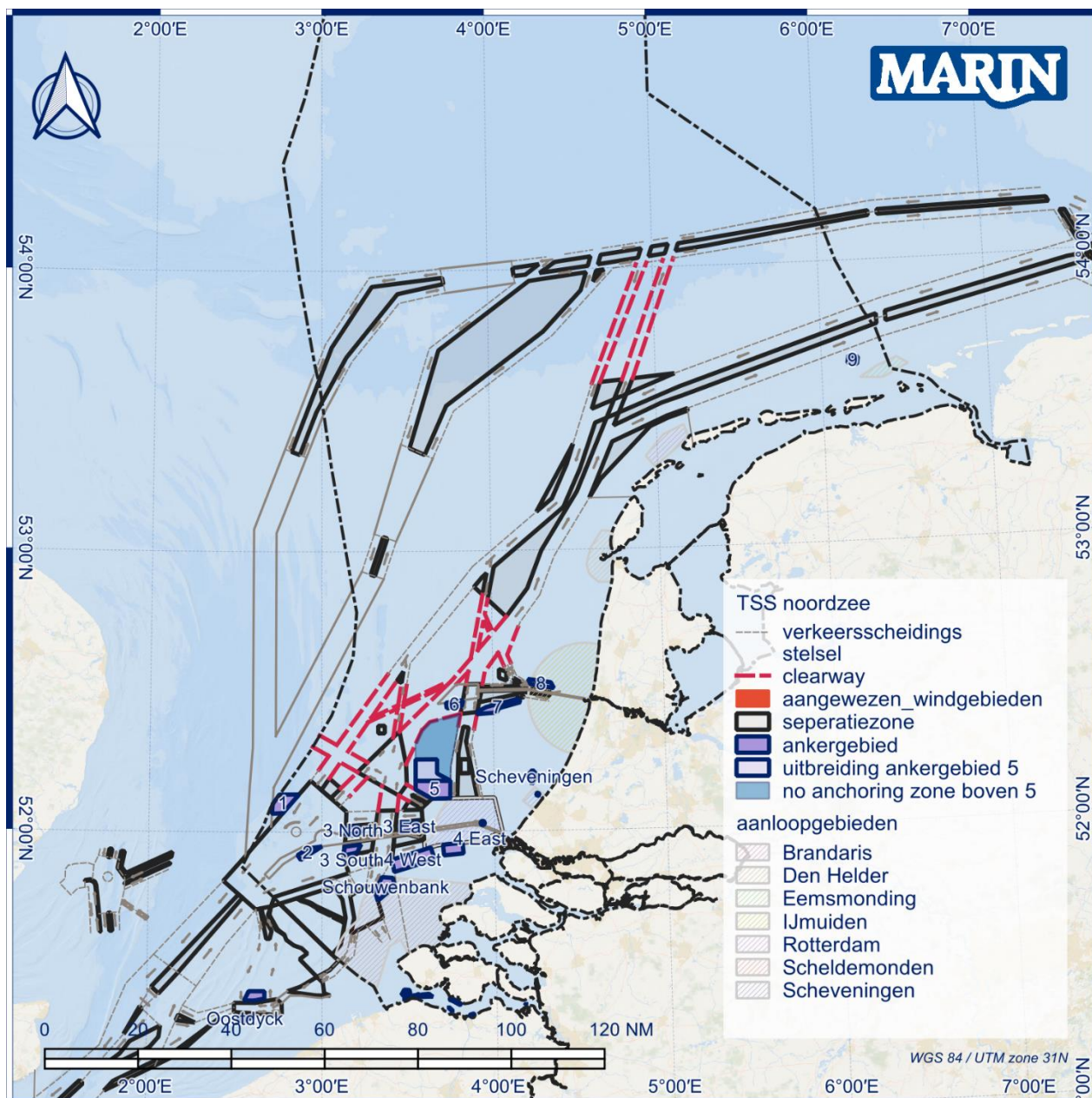
3.2 Verkeersscheidingssysteem / IMO

Binnen IMO is het verkeersscheidingssysteem op de Noordzee vastgelegd. Dit bestaat onder andere uit de volgende onderdelen:

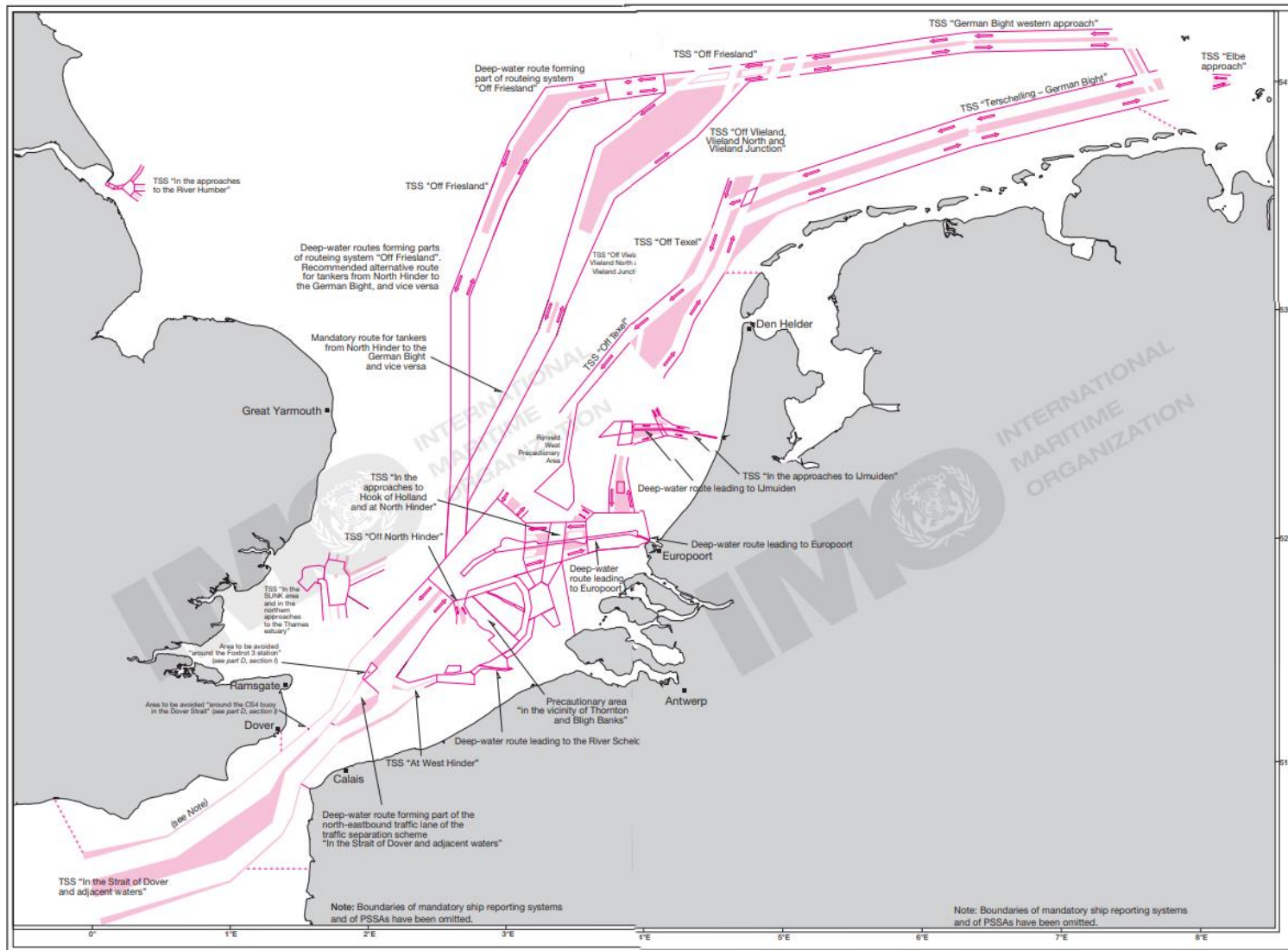
- Verkeersscheidingssysteem
- Deepwater route
- Separatie zones
- Aanloopgebieden
- Ankergebieden

Hierin zijn de delen aangegeven welke vrij moeten blijven voor de scheepvaart. DGLM heeft een richtlijn vastgesteld waarbij rond het verkeersscheidingssysteem een 'berm' van 1.67 NM (aan bakboordzijde) en 1.87 NM (aan stuurboordzijde) is gedefinieerd welke vrijgehouden blijft voor de scheepvaart. Deze richtlijn is niet internationaal vastgelegd.

In Figuur 3-5 wordt het verkeersscheidingssysteem gegeven. In Figuur 3-6 worden de verkeersroutes uit de Ships' Routeing uit 2019 van het verkeersscheidingssysteem bij het NCP gegeven. In de Ship's Routeing staan alle routeringsmaatregelen zoals door de IMO zijn ingesteld.



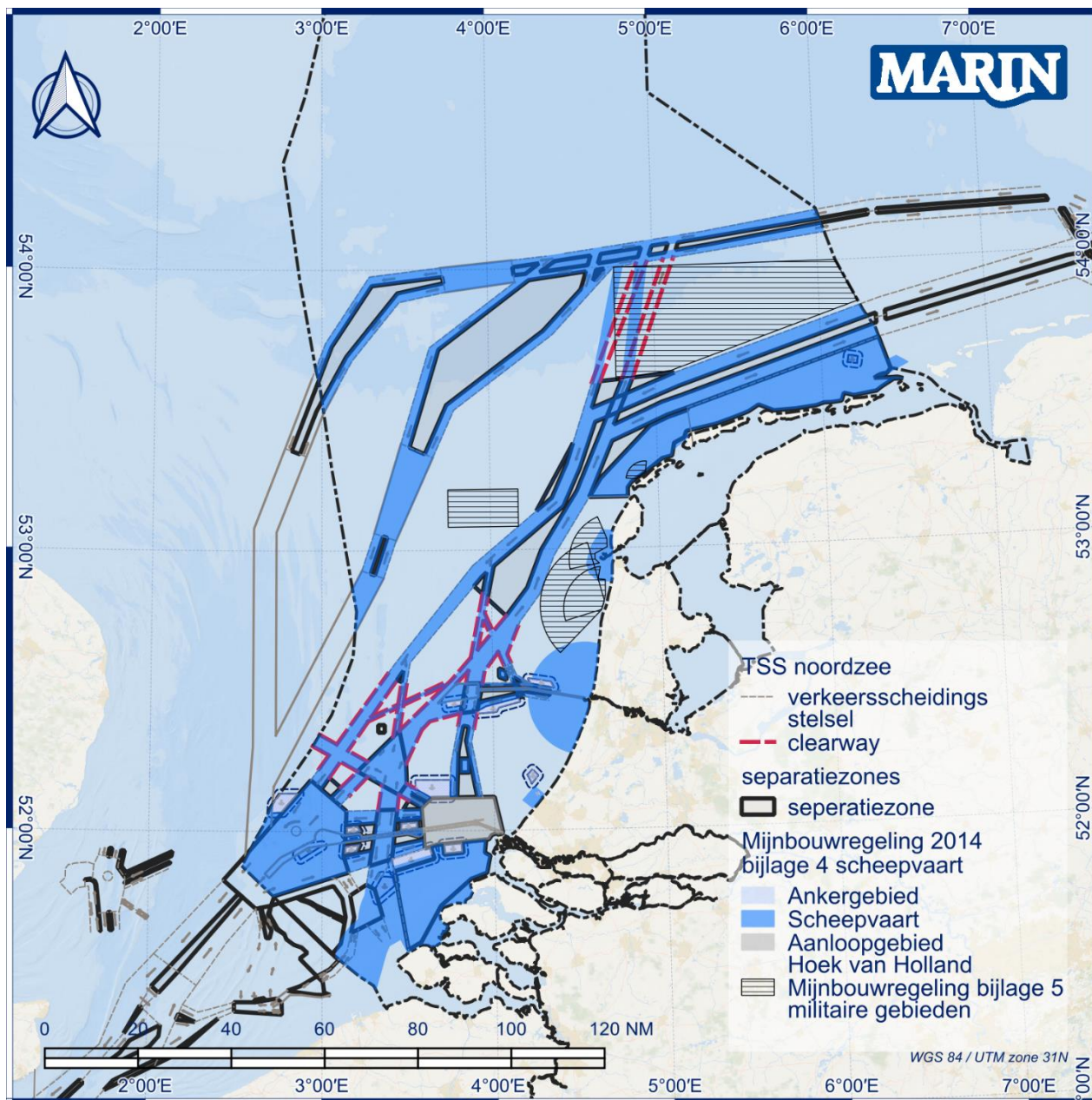
Figuur 3-5 Verkeersscheidingstelsel volgens IMO aangevuld met de clearways



Figuur 3-6 Verkeersscheidingstelsel IMO samenvatting B en C . Bron: IMO Ships' Routeing 2019

3.3 Mijnbouwwet

Naast het verkeersscheidingsstelsel zoals vastgelegd in de IMO zijn er binnen het NCP ook gebieden vastgelegd welke vanuit de mijnbouwwet voor scheepvaart gereserveerd zijn. In Figuur 3-7 worden de delen getoond welke vanuit de mijnbouwwet bijlage 4 (scheepvaart) en bijlage 5 (militaire gebieden) vrijgehouden moeten worden.



Figuur 3-7 Mijnbouwregeling bijlage 4 Scheepvaart en bijlage 5 Militaire gebieden uit 2014 (bron: <https://maps.rijkswaterstaat.nl/dataregister>)

Voor 2024 was de gebiedsindeling van de mijnbouwregeling² uit 2014 waarin de gebieden ten behoeve van de scheepvaart gegeven zijn nog actief. Hierin worden de restrictiegebieden waarin geen mijnbouw of windturbineparken activiteiten op het Nederlands Continentaal Plat plaats mogen vinden beschreven. Op 1 januari 2024 is de omgevingswet ingegaan en zijn uit de 'mijnbouwregeling'³ bijlage 4, scheepvaart' en 'mijnbouwregeling bijlage 5, militaire gebieden' de restrictie gebieden vervallen (artikel 1.10 in de mijnbouwregeling).

In de omgevingswet zijn de gebieden uit de mijnbouwwet overgenomen. Dit is in de omgevingsregeling⁴⁵⁶ aangegeven. Deze omgevingsregelingen worden als algemeen verbindend voorschrift benoemd in de Staatscourant van het Koninkrijk der Nederlanden ([Staatscourant 2020, 64380](#)).

De clearways welke in de mijnbouwregeling wel genoemd werden komen niet meer terug in de omgevingsregeling. Nautisch gezien bestaan de clearways niet. En worden ze alleen als hulpmiddel bij het indelen van gebieden.

² Restrictiegebieden waarin geen mijnbouw of windturbineparken activiteiten op het Nederlands Continentaal Plat plaats mogen vinden, zoals deze zijn opgenomen in de Mijnbouwregeling 2014. Gepubliceerd in Staatscourant nummer 4928, van 22 februari 2014. Regeling van de Minister van Economische Zaken van 13 februari 2014, nr. WJZ/13208613, tot wijziging van de Mijnbouwregeling.

³ [Mijnbouwregeling](#) (geraadpleegd 19-1-2025)

⁴ [Aanwijzing en geometrische begrenzing in verband met mijnbouwlocatieactiviteiten, drukbevaren delen van de zee](#) (geraadpleegd 28-1-2025)

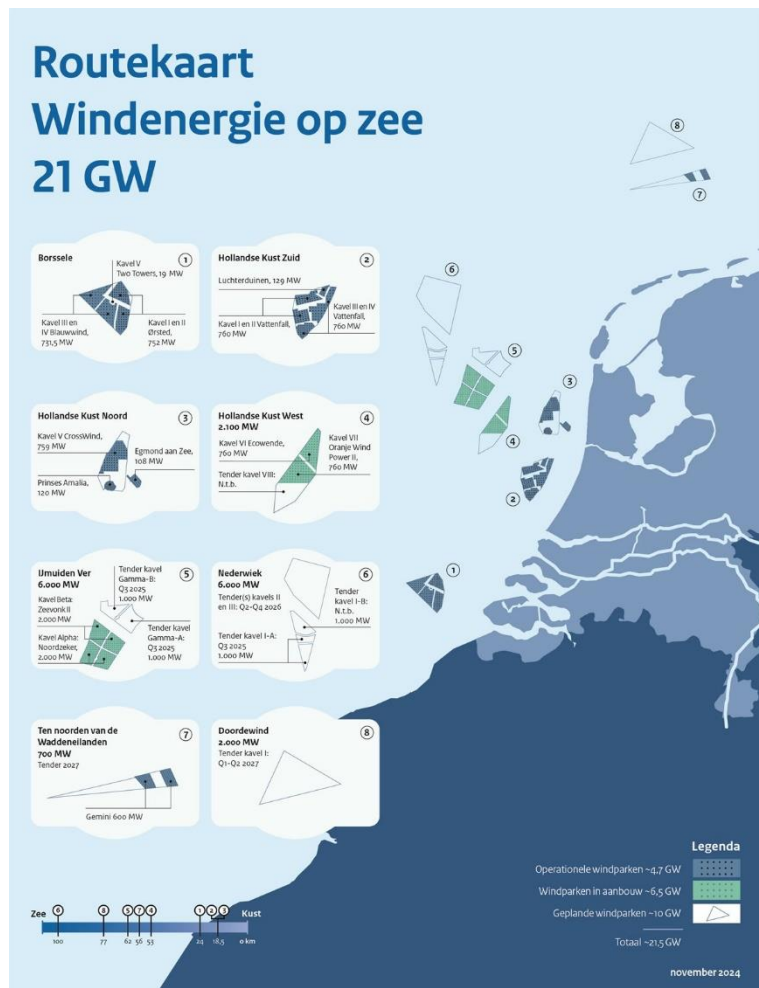
⁵ [Aanwijzing en geometrische begrenzing in verband met mijnbouwlocatieactiviteiten, aanloopgebieden](#) (geraadpleegd 28-1-2025)

⁶ [Aanwijzing en geometrische begrenzing in verband met mijnbouwlocatieactiviteiten, ankergebieden in de buurt van aanloophavens](#) (geraadpleegd 28-1-2025)

3.4 Windparken

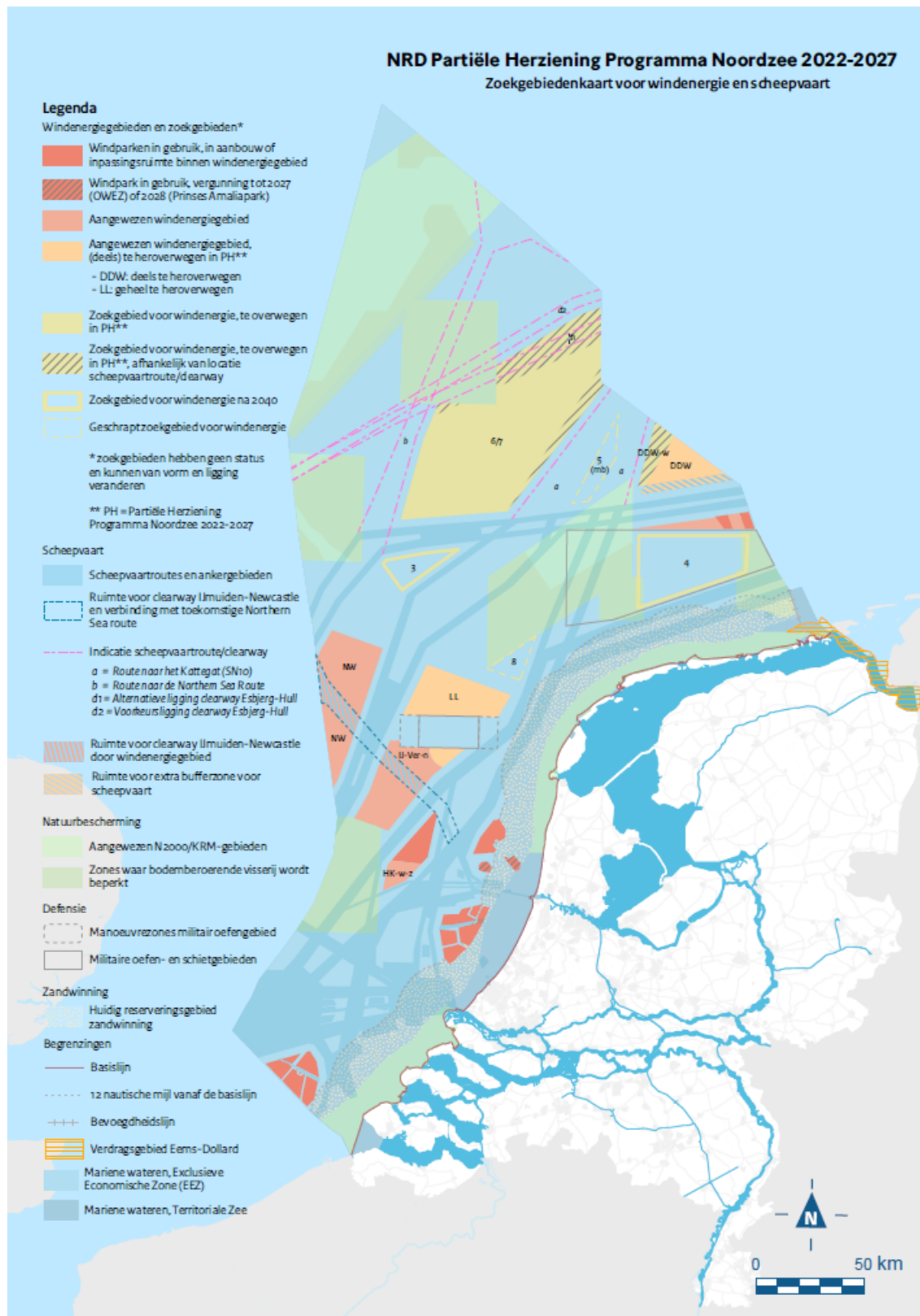
In de [Routekaart Windenergie op zee](#) worden de windenergiegebieden en windparken genoemd voor het Noordzee Programma 2022-2027 (Figuur 3-8).

Dit zijn gebieden welke voor doorgaande scheepvaart niet toegankelijk zijn of worden. Daarnaast zijn er al meerdere zoekgebieden aangewezen voor mogelijk verdere uitbreiding van windenergiegebieden.



Figuur 3-8 Routekaart 21 gigawatt met de nieuw aangewezen energiegebieden op de Noordzee Programma 2022-2027 (gepubliceerd in november 2024). Bron: Noordzeeloket RWS

Vanuit het partiële herziening programma Noordzee over 2022-2027 (Figuur 3-9) wordt duidelijk dat voorzien wordt dat de Noordzee verder gebruikt gaat worden voor windenergie.

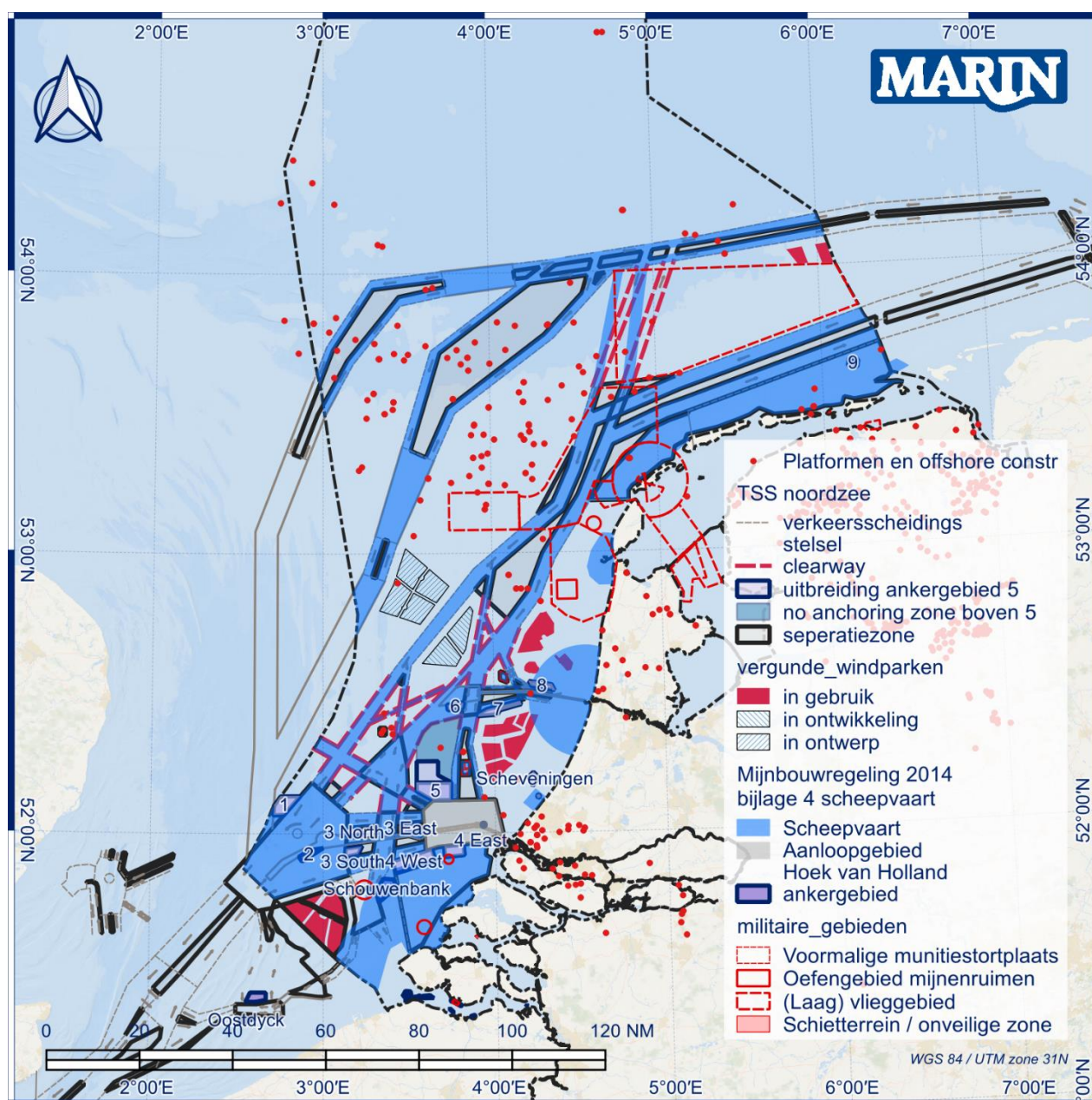


Figuur 3-9 Partiële Herziening Programma Noordzee 2022-2027 (Bron: Noordzeeloket)

3.5 Samenvatting gebieden

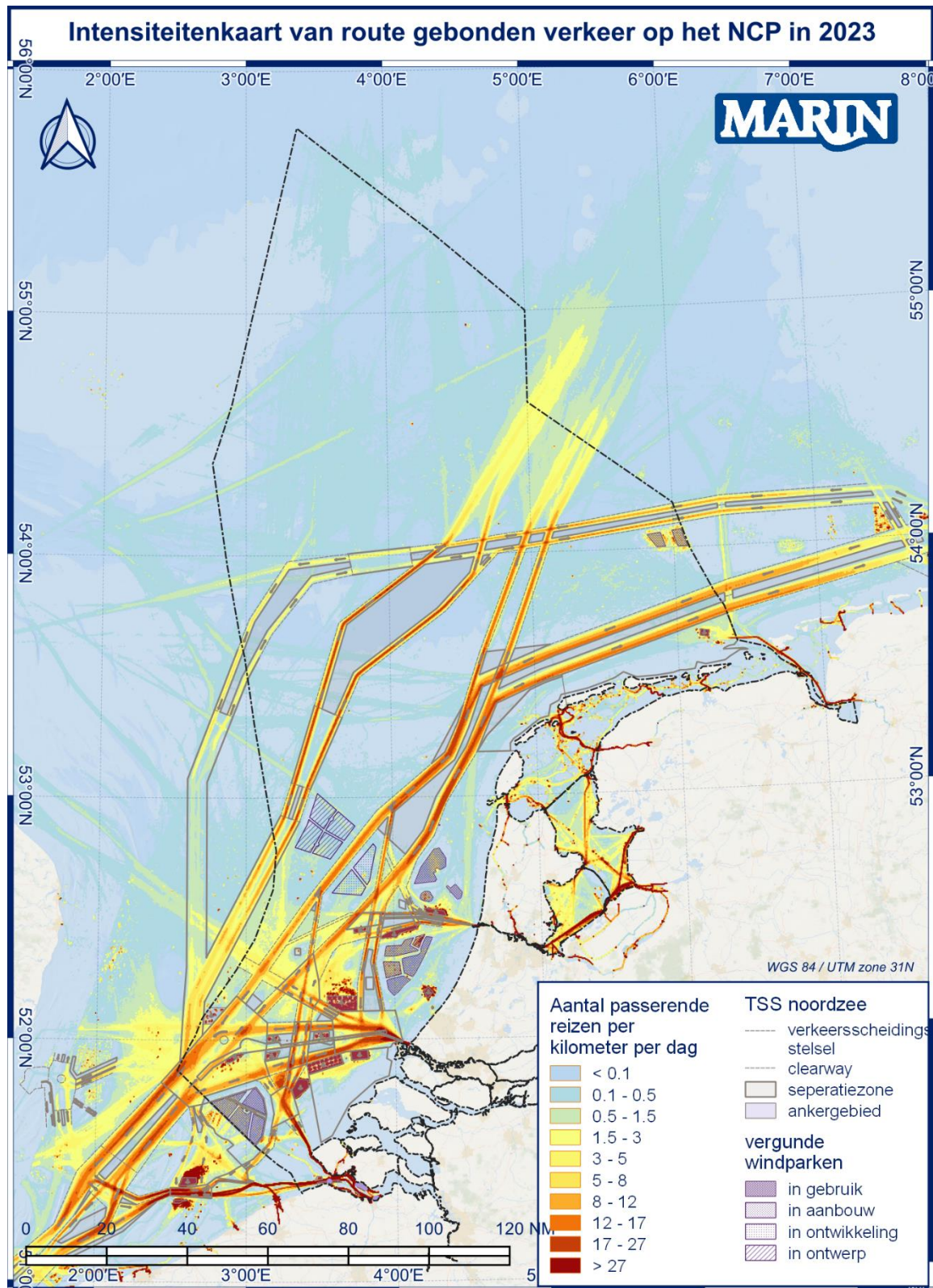
In Figuur 3-10 wordt het NCP gegeven met hierin de gebieden welke vanuit de mijnbouwwet gereserveerd zijn voor de scheepvaart. In deze figuur zijn ook de huidige windparken te zien. Deze windparken zijn niet vrij toegankelijk voor doorvaart van de scheepvaart. Uitzondering hierop zijn de passagestroken (voor schepen < 45 m of < 46 m) en de windparken Egmond aan zee (OWEZ) en Princes Amalia (PAWP), deze zijn toegankelijk voor de scheepvaart tot 25 m. Het betekent dat de scheepvaart met bestemming ankergebieden niet in deze gebieden komt.

De locatie van de actieve en nog niet ontmantelde platformen op binnen het NCP worden ook gegeven in Figuur 3-10.



Figuur 3-10 Noordzee gebruik, inclusief gebieden mijnbouwregeling en huidige windparken (situatie begin 2025)

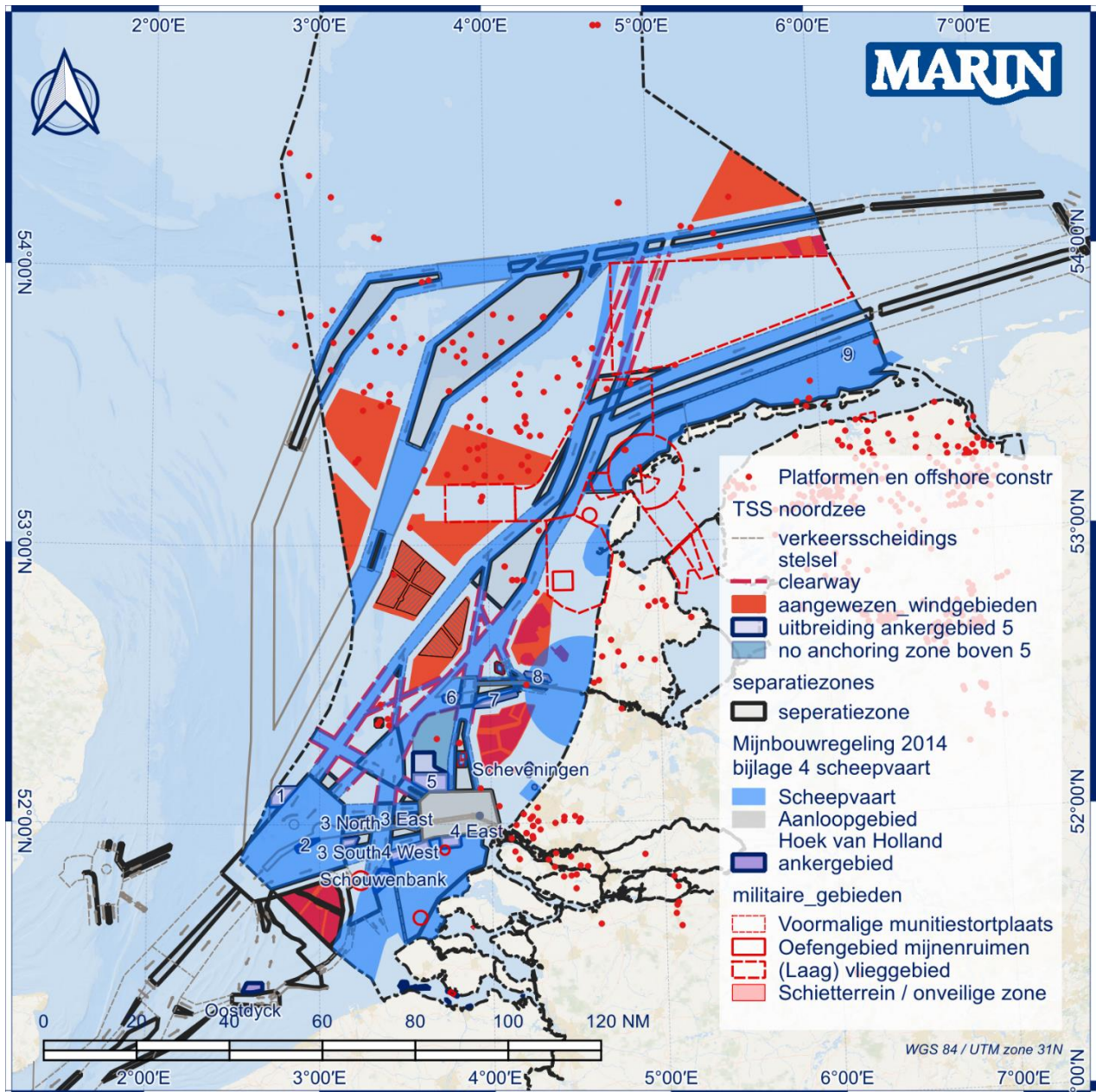
In Figuur 3-11 wordt de verkeersintensiteit van het route gebonden verkeer in 2023 gegeven [Ref 3.]. Te zien is dat er voornamelijk gebruik gemaakt wordt van het verkeersscheidsstelsel. In het gebied voor Rotterdam en IJmuiden is er ook veel route gebonden scheepvaart buiten het verkeersscheidsstelsel geweest, vooral rond de ankergebieden waar de ruimte gebruikt wordt voor aankomst en vertrek.



Figuur 3-11 Verkeersdichtheid in 2023 van het route gebonden verkeer (Bron: Netwerkevaluatie Noordzee 2023)

In Figuur 3-12 wordt het NCP gegeven met hierin de gebieden welke vanuit de mijnbouwregeling gereserveerd zijn voor de scheepvaart. Hierin zijn ook de windparken zoals in het Noordzee programma 2022-2027 aangewezen getoond.

De rode gebieden geven de gebieden aan welke niet vrij voor de scheepvaart zijn aangezien deze voor windenergie aangewezen zijn. De blauwe gebieden en de rood gestreepte clearways zijn scheepvaartzones volgens de oorspronkelijke mijnbouwregeling. Ze omvatten het verkeersscheidsstelsel, de aanloopgebieden en het gebied boven de Waddeneilanden.



Figuur 3-12 Noordzee gebruik, inclusief gebieden mijnbouwregeling en windparken, inclusief aangewezen windparken volgens Noordzee programma 2022-2027.

3.6 Mogelijkheden 'gaande houden'

Met name tijdens stormomstandigheden werden gebieden die nu zijn aangewezen als windparken in het verleden gebruikt als wachtgebied om het schip in beweging te houden wanneer de weersomstandigheden het niet toelieten om op de ankerplaats te blijven. De toekomstige ruimtelijke ordening van de Noordzee beperkt de mogelijkheden voor schepen om stormomstandigheden op zee buiten de reguliere vaarroutes af te wachten.

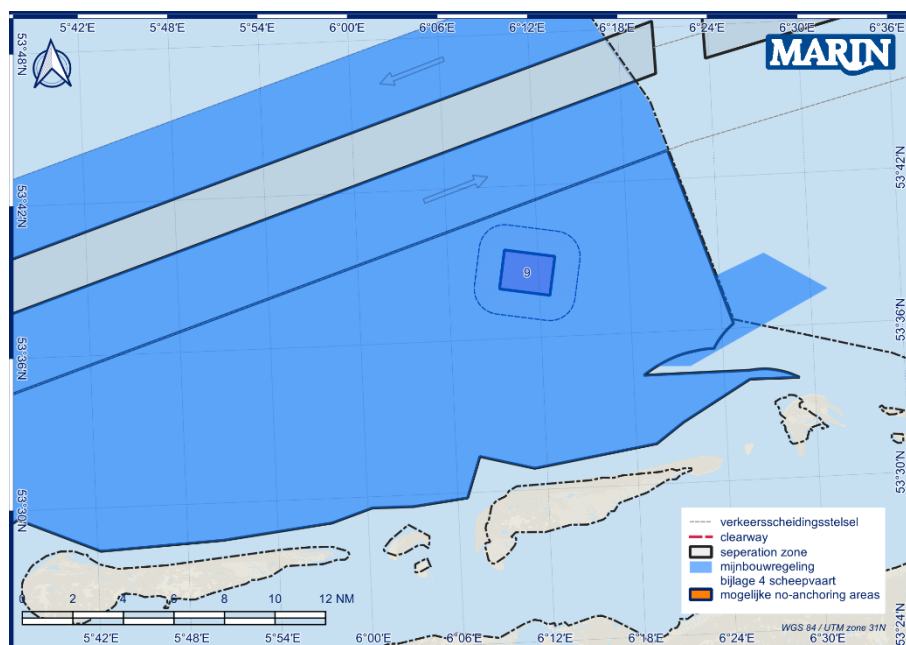
Tijdens een overleg met nautische experts binnen het MARIN is gekeken naar locaties waar schepen in beweging kunnen blijven als ankeren niet mogelijk is of wordt afgeraden, bijvoorbeeld vanwege stormwaarschuwingen. Ook is besproken waar schepen kunnen wachten als ze buiten de haven moeten blijven vanwege vertragingen in de beschikbaarheid van een ligplaats of lading, of om technische of administratieve redenen. Uit dit overleg komen de volgende zaken naar boven.

Schepen houden zich, afhankelijk van het soort schip, voornamelijk gaande als er voor kortere periode, maximaal een paar uur, gewacht moet worden tot er een mogelijkheid is om te ankeren of de haven binnen te gaan. Als er een langere tijd overbrugt moet worden voor het schip de haven in kan ervoor gekozen worden het verkeersscheidsstelsel te gebruiken om de tijd te overbruggen.

IMO kan No Anchoring Areas aanwijzen. Dit wordt voornamelijk gedaan voor milieugevoelige gebieden. Het gebied ten noorden van ankergebied 5 is het eerste gebied dat in verband met de veiligheid is aangewezen door IMO als No Anchoring Area.

Boven de Waddeneilanden bij de Eemsmonding (Figuur 3-13):

- Rond gebied 9 ligt een natura2000 gebied waarbinnen geen windenergie uitbreidingen voorzien zijn. Binnen dit gebied is er rond het ankergebied de mogelijkheid zich gaande te houden en er is ook de mogelijkheid om via het verkeersscheidsstelsel om te varen.



Figuur 3-13 Natura2000 gebied en verkeersscheidsstelsel rond ankergebied 9

Rond havenmonding bij IJmuiden (Figuur 3-14):

- Direct ten zuiden van ankergebied 7 ligt het windenergie gebied Hollandse Kust Zuid. Vanuit het ankergebied 7 naar het zuiden is daardoor geen ruimte zich gaande te houden, behalve in de berm van ongeveer 1.87 NM tussen het ankergebied en het windpark. Dit gebied is vanuit een veiligheidsoogpunt alleen te gebruiken voor aankomst en vertrek. Om de mogelijkheid te bieden om het schip gaande te houden is de No Anchoring Area boven ankergebied 5 aangewezen binnen IMO, dit gebied is ook vanuit ankergebied 7 goed te bereiken.
- Ten noorden van ankergebied 8 is eenzelfde situatie als ten zuiden van ankergebied 7. Ten noorden van ankergebied 8 ligt het windenergiegebied Hollandse Kust Noord met het gebied Prinses Amalia WindPark en Offshore Windpark Egmond aan Zee. Het verkeer vanuit gebied 8 kan zich alleen via het verkeersscheidsstelsel naar een andere locatie verplaatsen
- Ankergebied 6 ligt midden in het verkeersscheidsstelsel. Dit verkeersscheidsstelsel kan gebruikt worden om zich te verplaatsen. Maar ook het recent aangewezen No Anchoring Areas boven ankergebied 5 is vanuit gebied 6 een goede locatie om zich gaande te houden zonder dat er direct een langere route gevaren hoeft te worden.
- Het nog niet uitgegeven deel van het windenergie gebied Hollandse Kust West samen met het gebied daar ten zuiden van zou voor de ankergebieden bij IJmuiden een locatie voor een No Anchoring Area zijn waarbij dit gebied vrij zou blijven voor de scheepvaart. Nadeel is wel dat om bij dit gebied te komen kan worden het verkeersscheidsstelsel overgestoken moet worden.



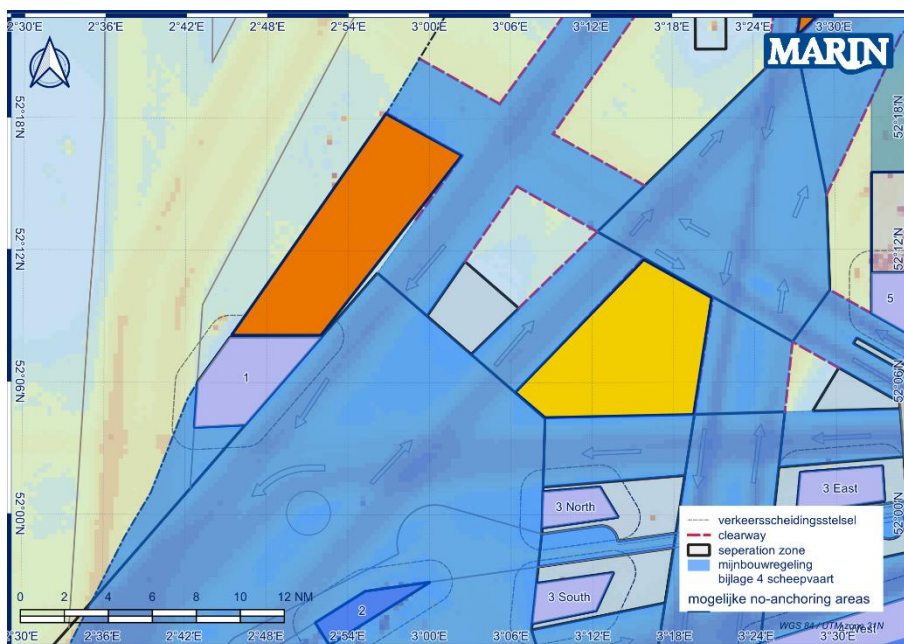
Figuur 3-14 Mogelijk No Anchoring Area t.b.v. ankergebied 6 en 7- nog niet uitgegeven deel van Hollandse Kust west en No Anchoring Area boven ankergebied 5

Rond de ankergebieden bij Rotterdam (Figuur 3-15, Figuur 3-16):

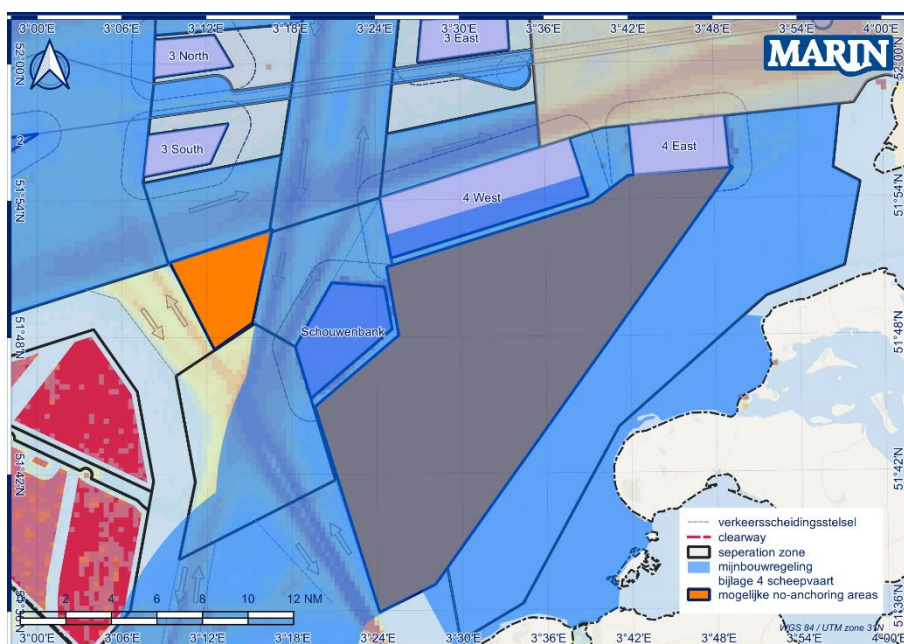
- Het ankergebied 5 wordt uitgebreid en er komt daar ten noorden van een No Anchoring Zone. Dit gebied kan door de scheepvaart wel gebruikt worden om zich gaande te houden.
- De ankergebieden 4 West en 4 East liggen aan de zuidkant van het TSS richting Rotterdam. Ten zuiden van de gebieden ligt de zone voor kustverkeer zoals aangegeven in de staatcourant van 22 februari 2014 en overgenomen in de huidige omgevingsregeling voor scheepvaart. Dit gebied is daardoor ook beschikbaar om zich gaande te houden. Wel moet er binnen dit gebied rekening gehouden worden met ondiepten.
- De gebieden 3 North, 3 East en 3 South liggen midden tussen de routes in het verkeersscheidsstelsel. Mochten schepen deze ankergebieden moeten verlaten is de enige mogelijkheid het verkeersscheidsstelsel in te varen. Ten noorden van 3 North is er aan de andere

zijde van het TSS een gebied dat niet aangewezen is als separatiezone (gele vlak in Figuur 3-15). Dit gebied tussen het voorzorg gebied Rijnveld en Noord Hinder ligt tussen verschillende routes in het TSS in en het verkeer komt van verschillende kanten. Hier een No Anchoring Area definiëren geeft verwarring voor het overige verkeer.

- Ankergebied 2 ligt midden in het TSS in de aanvaarroute naar de eurogeul. Het complete gebied rond het ankergebied is aangemerkt als gebied t.b.v. scheepvaart in het mijnbouwreglement uit 2014.
- Ankergebied 1, waar voornamelijk grotere schepen liggen ligt tussen de deepwater route en de rest van het verkeersscheidsstelsel in. De enige mogelijkheid die er is om zich buiten het ankergebied gaande te houden is het stuk ten noorden van gebied 1. Dit gebied zou daarom voor de scheepvaart vrij gehouden kunnen worden door er bijvoorbeeld een No Anchoring Area van te maken.



Figuur 3-15 Mogelijke No Anchoring Area t.b.v. ankergebied 1 (linker oranje vlak) en het gebied boven ankergebied 3 (rechter gele vlak) dat afgeraden wordt als No Anchoring Area



Figuur 3-16 Mogelijke No Anchoring Areas t.b.v. ankergebied Schouwenbank en 4 West en 4 East

Rond de ankergebieden bij de Scheldemonding (Figuur 3-16).

- Het ankergebied Schouwenbank voor de scheldemonding is een drukbezocht ankergebied waar weinig mogelijkheid is voor een schip om buiten het gebied gaande te houden. Wel is het gebied ten zuidoosten van het ankergebied vanuit de mijnbouwregeling bestemd voor scheepvaart. Dit gebied kan gebruikt worden om zich gaande te houden, vergelijkbaar met de redenatie van ankergebied 4 West. Nadeel is wel dat hier een aantal zandbanken liggen die voor sommige schepen het gebruik bemoeilijken
- Binnen de contouren van het verkeersscheidingsstelsel valt ook een klein gebied midden in het 'kruispunt' ten noordoosten van het windenergiepark Borssele. Dit gebied zal ook voor de scheepvaart beschikbaar moeten blijven.

4 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Schepen die worden verzocht buiten een haven te blijven vanwege een vertraging in de beschikbaarheid van een ligplaats of lading, of om technische of administratieve redenen, hebben de mogelijkheid om te ankeren in aangewezen ankergebieden. Als de wachttijd echter beperkt is of de weersomstandigheden ongunstig zijn om te ankeren, kunnen schepen ervoor kiezen om langzaam te varen ('gaande houden') totdat het schip de haven kan binnenvaren. Hiervoor moet er in de buurt van de ankergebieden wel ruimte zijn.

Conclusies n.a.v. stormwaarschuwingen

- Stormwaarschuwingen worden over het algemeen tussen 4 en 12 uur voor het extreme weer via e-mail uitgegeven naar het HCC en VTS en deze verzenden de waarschuwingen per VHF naar de scheepvaart. Dit gebeurt als de windkracht = 7 Bft is of als de golfhoogte ≥ 3 m is, de windkracht is op 1 melding na (van de 118) de reden om de waarschuwing uit te geven.
- In het geval van aanhoudend slecht weer wordt de melding om de 8 uur herhaald.
- Vanuit de analyse van de scheepsbewegingen kan op een enkel geval na niet gehaald worden of het vertrek van het schip een reactie op de stormwaarschuwing is of een regulier vertrek. Hiervoor zou een koppeling met de intenties van schepen van de havendiensten meer informatie geven.
- In een enkel geval vertrekt een schip uit het ankergebied en houdt zich buiten het gebied gaande.

Aanbevelingen n.a.v. stormwaarschuwingen

- Neem de analyse van de stormwaarschuwingen op in de jaarlijkse netwerkevaluatie, hiervoor zijn wel uitgezonden berichten vanuit RWS noodzakelijk. Of kijk naar de windsnelheden van ≥ 7 Bft. Houd hierbij ook rekening met de windrichting.
- Gedetailleerder onderzoek naar type schip dat wel uit een ankergebied vertrekt na een waarschuwing, maar zich gaande houdt en wacht tot het terug kan naar het ankergebied of toegang tot de haven krijgt.
- Verder onderzoek naar de bewegingen van een aantal specifieke schepen welke gevoelig zijn voor slecht weer.
- De data koppelen aan de gegevens van het havenbedrijf, zo kunnen mogelijk de intenties van de schepen gekoppeld worden.

Conclusie en aanbevelingen n.a.v. No Anchoring gebieden

- De Noordzee (NCP) heeft veel gebieden welke niet toegankelijk zijn (of worden) voor de scheepvaart.
- Scheepvaart kan het verkeersscheidingsstelsel gebruiken om zichzelf gaande te houden door om te varen.
- Het nieuwe door IMO aangewezen gebied boven ankergebied 5 als No Anchoring Area kan ook als gebied gebruikt worden vanuit de ankergebieden 6 en 7.
- De gebieden uit de oorspronkelijke mijnbouwregeling aanhouden voor de scheepvaart, deze gebieden aanwijzen als No Anchoring Areas.
- Het drukke ankergebied Schouwenbank voor de Scheldemonding heeft zeer weinig uitwijk mogelijkheden.
- Separatiezones gebruiken om de mogelijkheid te hebben gaande te houden. Dit kan wel leiden tot verwarring bij de andere schepen.
- Scheepvaart kan de stukken tussen de verkeersscheidingsstelsel banen gebruiken om zich gaande te houden. Dit kan wel leiden tot verwarring bij de andere schepen.
- Berm van het verkeersscheidingsstelsel kan beperkt gebruikt om zich gaande te houden.
- Het gebied net noorden van ankergebied 1 vrijhouden voor scheepvaart en zo de mogelijkheid te creëren om dit gebied te gebruiken om gaande te houden bij een advies om passende maatregelen te nemen bij bijvoorbeeld een stormwaarschuwing.
- Heroverweeg nog niet uitgegeven stuk van HK West t.b.v. No Anchoring.

- Stuk midden in kruispunt bij Borssele/Schouwenbank vrij houden voor de scheepvaart.
- Gebied ten noorden van ankergebied 1 als No Anchoring zone aanwijzen.
- Gebied binnen de territoriale wateren (de 12 NM zone) vrij houden t.b.v. de scheepvaart.
- Clearways welke oorspronkelijk in de mijnbouwregeling gedefinieerd zijn (voor de ingang van de omgeving regeling in 2024) worden niet meer gedefinieerd in een omgevingswet, deze clearways zouden wel in het verkeersscheidingsstelsel of andere regeling officieel opgenomen kunnen worden zodat ze een officiële status hebben.

Dit allemaal gezien vanuit het oogpunt van No Anchoring Areas welke gerelateerd zijn aan ankergebieden.

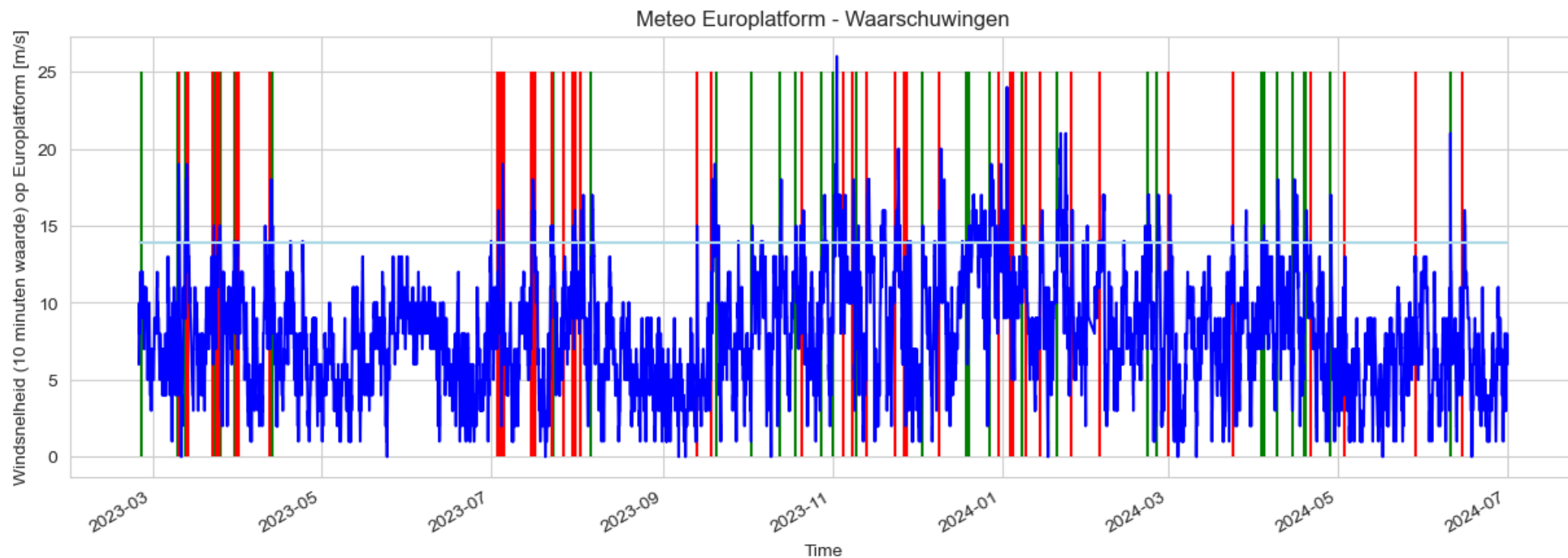
De Kustwacht is verder bezig met de ontwikkeling van Vessel Traffic Monitoring (VTMon) als nieuwe taak. Het doel van VTMon is de kans op aanvaringen op zee te verkleinen. Door scheepvaartverkeer te monitoren dat in de buurt van windparken op zee vaart, kunnen gevaarlijke situaties worden ingeschat. Door informatie te delen met schepen, windparken en/of platformen op zee kunnen incidenten worden voorkomen. Het is de bedoeling dat VTMon in 2025 operationeel wordt. Advies is ook om het VTMon een rol te geven bij het advies om passende maatregelen te treffen bij bv een stormwaarschuwing. Via het VTMon kan gemonitord worden wat de acties zijn welke de schepen uitvoeren en eventueel advies geven aan een schip dat wel het ankergebied verlaat en zich gaan de wil houden of een schip dat zich gaande moet houden voordat het toestemming heeft de haven binnen te gaan.

REFERENTIES

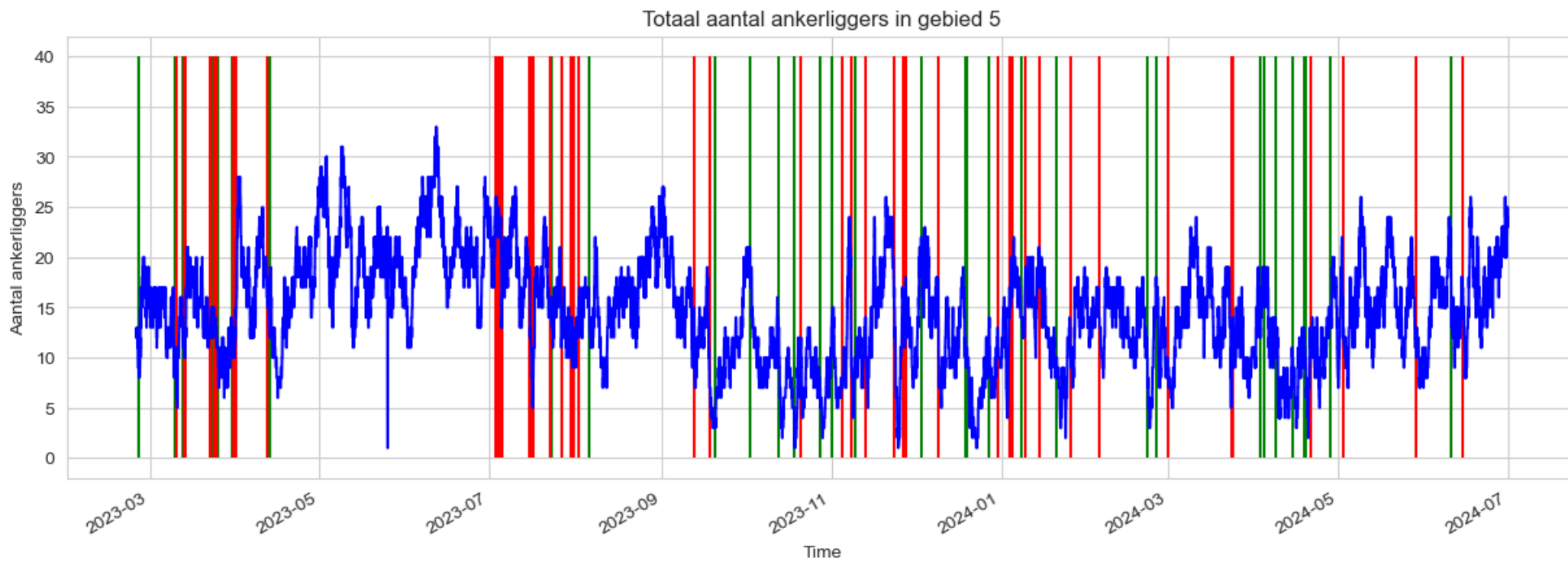
- [Ref 1.] No Anchoring area north of anchorage Nr.5, MARIN, NR 34799-1-MO-rev.1.0.
- [Ref 2.] Memo Reactie ankerliggers na Stormwaarschuwing, 2024-12-19
- [Ref 3.] Netwerkevaluatie Noordzee 2023. Analyse van het scheepvaartverkeer in de periode 31 januari 2023 – 31 december 2023
MARIN, NR. 34243-3-MO-rev.1.0_Netwerkanalyse 2023
- [Ref 4.] Programma Noordzee 2022 – 2027, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag, Maart 2022
<https://www.noordzeeloket.nl/beleid/programma-noordzee-2022-2027/>
Geraadpleegd 17-1-2025
- [Ref 5.] Mijnbouwregeling
<https://wetten.overheid.nl/BWBR0014468/2024-01-01>
Geraadpleegd 19-1-2025
- [Ref 6.] Ships' Routeing, IMO, 2019 edition

APPENDIX 1 FIGUREN

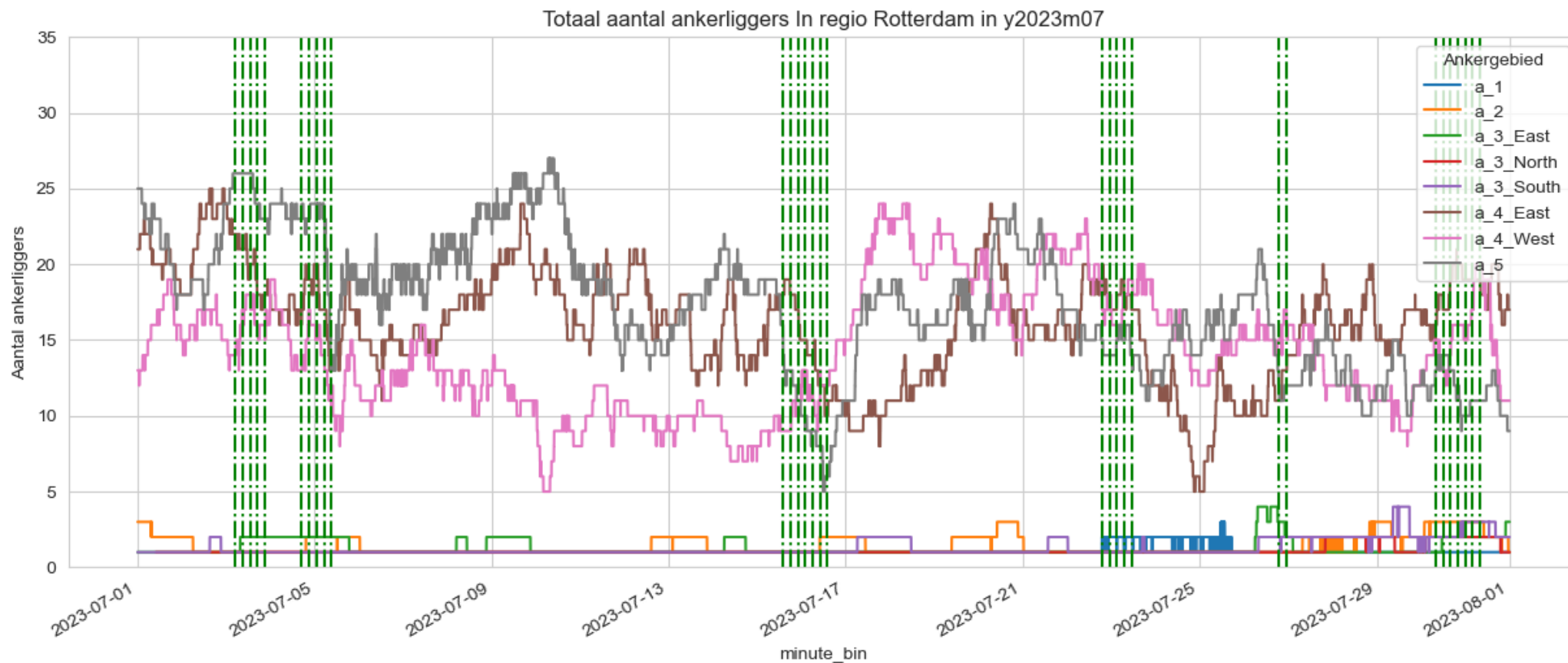
In deze bijlage staan dezelfde figuren uit hoofdstuk 2 in een groter formaat.



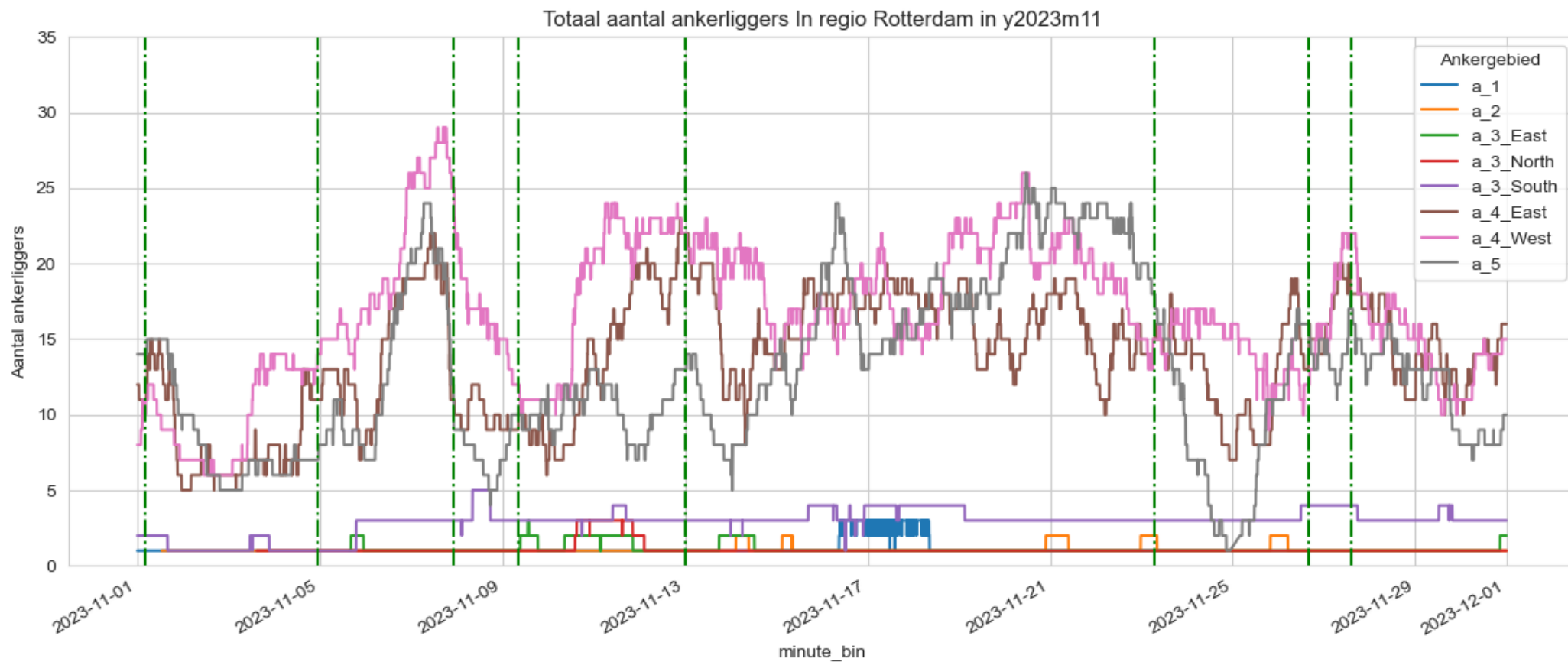
Figuur A1-1 Wind bij Europlatform (blauwe lijn) en de waarschuwingen (rode en groene verticale lijnen), de lichtblauwe horizontale lijn heeft de grens van 7 Bft aan (windsnelheid 13.9 m/s).



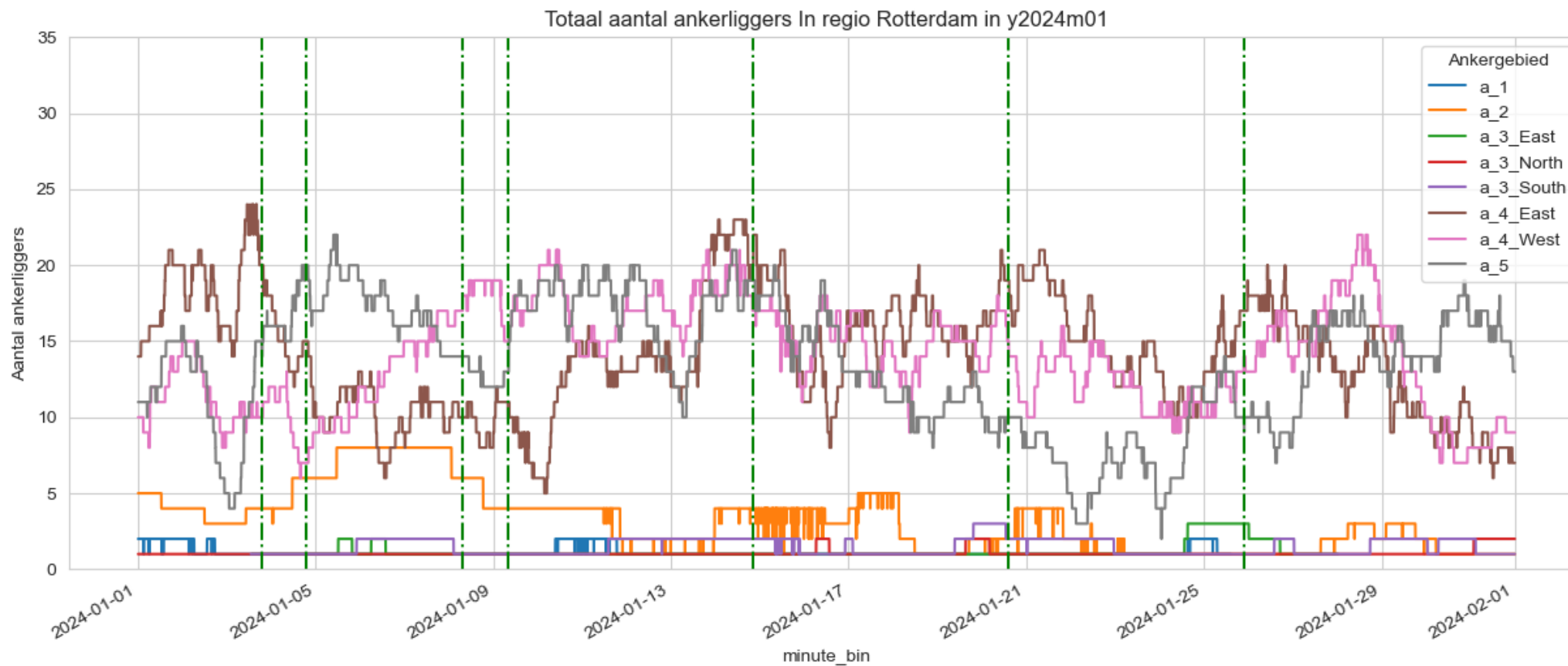
Figuur A1-2 Aantal ankerliggers in ankergebied 5 inclusief de waarschuwingen



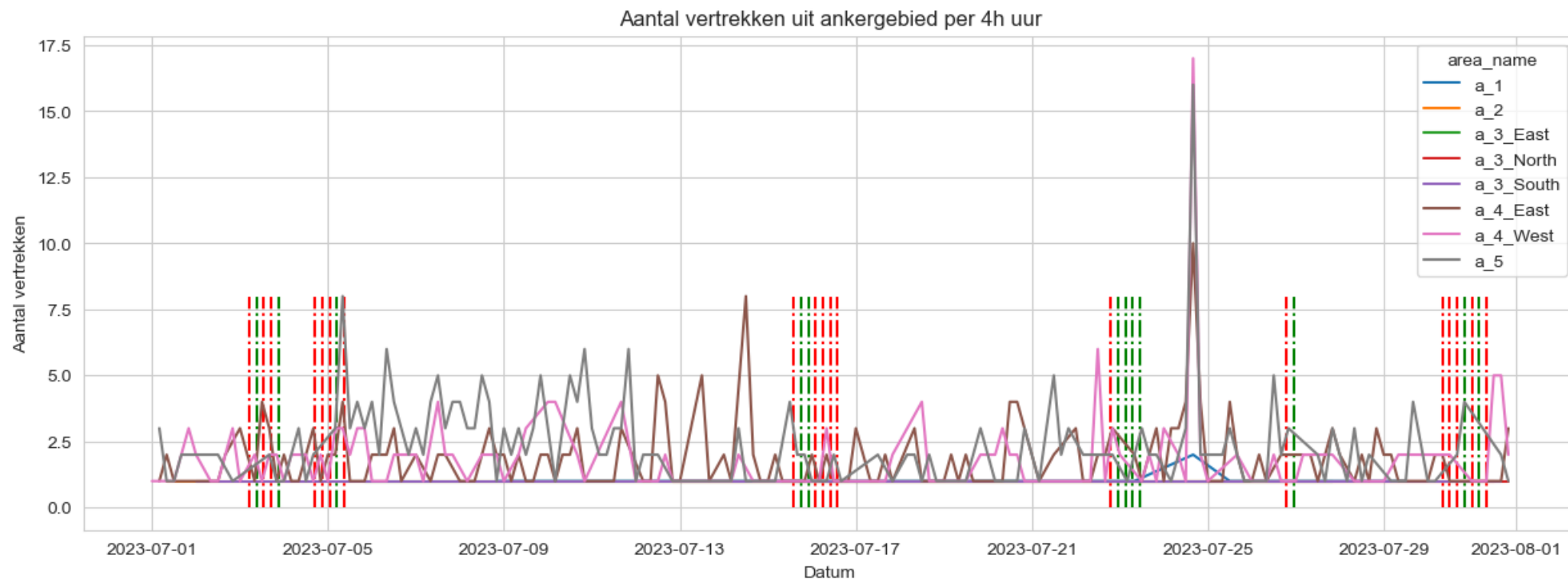
Figuur A1-3 Totaal aantal ankerliggers per ankergebied in regio Rotterdam - juli 2023. De groene lijnen geven de momenten van een waarschuwing aan.



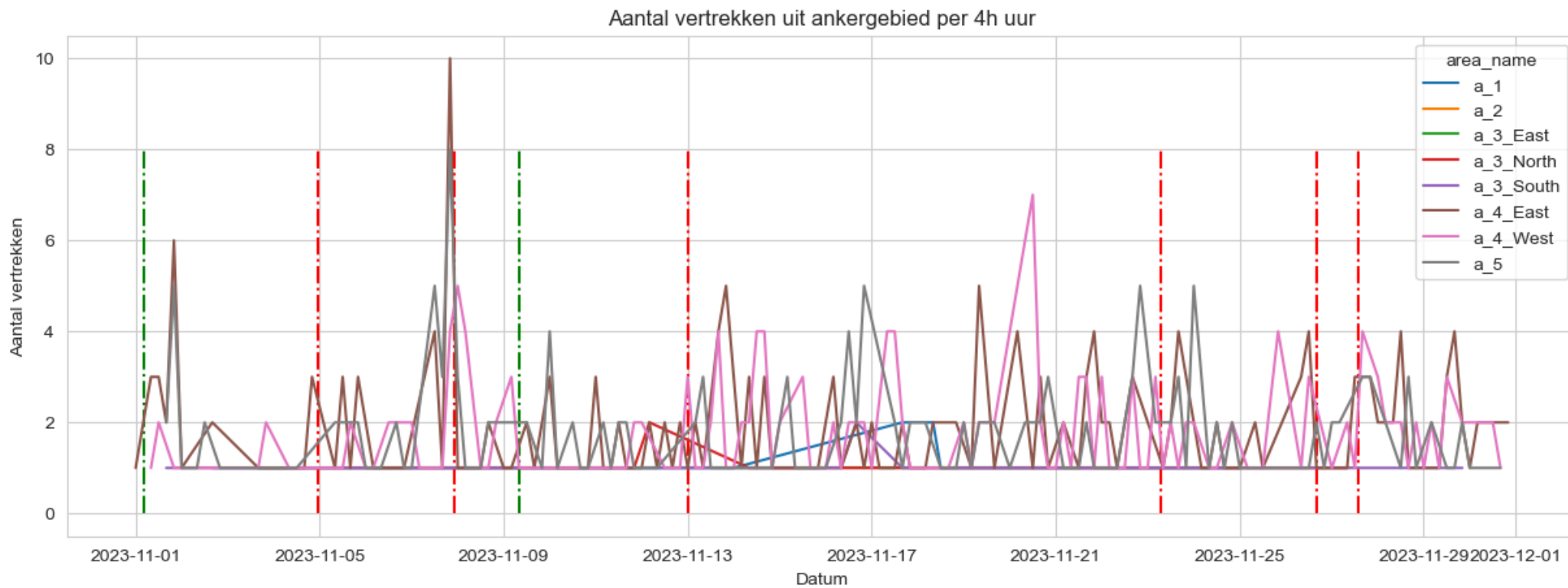
Figuur A1-4 Totaal aantal ankerliggers per ankergebied in regio Rotterdam - november 2023. De groene lijnen geven de momenten van een waarschuwing aan.



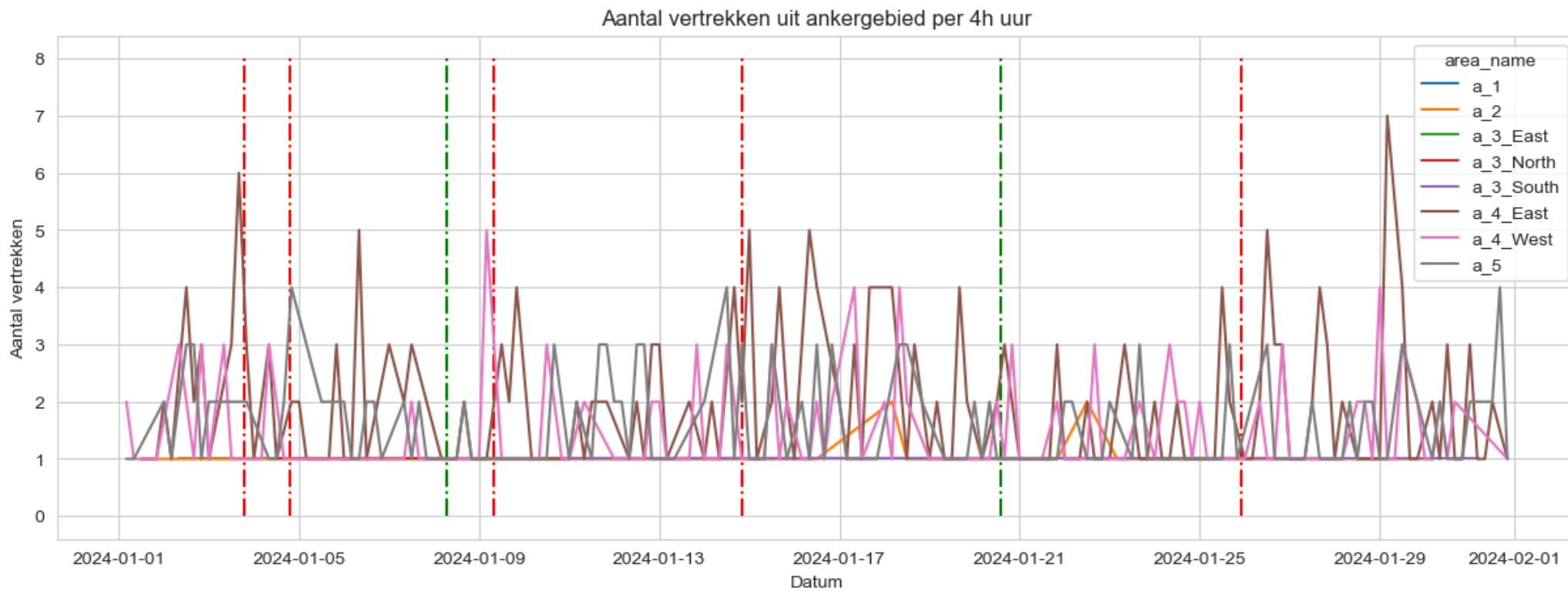
Figuur A1-5 Totaal aantal ankerliggers per ankergebied in regio Rotterdam – januari 2024. De groene lijnen geven de momenten van een waarschuwing aan.



Figuur A1-6 Aantal vertrekkende ankerliggers in 4 uur in juli 2023 in regio Rotterdam



Figuur A1-7 Aantal vertrekkende ankerliggers in 4 uur in november 2023 in regio Rotterdam



Figuur A1-8 Aantal vertrekkende ankerliggers in 4 uur in januari 2024 in regio Rotterdam

