

**Besluitnummer: 2024/57**

**Besluit seinvoering en passeerafstanden scheepvaart bij het bunkeren en debunkeren**

De directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied

**Gelet op:**

- artikel 8.8 lid 1 van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2023 waarin is bepaald dat het college brandstoffen of energiebronnen kan aanwijzen waarvoor tijdens het bunkeren of debunkeren een door het college te bepalen teken geldt;
- artikel 8.8 lid 2 van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2023 waarin is bepaald dat het college voor elk van de aangewezen brandstoffen als bedoeld in het eerste lid van artikel 8.8 van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2023 een minimale passeerafstand voor schepen ten opzichte van de bunkeractiviteit kan vaststellen;
- het Besluit mandaatverlening nautische bevoegdheden aan de directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied 2024 van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam van 9 juli 2024, gepubliceerd op 17 juli 2024 op basis waarvan de directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied bevoegd is namens het college besluiten te nemen;
- het Mandaatbesluit mandaat Beverwijk aangaande directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied 2023 van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Beverwijk van 16 juli 2024, gepubliceerd op 4 november 2024 op basis waarvan de directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied in mandaat besluiten kan nemen namens het college van Burgemeester en wethouders van de gemeente Beverwijk;
- het Mandaatbesluit Centraal Nautisch Beheer Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2023 gemeente Velsen van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Velsen van 30 januari 2024, gepubliceerd op 2 februari 2024 op basis waarvan de directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied in mandaat besluiten kan nemen namens het college van Burgemeester en wethouders van de gemeente Velsen;
- het Mandaatbesluit Zaanstad aangaande Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied 2023 van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Zaanstad van 7 mei 2024, gepubliceerd op 16 mei 2024 op basis waarvan de directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied in mandaat besluiten kan nemen namens het college van Burgemeester en wethouders van de gemeente Zaanstad.

**Overwegende dat:**

- de directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied bevoegd is de bevoegdheden uit te oefenen zoals bepaald in artikel 8.8 van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2023;
- de achterliggende gedachte van deze bevoegdheid is om te regelen dat een schip dat aangewezen brandstoffen of energiebronnen ontvangt of teruglevert respectievelijk tijdens het bunkeren of debunkeren, deze bunkeractiviteit kenbaar maakt via een door haar te voeren teken aan de omgeving en dat een in te stellen minimale passeerafstand

voor andere schepen bij het varen langs een dergelijke bunkeractiviteit, dat risico's met zich meebrengt voor de veiligheid, deze risico's reduceert;

- de internationale gebruikte industrie richtlijnen en bunkercontrolelijsten bij het (de)bunkeren van deze aangewezen brandstoffen of energiebronnen het begrip maritieme veiligheidszone kennen, de zogeheten Marine Exclusion Zone;
- de vaststelling van de afstand in de Marine Exclusion Zone bedoeld is om enerzijds het risico op aanvaringen te minimaliseren en anderzijds bedoeld is als extra veiligheidsmarge, waarbinnen géén activiteiten plaatsvinden die de veiligheid van de (de)bunkering in gevaar kunnen brengen;
- het aanvaringsrisico ter plaatse sterk afhankelijk is van het type passerende schip en haar manoeuvre-eigenschappen, alsmede de gevoerde snelheid van het passerende schip en de actuele weersomstandigheden;
- deze Marine Exclusion Zone vanuit veiligheids oogpunt nadere invulling behoeft door de havenautoriteit;
- dit besluit die invulling geeft aan deze Marine Exclusion Zone.

## **Besluit:**

### **I.**

In aanvulling op artikel 1.1 van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2023 wordt in het bepaalde bij of krachtens dit besluit verstaan onder:

- a. bunkeractiviteit: het bunkeren of debunkeren van een brandstof of energiebron van een schip door een bunkerschip, vaste bunkerinstallatie of mobiele truck gedurende de gehele periode dat een bunkerslang is aangekoppeld.
- b. minimale passeerafstand: de kortste afstand tussen een passerend schip en het te (de)bunkeren schip dan wel het bij dit schip langszij liggende bunkerschip.

### **II.**

Het volgende bijkomende teken voor een zeeschip vast te stellen tijdens de bunkeractiviteit van de in dit lid aangewezen brandstoffen energiedragers:

1. tussen zonsondergang en zonsopgang een rood helder rondom schijnend licht, en;
2. tussen zonsopgang en zonsondergang de internationale seinvlag "B".

Het volgende bijkomende teken voor een binnenvaartschip vast te stellen tijdens de bunkeractiviteit van de in dit lid aangewezen brandstoffen energiedragers:

1. het teken en de aanwijzing als bedoeld in artikel 3.33 van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR1995).

De volgende brandstoffen en energiedragers aan te wijzen waarvoor dit bijkomende teken geldt:

- a) vloeibaar methaan
- b) methanol
- c) waterstof, gasvormig en vloeibaar

De artikelen 3.01., 3.01a., 3.02. en 3.03. van het Binnenvaartpolitiereglement met betrekking tot de voering van deze optische tekens van toepassing te laten zijn.

**III.**

De onderstaande minimale passeerafstanden voor genoemde schepen vast te stellen tijdens de bunkeractiviteiten als bedoeld in artikel II:

1. voor een binnenvaartschip, te allen tijde minimaal 10 meter;
2. voor een aankomend, vertrekkend of verhalend zeeschip, op manoeuvreersnelheid in de directe nabijheid van de bunkeractiviteit, te allen tijde minimaal 20 meter;
3. alle overige passerende zeeschepen, minimaal 50 meter.

**IV.**

In te trekken het besluit van de directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied van 29 mei 2020 met nummer 2020/21.

**V.**

Dit besluit treedt in werking de dag na publicatie en wordt gepubliceerd in een Bekendmaking aan de scheepvaart IJmond Noordzeekanaalgebied Centraal Nautisch Beheer (BASIJN).

**VI.**

Dit besluit wordt aangehaald als "Besluit seinvoering en passeerafstanden scheepvaart bij het bunkeren en debunkeren".

Aldus vastgesteld namens de 4 colleges van burgemeesters en wethouders op 27 November 2024,

De directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied



J.H.M. Mateyo

**Toelichting**

Bunkeren is het leveren van vaste, vloeibare of gasvormige brandstoffen of van elke andere energiebron die wordt gebruikt voor de aandrijving van schepen of voor de algemene of specifieke energievoorziening aan boord van schepen. Of andersom, in zeer specifieke gevallen, bijvoorbeeld wanneer er onderhoud gepleegd moet worden aan het schip, kan er ook gedebunkerd worden, waarbij het schip de bunkers terug levert. Het (de)bunkeren van vloeibaar methaan (bijvoorbeeld LNG), waterstof en methanol brengt risico's met zich mee voor de externe veiligheid voor de haven en de omgeving van de haven. Deze risico's zijn brand en explosie. Om deze risico's tot een minimum te beperken en dus de veiligheid te waarborgen kan de directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied in mandaat namens de colleges van burgemeester en wethouders maatregelen nemen.

Gebaseerd op veiligheidsstudies is er een veiligheidskader ontworpen voor het bunkeren van deze brandstoffen en energiebronnen. De veiligheidsmaatregelen die vanuit dit veiligheidskader getroffen moeten worden, worden in de vergunningsvoorschriften opgenomen van de bunkeroperators. Daarnaast kan er alleen op via een besluit of ontheffing aangewezen ligplaatsen gebunkerd worden, waarvan de risicocontour niet valt over kwetsbare objecten.

In aanvulling op deze maatregelen was het noodzakelijk om eisen te stellen aan passerende scheepvaart. Door het voorschrijven van een minimale passeerafstand blijven deze schepen op veilige afstand van een (de)bunkering. Hierdoor wordt het aanvaringsrisico beperkt en kan de passerende scheepvaart niet dienen als bron van ontsteking bij de minieme kans in het geval van eventueel gelekte brandstof.

De passerende scheepvaart weet door het gebruik van de internationale seinvlag "B" / rode licht aan boord van het zeeschip, en een door het RPR voorgeschreven teken bij binnenvaart en de aanwezigheid van een eventueel bunkerschip met kegelseinvoering langzij het schip dat er sprake is van een potentieel gevaarlijke situatie zodat afstand tot de bunkeractiviteit gehouden moet worden.

Bij het bepalen van de passeerafstanden is aansluiting gezocht bij afstanden voor het afmeren zoals die in het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) en het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) voorgeschreven worden met betrekking tot het hanteren van een veilige bunkerzone en nemen van ligplaats bij bunkeractiviteiten met vloeibaar methaan. Uit de eerder genoemde veiligheidsstudies is gebleken dat de risico's van zowel waterstof als methanol niet groter zijn dan die van vloeibaar methaan en dus binnen dit afstandskader passen.

Met betrekking tot de wijze waarop de tekens gevoerd moeten worden is aangesloten bij het hoofdstuk 3 optische tekens van het BPR .

### Binnenvaart

De gehanteerde veilige bunkerzone op basis van artikel 1.01, lid ae in het RPR bedraagt vanaf de bunker-aansluiting 20 meter; aangezien het bunkerschip zelf al ruim 10 meter breed is, is de passeerafstand voor andere binnenvaart gesteld op minimaal 10 meter, zodat de totale afstand altijd meer bedraagt dan de gestelde 20 meter van de veilige bunkerzone. Indien de bunkeractiviteit met een truck vanaf de wal plaats vindt, wordt deze afstand ook behaald, omdat het schip waaraan de bunkers geleverd worden ook minimaal 10 meter breed is. Opgemerkt dient te worden dat deze passeerafstanden ten opzichte van de bunkeraansluiting een dynamisch en voorbijgaand karakter hebben; voor statische bronnen aan de walkant zoals bij een truck to ship bunkering, kan op basis van andere regelgeving een andere afstand ten opzichte van de bunkeraansluiting gelden.

Voor het RPR wordt voor het ligplaats nemen een afstand van 10 meter voorgeschreven ten opzichte van het te bunkeren schip tijdens het bunkeren van vloeibaar methaan (art. 15.07 lid 8 onder a). Aangezien binnenvaart goed manoeuvreerbaar en dus snel wendbaar is, geldt de 10 meter passeerafstand in alle gevallen, zowel varende in de haven als bij aankomst en vertrek in de buurt van een ligplaats waar een bunkeractiviteit plaats vindt.

Als seinvoering voor een te bunkeren binnenvaartschip is aangesloten bij het RPR.

### Zeevaart

Voor passerende zeevaart is voor het bepalen van de minimale passeerafstand aansluiting gezocht bij artikel 10.10 van het BPR. Dit artikel schrijft een afstand voor van 50 meter aan te houden bij het afmeren tot schepen die zijn beladen met gevaarlijke stoffen en die daarom de internationale seinvlag "B" of een rood helder rondom schijnend licht voeren.

Omdat zeeschepen die deze brandstoffen (de)bunkeren eenzelfde seinvoering hebben is aangesloten bij deze 50 meter.

Voor aankomende of vertrekkende zeevaart is bij aankomst of vertrek in de buurt van een ligplaats waar gebunkerd wordt voor de minimale passeerafstand een veiligheidsfactor van twee gehanteerd ten opzichte van passerende binnenvaart. De minimale passeerafstand komt hiermee op 20 meter. De reden hiervan is dat zeevaart minder wendbaar is als binnenvaart. Een minimale passeerafstand van 20 meter is voldoende omdat bij aankomst en vertrek het schip met manoeuvreersnelheid vaart, er een volledige brugbezetting is, er een loods aan boord is en één of meerdere sleepboten bij het manoeuvreren assisteren. Hierdoor is het aanvaringsrisico kleiner dan bij het varen op hogere snelheden in de haven. In dat laatste geval wordt dan ook 50 meter voor de passeerafstand voorgeschreven.