

Besluit passeerafstanden tot een bunkerschip dat Liquefied Natural Gas (LNG) bunkert naar een LNG-aangedreven schip

Besluitnummer: 2020/21

De directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaal

Gelet op:

- artikel 1.5 van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2019, waarin is bepaald dat het college aan een aanwijzing voorschriften en beperkingen kan verbinden, ter bescherming van het belang van de betreffende aanwijzing;
- artikel 1.9 van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2019, waarin is bepaald dat het college ontheffing kan verlenen van de verboden en geboden zoals die bij of krachtens deze verordening zijn opgenomen;
- artikel 8.1, lid 2, onder c, van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2019, waarin is bepaald dat het college gebieden of ligplaatsen aan kan wijzen waar bunkeren voor aangewezen brandstoffen is toegestaan;
- artikel 8.8, lid 1 van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2019, waarin is bepaald dat tijdens het bunkeren van LNG een LNG-aangedreven zeeschip als bijkomend teken tussen zonsopgang en zonsondergang de internationale seinvlag "B" en tussen zonsondergang en zonsopgang een rood helder rondom schijnend licht voert;
- het Besluit mandaat, volmacht en machtiging van 3 december 2019 op basis waarvan door de directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied in mandaat besluiten kunnen worden genomen, namens het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam;

Overwegende dat:

- de directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied, namens het college, bevoegd is nadere voorwaarden en beperkingen te stellen aan de aanwijzing van gebieden of ligplaatsen, waar LNG gebunkerd kan worden;
- de directeur Centraal Nautisch Beheer daarnaast in individuele gevallen via een ontheffing ligplaatsen kan aanwijzen in afwijking van de aanwijzing als hiervoor bedoeld, waar LNG gebunkerd kan worden;
- het bunkeren van LNG risico's met zich mee kan brengen, die gereduceerd kunnen worden door andere schepen niet in de nabijheid van de LNG-bunkerhandeling te laten komen;
- de LNG bunker controlelijst voor het bunkeren van vloeibaar gemaakt aardgas (LNG), welke checklist is vastgesteld conform artikel 8.7 van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2019, het begrip maritieme veiligheidszone kent, de zogeheten Marine Exclusion Zone;
- de vaststelling van de afstand van deze maritieme veiligheidszone, de Marine Exclusion Zone, bedoeld is om enerzijds het risico op aanvaringen met het LNG-bunkerschip te minimaliseren en anderzijds bedoeld is als extra veiligheidsmarge, waarbinnen géén activiteiten plaatsvinden die de veiligheid van de LNG-bunkering in gevaar kunnen brengen;
- het aanvaringsrisico ter plaatse sterk afhankelijk is van het type passerende schip en haar manoeuvreereigenschappen, alsmede de gevoerde snelheid van het passerende schip en de actuele weersomstandigheden;
- de zogeheten bunkerzone, waarbinnen géén activiteiten plaats vinden, die mogelijk kunnen leiden tot ontsteking van eventueel gelekt LNG, in voor het Noordzeekanaalgebied geldende regelgeving niet is gedefinieerd; om deze reden voor dit besluit aansluiting wordt gezocht bij artikel 1.01 van het Rijnvaart Politiereglement (RPR), in welke regeling deze afstand is bepaald op 20 meter tot het aansluitpunt van de bunkering;
- de Marine Exclusion Zone, blijkens de toelichting op dit begrip, nadere invulling behoeft door de havenautoriteit;
- dit besluit een invulling geeft aan de maritieme veiligheidszone.

Besluit:

- I. Voor de ligplaatsen waar LNG gebunkerd wordt, de onder II opgenomen minimale passeerafstanden vast te stellen, zijnde de kortste afstand tussen het passerende schip en het LNG bunkerschip, dat langs zij is afgemeerd bij een LNG-ontvangend schip, en waarvan de LNG-bunkerslang aangekoppeld is. Het besluit is zowel van toepassing op aangewezen gebieden als ook ligplaatsen waar een ontheffing voor is verleend om LNG te bunkeren.
- II. De volgende passeerafstanden als bedoeld onder I. vast te stellen, aan te houden door de passerende schepen, voor:
 - a. een binnenvaartschip, te allen tijde minimaal 10 meter.
 - b. aankomende en vertrekkende zeevaart, welke aan het manoeuvreren is om aan te meren dan wel te ontmeren in de directe nabijheid van de ligplaats van het LNG-bunkerschip en het LNG-ontvangende schip, minimaal 20 meter;
 - c. andere zeevaart, varende in de haven, minimaal 50 meter.
- III. Dit besluit treedt in werking 3 dagen na bekendmaking in een Bekendmaking aan de scheepvaart IJmond Noordzeekanaalgebied Centraal Nautisch Beheer (BASIJN).

Aldus vastgesteld namens het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam op 29 mei 2020.

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. Het bunkeren van LNG brengt risico's met zich mee voor de externe veiligheid, zoals brand en explosie, voor de omgeving of voor andere havengebruikers. 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 het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam verschillende maatregelen nemen om de risico's te beperken.

Gebaseerd op veiligheidsstudies is er een veiligheidskader ontworpen voor het LNG bunkeren. De veiligheidsmaatregelen die vanuit dit veiligheidskader getroffen moeten worden, worden in de vergunningsvoorschriften opgenomen van de LNG bunkeroperator. Daarnaast kan er alleen op via een besluit structureel aangewezen ligplaatsen LNG gebunkerd worden, waarvan de risicocontour niet valt over kwetsbare objecten of op ligplaatsen die in individuele gevallen via een ontheffing toegewezen worden als daar veilig LNG gebunkerd kan worden.

In aanvulling op deze maatregelen was het noodzakelijk om eisen te stellen aan andere havengebruikers, de passerende scheepvaart, zodat die op veilige afstand blijven van de LNG-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 gelekt LNG. De passerende scheepvaart weet dat er LNG gebunkerd wordt, omdat het zeeschip de internationale seinvlag "B" of een rood helder rondom schijnend licht voert, en vanwege de aanwezigheid van een LNG-bunkerschip.

Bij het bepalen van de afstanden is pragmatisch aansluiting gezocht bij afstanden zoals die in het BPR en het RPR gehanteerd worden.

Binnenvaart

De gehanteerde veilige bunkerzone in het RPR bedraagt vanaf de LNG bunker-aansluiting 20 meter; aangezien het LNG 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 20 meter van de veilige bunkerzone. Bijkomend is nog eens dat het BPR een afstand stelt bij ligplaats nemen van 10 meter tot kegel plichtige binnenvaart, welke seinvoering voor een LNG-binnenvaarttanker geldt. 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 LNG gebunkerd wordt.

Zeevaart

Voor zeevaart is bij aankomst en vertrek in de buurt van een ligplaats waar LNG gebunkerd wordt een veiligheidsfactor 2 gehanteerd qua passeerafstand, uitkomende op twee maal tien meter, zijnde twintig meter. De reden hiervan is dat zeevaart minder wendbaar is dan binnenvaart, maar tijdens aankomst en vertrek op manoeuvreersnelheid opereert, waardoor de kans op aanvaring kleiner is dan bij het varen op hogere snelheden in de haven.

Voor varende zeevaart is qua passeerafstand aansluiting gezocht bij artikel 10.09 van het BPR. Dit artikel schrijft een afstand voor van 50 meter aan te houden 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 LNG bunkeren een zelfde seinvoering hebben en omdat er door de hogere vaarsnelheid een grotere veiligheidsmarge nodig is dan de twintig meter bij aanmeren of ontmeren, is aangesloten bij deze 50 meter.