

Besluit nr: 07/ 2022

Amsterdam, 27 januari 2022

Onderwerp: Ontheffingsregels passage Zeesluis IJmuiden

De directeur van het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied, tevens (Rijks-)havenmeester, heeft bovengenoemde regels vastgesteld:

De directeur van het openbaar lichaam Centraal Nautisch Beheer heeft namens de Directeur-Generaal van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, mandaatbesluit van 19 maart 2013 met nummer, Stbl. 11 april 2013, nr 9184, regels vastgesteld voor het toelaten en passeren, en verlenen van ontheffing voor daarvoor, van schepen door de Zeesluis IJmuiden.

Wettelijk kader

Overeenkomstig het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) artikel 9.02 eerste lid, en de in de Regeling communicatie en afmetingen rijksbinnenwateren, bijlage 3, vermelde vaarwegen, dient een schip of samenstel zich te houden aan de ter plaatse voorgeschreven grootste scheepslengte, -breedte of diepgang.

De bevoegde autoriteit kan conform het BPR artikel 9.02 derde lid, onder voorschriften en beperkingen ontheffing verlenen voor schepen die de grootste afmetingen uit bijlage 3 van de Regeling communicatie en afmetingen rijksbinnenwateren overschrijden.

Afmetingen Zeesluis IJmuiden

Lengte tussen de binnenzijde deuren : 545 m

Lengte tussen de stopstrepen (schutlengte) : 500 m

Breedte tussen de muren : 70 m

Breedte tussen de vloten: 67 m

Nautisch Gegarandeerde Diepte (NGD) sluisdrempels: NAP -17,25 m

Beneden peil NAP \leq -1,65 m

Boven peil NAP $>+3,90$ m

Hoofdstuk 1. Regels (zonder ontheffing)

Voor Zeesluis IJmuiden gelden de volgende afmetingen voor schepen, waarvoor geen ontheffing is vereist.

Afmetingen scheepvaart Zeesluis IJmuiden

Minimale afmetingen binnenvaart : \geq CEMT III klasse (>67 m * $8,20$ m * $1,5$ m) met uitzondering van dienstverlenende- en overheidsvaartuigen.

Maximale afmetingen zeevaart, rekening houdend met de zgn blokkeringsfactor* bij een minimale waterstand van NAP -1,65 m:

Zeecruise:

lengte 362 m , meetbriefbreedte 47 m, diepgang 9,3 m (sw 1,025 ton/m³) /9,6 m (fw 1,000 ton/m³)

Containerschip:

lengte 398 m, meetbriefbreedte 56,6 m, diepgang 13,75 m (sw 1,025 ton/ m³)/ 14,05 m (fw 1,000 ton/m³)

Bulkcarrier/tanker :

lengte 330 m, meetbriefbreedte 57 m, diepgang 13,75 m (sw 1,025 ton/m³)/ 14,05 m (fw 1,000 ton/m³)

Offshore:

lengte 225 m, meetbriefbreedte 63 m, diepgang 11 m (sw 1,025 ton/m³)/ 11,3 m (fw 1,000 ton/m³)

Bij het overschrijden van deze afmetingen dient een ontheffing worden aangevraagd bij Portoffice www.portofamsterdam.com

*Blokkeringsfactor: verhouding tussen natte doorsnede van de sluis /natte doorsnede schip.

Voor de passage van het Noordzeekanaal gelden afwijkende afmetingen, waarvoor een aparte ontheffing aangevraagd dient te worden.

Loodspllicht

Schepen met een lengte vanaf 300 m en/of een breedte vanaf 42m, ongeacht de scheepsdiepgang, zijn verplicht om twee loodsen aan boord te hebben.

Wind : De dwarswindcomponent van de wind bedraagt, overeenkomstig bijlage 1, niet meer dan 5 Bft of 10 m/s.

Zicht : Het zicht bij de Zeesluis IJmuiden is, ingeval van schepen waarbij de brugvleugels volledig tot de scheepszijden zijn doorgetrokken, bij vertrek van de ligplaats of op het moment dat de verkenningston (IJM-C) wordt gepasseerd, ten minste twee maal de scheeps lengte plus 200 m. Wanneer de brugvleugels niet tot de scheepszijden zijn doorgetrokken, bedraagt op dat moment het zicht ten minste 1000 m.

Afmeervolgorde

In verband met de optredende dwarskrachten in de Zeesluis tijdens en na het openen van de nivellerende deur is het niet toegestaan schepen langer dan 175 m of breder dan 28 m naast elkaar af te meren.

Afmeerconfiguratie

Algemeen :

Schepen met een lengte tot en met 125 m meren af met minimaal 1 voortros, 1 voorspring en 1 achtertros.

Schepen met een lengte van 125 m tot en met 175 m meren af met minimaal 1 voortros, 1 voorspring, 1 achterspring en 1 achtertros.

In verband met de optredende krachten worden de voor- en achtertrossen zoveel mogelijk dwars uitgezet en de springen ten minste 30 m (= ca 3 bolders) in horizontale richting. De trossen dienen onder voorspanning te worden uitgebracht en ruim voor het openen van de binnendeur op de bandrem te worden gezet.

Inkomend, lengte groter dan 175 m

Bij een lengte groter dan 175 m, ongeacht de beladingstoestand, bestaat de afmeerconfiguratie ten minste uit:

2 voortrossen , 1 voorspring , 1 achterspring en 1 achtertros.

Uitgaand

Bij een lengte groter dan 175 m, een breedte kleiner dan 40 m en een diepgang kleiner dan 100 dm (fw) bestaat de afmeerconfiguratie ten minste uit: 1 voortros, 1 voorspring, 1 achterspring en 1 achtertros.

Indien in deze categorie de diepgang groter is dan 100 dm (fw) bestaat de afmeerconfiguratie ten minste uit: 1 voortros, 2 voorspringen, 1 achterspring en 2 achtertrossen.

Bij een breedte groter dan 40 m bestaat de afmeerconfiguratie ongeacht de diepgang tenminste uit: 1 voortros, 2 voorspringen, 1 achterspring en 1 achtertros.

Sleepbootassistentie

Bij het invaren van de Zeesluis IJmuiden maken zeegaande schepen, met in achtneming van de uitzonderingen, conform onderstaande tabel gebruik van een havensleepboot als achtersleepboot.

Bij een lengte > 175 m is een voor- en achtersleepboot verplicht.

Deadweight schip :

10.000 ton- 50.000 ton: een statische trekkracht van minstens 20 ton

50.000 ton – 100.00 ton: statische trekkracht van minstens 30 ton

≥ 100.00 ton: statische trekkracht van minstens 60 ton

Bij het invaren van de Zeesluis IJmuiden, met een zeeschip met een deadweight van ≥ 100.000 ton (zgn Aframax), wordt assistentie verleend door een voor- en een achtersleepboot, waarbij de achterboot een statische trekkracht heeft van ten minste 60 ton.

Bij het uitvaren van de Zeesluis IJmuiden in westelijke richting met een zeeschip met een deadweight van ≥ 100.000 ton(zgn Aframax) en groter, wordt assistentie verleend door een achtersleepboot van ten minste 60 ton.

Voor schepen met een deadweight ≥ 100.000 ton (zgn Aframax klasse en groter) uitgerust met stalen trossen , wordt westgaand assistentie verleend door een achtersleepboot van ten minste 60 ton.

Uitzondering sleepbootgebruik

De verplichting tot het gebruik van de sleepboten bij het in- en/of uitvaren geldt niet indien de voorstuwing bestaat uit een verstelbare schroef, azi- en fixed pods, conventionele voorstuwing met goed werkende boegschroef in combinatie met een dwarsgerichte hekschroef.

Hoofdstuk 2. ontheffingregels passeren Zeesluis IJmuiden

Voor het passeren van de Zeesluis IJmuiden met ontheffing is vroegtijdige afstemming met Portoffice noodzakelijk. Bij een overschrijding van de maximale afmetingen is nader onderzoek noodzakelijk reden waarom dit vroegtijdig aangevraagd dient te worden. Te denken valt aan bijv. projectladingen waarbij er een deel buiten de scheepsromp uitsteekt.

Maximum afmetingen scheepvaart Noordzeekanaal

Voor het passeren van het Noordzeekanaal zijn aparte beleidsregels opgenomen, zie basijn "ontheffingsregels passage Noordzeekanaal".

Inwerkingtreding van de beleidsregels

De ontheffingsregels treden in werking de dag na publicatie van het besluit.

Amsterdam, 27 januari 2022

De directeur van het Centraal Nautisch Beheer Noorzeekanaalgebied, tevens (Rijks-)havenmeester,



J.H.M. Mateyo

Bijlage 1 Windroos

Bijlage 2 : begrippen

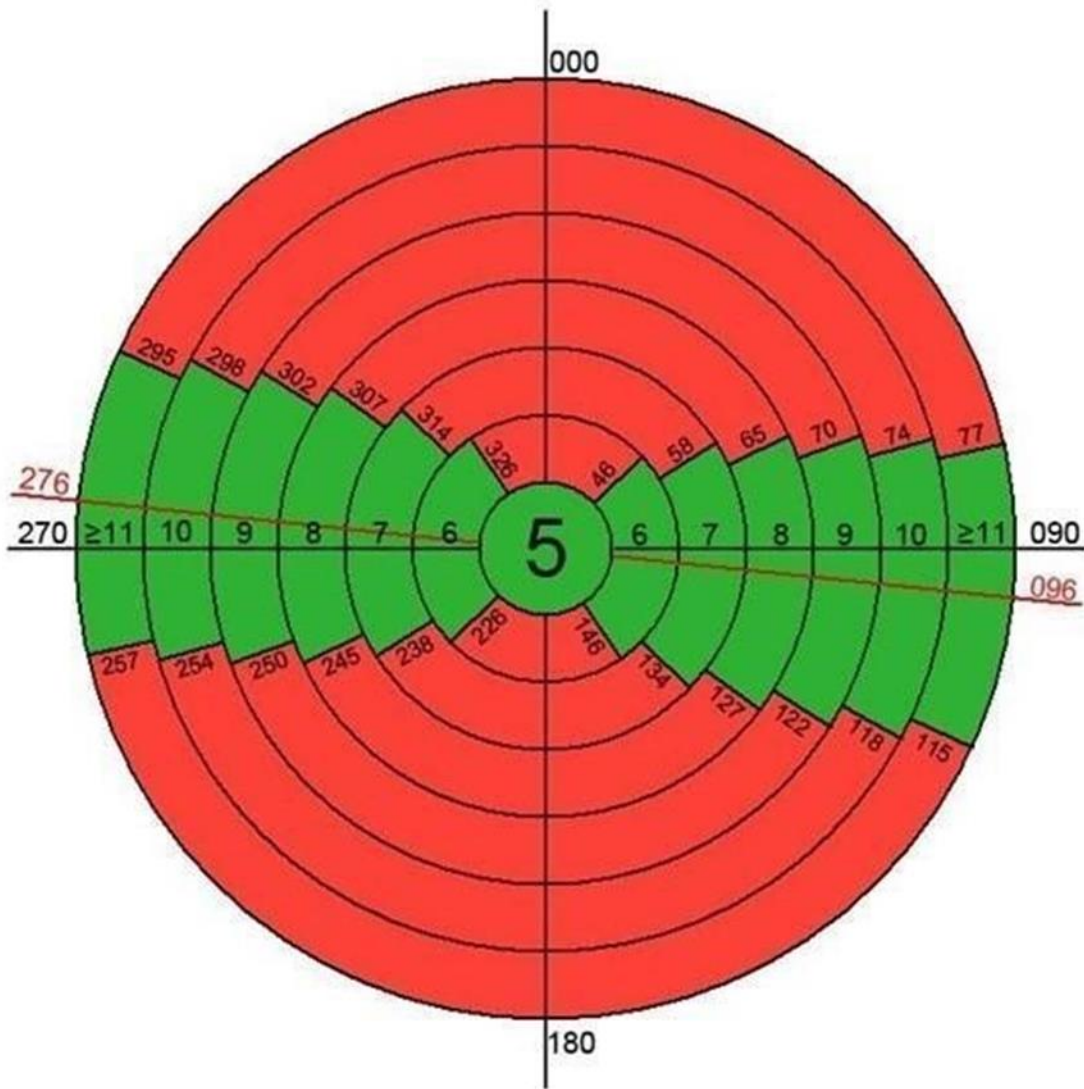
Bijlage 3 : toelichting

Bijlage 1 windroos

096-276: asrichting van de Zeesluis IJmuiden (rode lijn)

dwarswindcomponent uit de vermelde richtingen en windkracht is ≤ 5 bft of ≤ 10 m/s;
(groen vlak)

dwarswindcomponent uit de vermelde richtingen en windkracht is > 5 bft of > 10 m/s. (rode vlak)



Beaufort	m/s	km/u	knopen
5	08,0 - 10,7	29 - 38	17 - 21
6	10,8 - 13,8	39 - 49	22 - 27
7	13,9 - 17,1	50 - 61	28 - 33
8	17,2 - 20,7	62 - 74	34 - 40
9	20,8 - 24,4	75 - 88	41 - 47
10	24,5 - 28,4	89 - 102	48 - 55
11	28,5 - 32,6	103 - 117	56 - 63
12	>32,6	>117	>63

bijlage 2

Begripsbepalingen BPR: Binnenvaartpolitiereglement.

Deadweight: Het draagvermogen van een schip uitgedrukt in ton (1000 kg). Het draagvermogen is het verschil tussen de waterverplaatsing van een Zeegaand schip in maximaal beladen toestand en het leeggewicht van het schip (zonder vracht, zonder brandstof of smeerolie, zonder ballastwater, zonder vers water of drinkwater in de tanks, zonder proviand, zonder passagiers of bemanningsleden en zonder hun persoonlijke bezittingen).

Dwarswindcomponent: De dwarswindcomponent is de ontbonden vector van de actuele windrichting- en kracht, welke 90° ten opzichte van de asrichting van de Zeesluis IJmuiden staat

Lengte: lengte over alles= lengte over het totale schip.

Meetbriefbreedte: De scheepsbreedte zoals bedoeld in de internationale meetbrief (International Tonnage Certificate 1969) is de breedte in het midden van het schip over de buitenzijde van de spanten gemeten. Overeenkomstig deze definitie wordt de dikte van de huidbeplating en eventueel aangebrachte berghoutsgang, fendering en slijtplaten niet in de scheepsbreedte meegerekend. In de praktijk is er een verschil van enkele centimeters tussen de grootste- en de meetbriefbreedte.

NAP: Waterstand t.o.v. Normaal Amsterdams Peil.

Zoetwater: Water met een gewicht van 1,000 kg/m³.

Zeewater: Water met een gewicht van 1,025 kg /m³.

Bijlage 3.

Toelichting

Het schutten van schepen gebeurt door het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaal gebied in opdracht van de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat. Over het schutten zijn werkafspraken gemaakt met Rijkswaterstaat WNN. Aan de werkafspraken is het volgende ontleend.

Bij het beoordelen van een vraag (onder meer voor ontheffing ontheffingsschepen) worden de risico's voor vaarweg, sluisen, overige werken en gebruikers van de vaarweg beoordeeld. Toestemming door het CNB wordt alleen verleend wanneer de risico's voor de vaarweg, sluisen, overige werken en gebruikers van de vaarweg niet groter zijn dan de risico's bij een regulier gebruik.

Bij het schutten dient rekening te worden gehouden met het voorkomen van storingen en de veiligheid van het personeel en de schepen. Divisie Havenmeester dient zich vóór passage te hebben overtuigd van de werkelijke afmetingen van het schip dat met ontheffing passeert door de database van het Lloyd's Register te raadplegen. De lengte en breedte worden bij het eerste marifooncontact met het schip ter bevestiging aan de kapitein en/of loods van het schip gevraagd.

De diepgang van schepen wordt gecontroleerd en te diepstekende schepen kunnen worden uitgesloten van het schutproces. Bij deze controle kan gebruik worden gemaakt van een beëdigd draughtsurveyor, van een patrouillevaartuig, onbemande vaartuigen en van materieel van derden. Controle wordt door een mobiele sluiswachter van de Divisie Havenmeester verricht. Divisie Havenmeester draagt zorg voor het veilige en doelmatige gebruik van de sluisen en de vaarweg door de scheepvaart.

Diepgangscontrole zeeschepen

De Divisie Havenmeester dient zich vóór sluispassage te hebben overtuigd van de werkelijke afmetingen van het schip. De opgegeven grootste diepgang van het schip wordt door de Divisie Havenmeester in het Noorderbuitenkanaal gecontroleerd door aan weerszijden van het schip drie diepgangen (voor, midden, achter) af te lezen. Met de grootste diepgang van het schip en de vastgestelde soortelijke massa ter plaatse, wordt m.b.v. de standaard inzinkingsformule de toegestane diepgang voor sluispassage bepaald. Bij verhalen vanaf de IJ-palen mag de vertrekdiepgang en soortelijke massa door een beëdigd draughtsurveyor worden aangeleverd. Indien de afmetingen (m.n. diepgang) van het schip de voorschriften uit de vigerende BASIJN overschrijden, wordt het uitgesloten van het schutproces.

Voor vertrekkende schepen dient de maximale diepgang direct na ontmeren door de havenbeambten op de patrouillevaartuigen te worden gecontroleerd. De soortelijke massa hoeft daarbij niet te worden gemeten omdat van zoet naar zout wordt gevaren. Bij deze controle kan gebruik worden gemaakt van een beëdigd draught-surveyor.

Op basis van een indeling van schepen naar draagvermogen (DWT), type schepen (soort lading) en scheepsontwerp (hek-boegschroeven, verstelbare schroeven) worden sleepboten met een bepaalde trekkracht voorgeschreven. De regeling voor het sleepboot gebruik is vastgelegd in het vigerende BASIJN, bijlage 9. Par. 5.3.2 Ontheffing (BPR) wordt verleend door de directeur CNB. Ontheffing en toestemming (BPR) kunnen mondeling worden verleend en dienen zo spoedig mogelijk schriftelijk te worden bevestigd. Afschriften van beschikkingen worden zo spoedig mogelijk naar het hoofd district WNN gezonden.

Ontheffingen schutten schepen (o.a. bij afwijkende afmetingen)

Ontheffingen voor het schutten van schepen met afmetingen die afwijken van de standaardafmetingen en met betrekking tot bijzondere transporten die gevaar kunnen opleveren en/of extra beschermende maatregelen vereisen worden door de directeur CNB (Divisie Havenmeester) verleend. De voorschriften en de beschermende maatregelen worden in overleg tussen het hoofd district WNN (op grond van verantwoordelijkheid technisch beheer) en het hoofd Operatie vastgesteld. De ontheffing dient ten minste 3 werkdagen voor de schutting te worden aangevraagd. In spoedeisende gevallen kan van deze termijn worden afgeweken.

Afmeerconfiguraties

Voor de officiële opening van de Zeesluis IJmuiden zijn er testen gehouden met zeeschepen van 175 m (handysize) tot en met 300 m (Capesize) zowel geladen als in ballast. Het doel van deze testen was:

- inzicht krijgen in troskrachten tijdens het nivelleren en kolkuitwisseling bij bovenstaande scheepstypen.
- inzicht krijgen in dichtheidstromingen in de zeesluis
- schalen van troskrachten naar andere (extremere) dichtheidscondities
- vaststellen van benodigd aantal sleepboten per scheepstype
- veilige afmeerconfiguratie per scheepstype
- toetsen van een veilige procedure voor invaren, afmeren en ontmeren en uitvaren.

De gemeten krachten zijn in het algemeen zeewaards gericht en afhankelijk van de dichtheidsverschillen tussen de binnenzijde van de kolk (Noordzeekanaal) en de buitenzijde van de kolk (buitentoeleidingskanaal). Het is gebleken dat de grootste krachten optreden bij een sterke oostenwind.

Aan de hand van de uitkomsten van het onderzoek zijn voor de diverse scheepscategorieën de afmeerconfiguraties vastgesteld. Het afmeren en ontmeren met staaldraden is hierbij opgenomen.

Door de optredende krachten tijdens de deuropening dient de sluiswachter voor de deuropening afstemming met de loods aan boord te hebben over het moment van deuropening. Hierdoor is de bemanning tijdig gewaarschuwd en dienen de winches op de rem te staan.

Vroegtijdig starten met losgooien van de trossen; uitscheren reduceert troskracht op voortros met 50%.

Het afmeren van overige vaart tegenover/ naast zeevaart van de beschreven categorieën dient worden voorkomen ivm de optredende dwarskrachten tijdens en na opening van de binnen- of buitendeur. Zoutindringing

Een totale uitwisseling van de kolk duurt ca 45- 60 min. Bij een inkomend schip bestemd voor de Zeesluis IJmuiden kan de deur ca. 10- 15 minuten van tevoren geopend worden (thv doorsteek/Forteiland). Hierbij is het effect van de uitwisselingstroom op het schip beheersbaar en door de deur direct na binnenlopen zal de kolk niet helemaal uitwisselen. Bij een uitgaand schip geldt ook dat de binnendeur ca 10-15 minuten geopend kan worden (thv de Velserpont).

Na 3 of 6 maanden, of zoveel eerder als noodzakelijk, zullen de ervaringen en bevindingen met het gebruik van de Zeesluis IJmuiden geëvalueerd worden