

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

N.V. Nederlandse Gasunie  
T.a.v. de heer D. Hiemstra  
Concourslaan 17  
9727 KC GRONINGEN

**Directoraat-generaal Klimaat  
en Energie**

Directie Warmte en Ondergrond

**Bezoekadres**

Bezuidenhoutseweg 73  
2594 AC Den Haag

**Postadres**

Postbus 20401  
2500 EK Den Haag

**Overheidsidentificatienr**

00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)

F 070 378 6100 (algemeen)

[www.rijksoverheid.nl/ezk](http://www.rijksoverheid.nl/ezk)

Datum

Betreft Vergunning voor de aanleg van een pijpleiding van het  
compressorstation op de Maasvlakte naar platform P18-A

**Ons kenmerk**

DGKE-WO / V-1174

**Uw kenmerk**

BF8260

**Bijlage(n)**

1

## Ontwerpbesluit

### Procesverloop

- N.V. Nederlandse Gasunie heeft bij brief van 18 juni 2020, ontvangen op 22 juni 2020, aangevuld op 24 juli 2020, 10 augustus 2020 en 4 september 2020, een aanvraag ingediend om een vergunning ingevolge artikel 94 en 95 van het Mijnbouwbesluit (hierna: Mbb) voor de aanleg van een pijpleiding voor het transport van koolstofdioxide (CO<sub>2</sub>) vanaf het compressorstation op de Maasvlakte naar platform P18-A;
- de aanvraag is onderdeel van het Porthos-project. Het Havenbedrijf Rotterdam, de N.V. Nederlandse Gasunie en Energie Beheer Nederland hebben gezamenlijk het initiatief genomen om in de Rotterdamse haven de Porthos-infrastructuur voor transport en opslag van CO<sub>2</sub> te ontwikkelen;
- de aanvraag betreft de aanleg van een pijpleiding, voor het grootste deel gelegen op het continentaal plat (in de territoriale zee) en voor een klein deel op land. De territoriale zee strekt zich uit op grond van de Wet grenzen Nederlandse territoriale zee vanaf de laagwaterlijn (LAT) tot aan de grens van de 12 mijlszone (zijnde tweeëntwintig kilometer en tweehonderdvierentwintig meter, gemeten zeewaarts vanaf de laagwaterlijn langs de kust). Het deel in de territoriale zee bevindt zich nabij de Maasvlakte tot circa 20 km van de kust binnen de 12 mijlszone. Het deel op land bevindt zich op de Maasvlakte, vanaf het compressorstation aan de Aziëweg tot aan de laagwaterlijn;
- de aanvraag omvat het tracé vanaf de afsluiter bij het compressorstation (mijnbouwwerk), tot aan de afsluiter op het platform P18-A (mijnbouwwerk) bovenaan de riser. De riser is een type pijpleiding bedoeld voor verticaal transport. Het tracé bestaat uit een landdeel en een zeedeel. Het landdeel van de leiding bestaat uit het gedeelte vanaf de afsluiter bij het compressorstation tot de afsluiter bij de ingang van de boring onder de zeewering. Het zeedeel van de leiding bestaat uit het gedeelte vanaf de afsluiter bij de ingang van de boring onder de zeewering tot aan de afsluiter ter hoogte van de riser op het platform P18-A.

Het betreft een pijpleiding 16" (ca. 40 cm) buitendiameter geïsoleerde stalen hogedrukleiding. De pijpleiding kan worden gemonitord met behulp van een ragerinstallatie (intelligent pig);

- de pijpleiding loopt vanaf het mijnbouwwerk, zijnde het nog te realiseren compressorstation op de Maasvlakte, naar de zeekering. Het wordt onder de zeekering geboord, ingegraven in de bodem van de Maasgeul en gaat ten noorden van de Maasgeul in de zeebodem naar het bestaande mijnbouwwerk, platform P18-A. De leiding wordt op de zeebodem gelegd en vervolgens ingegraven;
- de Kustwacht heeft op 1 juli 2020 (kenmerk CZSK2020006208) op verzoek van de Minister van Economische Zaken en Klimaat (hierna: Minister van EZK) advies uitgebracht;
- de Havenmeester van Rotterdam heeft op 3 augustus 2020 (kenmerk HBR-1937718) op verzoek van de Minister van EZK advies uitgebracht;
- Rijkswaterstaat Zee en Delta heeft op 4 augustus 2020 op verzoek van de Minister van EZK advies uitgebracht;
- de inspecteur-generaal der mijnen heeft op 4 augustus 2020 (kenmerk ADV-6548) op verzoek van de Minister van EZK advies uitgebracht.

### **Samenhang met andere procedures**

Gelet op artikel 141a, eerste lid, aanhef en onder b, van de Mijnbouwwet is op de besluitvorming voor het Porthos-project de rijkscoördinatie-regeling als bedoeld in artikel 3.35 van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) van toepassing.

Dit besluit is één van de besluiten die nodig zijn voor het Porthos-project. Daarom is ook op dit besluit de rijkscoördinatie-regeling van toepassing. De Minister van EZK heeft een gecoördineerde voorbereiding van de besluiten voor het Porthos-project bevorderd. Op grond van artikel 3.31, derde lid, in samenhang met artikel 3.35, vierde lid, van de Wro, doorlopen de besluiten de uniforme openbare voorbereidingsprocedure als bedoeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht met toepassing van de bijzondere regels in artikel 3.31, derde lid, in samenhang met artikel 3.35, vierde lid, van de Wro.

Onderhavig besluit is samen met het inpassingsplan en de andere besluiten als volgt voorbereid:

- op [datum] is een kennisgeving met betrekking tot het ontwerp gepubliceerd in de Staatscourant, kennisgeving heeft ook plaatsgevonden in enkele huis-aan-huisbladen en regionale dagbladen;
- op [datum] is door de Minister van EZK een ontwerp van het besluit aan initiatiefnemer gezonden;
- het ontwerp van het besluit heeft van [datum] tot en met [datum] ter inzage gelegen bij het ministerie van EZK;
- er zijn [aantal] informatieavonden georganiseerd, op [data], waarbij de mogelijkheid werd geboden mondeling zienswijzen naar voren te brengen.

Op grond van artikel 3.32 in samenhang met artikel 3.35 van de Wro worden dit besluit en de andere besluiten gelijktijdig door de Minister van EZK bekendgemaakt. Tevens doet de Minister van EZK daarvan mededeling in de Staatscourant, enkele huis-aan-huisbladen en regionale dagbladen en langs elektronische weg.

Met betrekking tot de voorgenomen activiteit, de aanleg van de pijpleiding, is op grond van categorie C8.1 van het Besluit milieueffectrapportage een milieueffectrapport (hierna: MER) opgesteld. Het MER dient mede ter onderbouwing van deze vergunningaanvraag.

DGKE-WO / V-1174

### **Overwegingen**

- De pijpleiding zal op grond van artikel 93 van het Mbb moeten bestaan uit een pijp die voldoende sterk is en op doelmatige wijze is verbonden, en tegen corrosie en uitwendige krachten is beschermd;
- de ligging van de pijpleiding zal op grond van voornoemd artikel zodanig moeten zijn dat geen schade wordt veroorzaakt, of dat schade zoveel mogelijk wordt voorkomen;
- de eigenschappen, de aanleg, de ligging en het onderhoud van de pijpleiding moet op grond van voornoemd artikel voldoen aan de bij artikel 10.1 van de Mijnbouwregeling (hierna: Mbr) gestelde eisen;
- het zeedeel van de pijpleiding kruist na de gestuurde boring (HDD) geen andere actieve kabels of leidingen;
- met het bij de aanvraag overlegde rapport van het voorontwerp van het samenstel van de pijpleidingen is gebleken dat zal worden voldaan aan NEN 3650 serie, NEN 3651, NEN 3654 en NEN 3656. Uit de aanvraag blijkt derhalve dat de pijpleiding zal voldoen aan de bij en krachtens artikel 93, derde lid, van het Mbb gestelde eisen;
- de adviezen van de inspecteur-generaal der mijnen, de Kustwacht, de Havenmeester van Rotterdam en Rijkswaterstaat Zee en Delta ten aanzien van de aanvraag en de aan de vergunning te verbinden voorschriften, zijn in dit besluit verwerkt;
- bij de aanleg is het van belang dat er minimale verstoring van het scheepsvaartverkeer optreedt. Hierbij zijn de nautische voorwaarden zoals opgesteld door de Havenmeester van Rotterdam richtinggevend. De nautische voorwaarden van de Havenmeester beogen de veilige en vlotte afhandeling van de doorgaande scheepvaart te waarborgen tijdens de uitvoering van het Porthos-project. Ook gezien het economische belang van de haven en het voorkomen van onevenredige hinder of oponthoud van de scheepvaart dient aanvrager deze nautische voorwaarden op te nemen in de uitvraag van het Project aan de markt en dient aanvrager er op toe te zien dat deze worden nageleefd. De nautische voorwaarden zijn tot stand gekomen in goed overleg met Porthos.

Gelet op:

De artikelen 92, 93 en 94 en 95 van het Mijnbouwbesluit, alsmede op de artikelen 1.7.1 en 10.1 van de Mijnbouwregeling.

DGKE-WO / V-1174

## Besluit

### Artikel 1

1. Aan NV Nederlandse Gasunie wordt een vergunning verleend voor het aanleggen van een pijpleiding, te weten:  
een gasleiding 16" (ca. 40 cm) buitendiameter geïsoleerde stalen hogedrukleiding voor het transport van het CO<sub>2</sub> vanaf de Maasvlakte, onder de Maasgeul, naar platform P18-A.
2. De aanvraag met bijbehorende bijlagen maakt deel uit van de vergunning.
3. De vergunning geldt voor een traject tussen de afsluiter compressorstation en de afsluiter platform P18-A.  
De coördinaten van het begin- en eindpunt zijn:
  - compressorstation: 443818 North en 62934 East
  - platform P18-A: 3,936944 Longitude [°] en 52,126584 Latitude [°]Deze ligging is uitgedrukt in RD coördinaten, respectievelijk geografische coördinaten volgens het stelsel van de European Terrestrial Reference System 1989 (ETRS89).

### Artikel 2

1. Tijdens de aanleg van de pijpleiding zal op initiatief en onder verantwoordelijkheid van de beheerder een nauwe samenwerking met de Havenmeester van Rotterdam plaatsvinden.
2. De nautische voorwaarden opgesteld door de Havenmeester van Rotterdam voor het leggen van een CO<sub>2</sub> leiding in de Maasmond en het bijbehorend geotechnisch onderzoek dienen in acht te worden genomen.

### Artikel 3

1. De beheerder als bedoeld in artikel 92, onderdeel d, van het Mijnbouwbesluit, meldt uiterlijk 14 dagen voorafgaande aan de beoogde uitvoering van de aanlegwerkzaamheden de startdatum, tijdsduur, locatie, gebied en traject, betrokken schepen en 24 uren contactpersonen aan de inspecteur-generaal der mijnen en de Chef der Hydrografie.
2. Werkschepen dienen tenminste 14 dagen voor aanvang van de werkzaamheden het 'North Sea Activity (NSA) aanvraagformulier' bij de Kustwacht in te dienen. Dit aanvraagformulier en informatie over de kosten voor het uitzenden van een navigatiebericht is te raadplegen via de website: <https://www.kustwacht.nl/en/node/275>. Vervolgens zal een NSA referentienummer aan de uitvoerder bekend worden gemaakt voor correspondentie met het Kustwachtcentrum.

3. De beheerder als bedoeld in artikel 92, onderdeel d, van het Mijnbouwbesluit, meldt uiterlijk 24 uur voorafgaande aan de datum van aanvang van de daadwerkelijke uitvoering van de aanlegwerkzaamheden de tijdsduur, locatie, gebied en traject, betrokken schepen en 24 uren contactpersonen aan de inspecteur-generaal der mijnen en de directeur Kustwacht.
4. Bij werkzaamheden (o.a. aanleggen en begraven van de pijpleiding, of tijdens het plaatsen van de betonnen matrassen) waarbij de manoeuvreerbaarheid door de aard van de werkzaamheden wordt beperkt, dient er tenminste een veiligheidsvaartuig (wachtschip) aanwezig te zijn om het omringende scheepvaartverkeer te informeren over de werkzaamheden. Het wachtschip moet zijn uitgerust met radar-, navigatie-, en telecommunicatieapparatuur, bestemd voor de begeleiding van en de communicatie met de overige scheepvaart in en om het werkgebied.
5. Incidenten dienen direct te worden gemeld aan het Kustwachtcentrum en de Havenmeester van Rotterdam.

**Artikel 4 (Begraafdiepte Zeewering KP 0.000 – KP 0.501)**

De zeewering wordt gekruist door een gestuurde boring (HDD) van circa 500 meter op een diepte van maximaal -40 m NAP onder de zeewering.

**Artikel 5 (Begraafdiepte in de Maasgeul KP 0.501 – KP 2.689)**

1. De pijpleiding dient ten minste 3 meter onder het bodemniveau van de Maasgeul aangebracht te worden. Rekening houdend met de Nautisch Gegarandeerde Diepte (NGD) van -23,2 meter LAT en een baggermarge van 1,5 meter, kan worden uitgegaan van een bodemniveau van -24,7 meter LAT (lowest astronomical tide). Dit resulteert in een minimale aanlegdiepte van -27,7 meter LAT.
2. De minimale aanlegdiepte van de pijpleiding dient berekend te worden vanaf de bovenkant van de leiding, inclusief maaktolerantie van de leiding.
3. De minimale gronddekking boven de pijpleiding is in de Maasgeul overal te allen tijde 3 meter. Ook de zinkersleuf door de Nieuwe Waterweg (Maasmond/Maasgeul) dient na het leggen van de pijpleiding te worden aangevuld met zand tot een gronddekking van 3 meter.
4. De minimale diepteligging van de pijpleiding geldt voor de aanlegsituatie en ook in de toekomst.
5. In verband met afschuiving van de oevers van de geul en een kans dat het begin van de Maasgeul in de toekomst verbreed zou kunnen worden, dient de leidingdiepte 25 meter vanaf de randvakken van de vaargeul (zowel Noord als Zuid) gehandhaafd te blijven.

6. Vergunninghouder dient met name bij de zuidoever rekening te houden met erosie door storm.
7. Vergunninghouder dient rekening te houden met obstakels in het tracé, met name buiten de vaarweg.

DGKE-WO / V-1174

**Artikel 6 (begraafdiepte buiten Maasgeul KP 2.689 - KP 19.269)**

De minimale gronddekking voor de pijpleiding tussen het punt in de Noordzee KP 2.689 en Offshore platform P18-A KP 19.084 bedraagt 0,6 meter bovenkant van de leiding. Van KP 19.084 tot KP 19.269 neemt de gronddekking geleidelijk af naar 0 cm richting de riser, dit deel wordt na installatie beschermd met matrassen of stortsteen.

**Artikel 7**

Bij gebruik van stortsteen, of grind voor gronddekking geldt als maximum korreldiameter voor de afsluitende bovenlaag  $D_{90}=85$  mm, waarbij rekening wordt gehouden met prevalerende afwijkende adviezen van de Kustwacht, de Dienst voor de Hydrografie en Rijkswaterstaat Zee en Delta.

**Artikel 8**

De "as laid" coördinaten (geografische coördinaten, KP punten en diepteligging) van de pijpleiding dienen uiterlijk drie maanden na aanleg, digitaal (pdf en xyz file) en middels een Shapefile met de "as laid" informatie, aan Staatstoezicht op de mijnen, de Dienst voor de Hydrografie en Rijkswaterstaat Zee en Delta te worden verstrekt.

Deze beschikking treedt in werking met ingang van de dag na die waarop de beschikking is bekendgemaakt.

**Zienschijzen en beroepsprocedure**

Zienschijzen over het ontwerp van het besluit kunnen worden ingediend bij:  
Bureau Energieprojecten  
Inspraakpunt Porthos-project  
Postbus 142  
2270 AC Voorburg

De Minister van Economische Zaken en Klimaat,  
namens deze:

mr. J.L. Rosch  
MT-lid directie Warmte en Ondergrond

## **Bijlage 1**

### **documenten behorende bij de aanvraag Mijnbouwvergunning pijpleiding van compressorstation naar platform P18-A**

**Bijlage 1.** Aanvraag; onderbouwing tracékeuze en bodemgesteldheid

**Bijlage 2.** Kaarten met ligging tracé

**Bijlage 3.** FEED rapport van de transportleiding (Intecsea, 2020, ref. 416010-00212 -TROF-ENG-PIP-INT-REP-0006 d.d. 4 aug 2020)

**Bijlage 4.** Rapport geotechnisch leidingonderzoek (Deep BV, 2020, ref. P3711\_SURV\_REP\_R00)

**Bijlage 5.** Aanvraag vergunning Wet Natuurbescherming (NB maakt geen onderdeel uit van de aanvraag Mijnbouwvergunning pijpleiding. De Wnb-vergunningaanvraag valt echter onder dezelfde RCR procedure en ligt gelijktijdig met de aanvraag Mijnbouwvergunning pijpleiding en de overige RCR-besluiten ter inzage.)

**Bijlage 6.** Route Selection Report (FEED IntecSea 2020, ref. TROF-ENG-PIP-INT-REP-0005)

**Bijlage 7.** Porthos flow assurance onderzoek (TNO, 2019, R10335)

**Bijlage 8.** Archeologische bureaustudie Porthos pijpleiding (Periplus Archeomare, 2020, ref. 20A019-01 )

**Bijlage 9** Addendum d.d. 4 sept 2020

Beste <sup>10.2.e</sup>

De vergunning wordt afgegeven vanuit de Mijnbouwwet, waarvoor EZK het bevoegd gezag is. Voor het deel van de leiding dat in zee ligt wordt door Rijkswaterstaat Zee en Delta een advies uitgebracht.

In het voortraject is er overleg geweest tussen RWS ZD en Porthos over het te volgen tracé van de leiding. Daarbij bleek dat de leiding op ongeveer 300 meter van een zandwingebied zou komen. Dat valt binnen veiligheidszone van 500 meter die RWS aanhoudt rond zandwingebieden. Een zone van 500 meter is bedoeld om de leiding te beschermen tegen mogelijk afschuiven naar het zandwingebied en schade door een mogelijke winning buiten de grenzen van het gebied door de concessiehouder van de zandwinning. De concessiehouder is in dit geval het Havenbedrijf Rotterdam, dezelfde partij die participeert in het Porthosproject. Na intern overleg binnen het Havenbedrijf is besloten de zandwinning in de buurt van de leiding niet door te zetten, zodat de leiding op veilige afstand van de winning kan blijven. Daarmee is een mogelijk probleem op voorhand weggenomen. Rijkswaterstaat Zee en Delta kan instemmen met de aangevraagde route van de leiding.

De leiding kruist geen andere actieve kabels of leidingen. Er vinden dus geen steenbestortingen plaats en de nautisch aangegeven diepte komt niet in gevaar.

### **Begraafdiepte begin van de Maasgeul**

- De leiding dient 3 meter onder het bodemniveau van het begin van de Maasgeul aangebracht te worden, ter hoogte van het tracé. Rekening houdend met de Nautisch Gegarandeerde Diepte (NGD) van -23,2 m LAT en een baggermarge van 1,5 m, kan worden uitgegaan van een bodemniveau van -24,7 m LAT (lowest astronomical tide). Dit resulteert in een minimale aanlegdiepte van -27,7 m LAT.
- De minimale diepte wordt gerekend vanaf bovenkant leiding, inclusief maaktolerantie van de leiding.
- De minimale dekking boven de leiding is overal te allen tijde 3 meter. Ook de zinkersleuf door de Nieuwe Waterweg (Maasmond/Maasgeul) dient na het leggen van de kabel te worden aangevuld met zand tot een dekking van 3 meter.
- De minimale diepte geldt voor de aanlegsituatie en ook in de toekomst.
- In verband met afschuiving van de oevers van de geul en een kans dat het begin van de Maasgeul in de toekomst verbreed zou kunnen worden, dient de leidingdiepte 25 meter vanaf de randvakken van de vaargeul (zowel Noord als Zuid) gehandhaafd te blijven.
- Vergunninghouder dient met name bij de zuidoever rekening te houden met erosie door storm.
- Vergunninghouder dient rekening te houden met obstakels in het tracé, met name buiten de vaarweg.
- Rijkswaterstaat ontvangt na het aanleggen van de leiding een as-built tekening van de leiding en de bodem (pdf en xyz file) i.v.m. met mogelijke toekomstige ontwikkelingen.

In verband met de scheepvaart is door de Havenmeester van Rotterdam een lijst met voorwaarden opgesteld. De vergunninghouder dient zich aan deze lijst te houden in verband met een veilig en ongestoord scheepvaartverkeer van en naar de haven van Rotterdam. Opgemerkt moet worden dat de Havenmeester van Rotterdam het bevoegd gezag is vanuit de Scheepvaartverkeerswet en daarmee eisen kan stellen aan de uitvoering van de werkzaamheden.





- 4 AUG. 2020

Minister van Economische Zaken en Klimaat, Namens deze,  
Directoraat-generaal Klimaat en Energie, Directie Warmte &  
Ondergrond

T.a.v. mevrouw mr I.V.M. Damhuis,  
Directie Warmte & Ondergrond  
Bezuidenhoutseweg 73  
2594 AC 's-GRAVENHAGE

**Datum** 3 augustus 2020  
**Ons kenmerk** HBR-1937718  
**Aantal bijlagen** 1  
**Contactpersoon** Pieter Nordbeck  
**Telefoon** (010) 252 15 62  
**E-mail** PM.Nordbeck@portofrotterdam.com

**Onderwerp** Advies aangaande aanleg transportleiding voor CO2 (Porthos CV) nabij de Maasmond

Geachte mevrouw Damhuis,

Hierbij reageer ik op uw e-mail 'Aanvullende gegevens aanvraag pijpleiding' d.d. 28 juli 2020 en de voorgenomen plannen van Porthos voor aanleg van een CO2 leiding nabij de Maasmond (hierna te noemen 'het Project').

Als (Rijks)Havenmeester adviseer ik positief ten aanzien van de voorgenomen aanleg van het Project en het beoogde tracé nabij de Maasmond mits Porthos de volgende zaken in acht neemt:

- De minimale bodemliggingseisen van de bodembeheerder (RWS) en
- De bijgevoegde Nautische Voorwaarden voor de aanleg.

De nautische voorwaarden van de (Rijks)Havenmeester beogen de veilige en vlotte afhandeling van de doorgaande scheepsvaart te waarborgen tijdens de uitvoering van het Project. Ook gezien het economische belang van de haven en het voorkomen van onevenredige hinder of oponthoud van de scheepvaart dient Porthos deze nautische voorwaarden op te nemen in de uitvraag van het Project aan de markt en dient Porthos er op toe te zien dat deze worden nageleefd.

De nautische voorwaarden zijn tot stand gekomen in goed overleg met Porthos.

Ik vertrouw erop u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

R.J. de Vries  
Havenmeester van Rotterdam,  
Rijkshavenmeester regio Rotterdam-Rijnmond

Bijlage: 20200626\_Nautische voorwaarden Porthos leiding Maasmond v1





## **Nautische voorwaarden voor het leggen van een CO2 leiding in de Maasmond en het bijbehorend geotechnisch onderzoek**

Datum: 26 juni 2020

Onderwerp: Nautische voorwaarden opgesteld door de (Rijks)havenmeester van Rotterdam voor het 'Porthos' Project: leggen en begraven van een CO2 leiding in de Maasmond en het bijbehorende geotechnisch onderzoek. 'Porthos' is een samenwerking tussen Havenbedrijf Rotterdam N.V., Energie Beheer Nederland B.V. (EBN) en Gasunie N.V..

### **Aanleiding**

De Maasmond vormt de toegang tot de haven van Rotterdam en is daarmee een cruciaal onderdeel van de haveninfrastructuur. Porthos en de (Rijks)havenmeester zijn daarom overeengekomen dat zij gedurende de fasen van voorbereiding en uitvoering van het Project nauw met elkaar zullen samenwerken om een vlotte uitvoering van het Project te bewerkstelligen rekening houdend met elkaars belangen.

### **De opdrachtnemer**

Porthos is voornemens de Maasmond te kruisen met een pijpleiding ten behoeve van het transport van CO2. De wijze van aanleg van de leiding is op hoofdlijnen gecommuniceerd naar de Divisie Havenmeester Rotterdam maar zal voor een deel ook aan de markt worden overgelaten binnen de gestelde kaders. De nautische voorwaarden zullen deel uit maken van de kaders die gesteld worden aan de aanleg van de leiding. Porthos neemt de nautische voorwaarden daarom op in zijn contract(en) met de Opdrachtnemer(s) en toetst of dit wordt nageleefd.

### **Doel van de nautische voorwaarden**

Doel van de nautische voorwaarden is om kaders vast te leggen voor de uitvoering van het Project in relatie tot de veilige en vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer. Deze kaders zijn in onderling overleg tussen de (Rijks)havenmeester en Porthos tot stand gekomen.

In het Rijnmondgebied zijn de publieke nautische beheerstaken door de Minister van Verkeer en Waterstaat (thans I&W) door het tekenen van een Havenmeesterconvenant op 17 december 2003 opgedragen aan de Havenmeester van Rotterdam. Op grond van het Besluit 'mandaat en machtiging Havenmeester Rotterdam' heeft de Minister de bevoegdheden van de artikelen 5, 7 en 8 van de Scheepvaartverkeerswet aan de Havenmeester van Rotterdam gemandateerd. De Havenmeester is hierdoor bevoegd om verkeersbesluiten te nemen en ontheffingen en vrijstellingen te verlenen.

Rijkswaterstaat West Nederland Zuid is verantwoordelijk voor het technisch beheer, inhoudende het op diepte houden van de rijkswateren (namelijk in het Rijnmondgebied) in kwestie.



Porthos (dan wel Opdrachtnemer(s)) houdt bij zijn ontwerp, uitvoeringsmethode en aanvragen van benodigde vergunningen rekening met de veilige en vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer binnen de door de (Rijks)havenmeester gestelde nautische voorwaarden. Porthos ziet er op toe dat ook de Opdrachtnemer(s) rekening houdt/houden, in de voorbereiding en in de uitvoering van het Project, met de veilige en vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer binnen de door de (Rijks)havenmeester gestelde nautische voorwaarden.

De hier genoemde nautische voorwaarden zijn niet limitatief. Bij een uitvoeringsmethode met een verhoogd risicoprofiel kunnen, afwijkend van de in deze nautische voorwaarden gemaakte afspraken, aanvullende voorwaarden dan wel wijzigingen op de nautische voorwaarden voorgesteld worden door de (Rijks)havenmeester.

### **Overleg (Rijks)havenmeester**

Porthos (dan wel Opdrachtnemer(s)) voert vooraf overleg met de (Rijks)havenmeester over het effect op de veiligheid en vlotheid van het scheepvaartverkeer en de bereikbaarheid van de vaarweg bij de uitvoering van het Project. Activiteiten, die van invloed (kunnen) zijn op de veiligheid en vlotheid van het scheepvaartverkeer vinden alleen plaats na voorafgaande goedkeuring door de (Rijks)havenmeester.

Indien Porthos (dan wel Opdrachtnemer(s)) wil afwijken van de in deze nautische voorwaarden gemaakte afspraken, heeft Porthos (dan wel Opdrachtnemer(s)) hiervoor vooraf toestemming nodig van de (Rijks)havenmeester. Uitgangspunt is dat de afwijking een gelijkwaardige of betere oplossing biedt voor de gemaakte afspraken en dat de veiligheid en vlotheid van het scheepvaartverkeer niet wordt aangetast. Porthos (dan wel Opdrachtnemer(s)) kan een voorstel tot afwijking van deze nautische voorwaarden schriftelijk indienen bij de (Rijks)havenmeester. De (Rijks)havenmeester zal dit voorstel tot afwijking binnen 42 dagen beoordelen, tenzij aanvullend extern onderzoek nodig is, en bij een verbeterde of gelijkwaardige oplossing, ter beoordeling van de (Rijks)havenmeester, goedkeuren.

### **Communicatie**

Minimaal 42 dagen voordat de werkzaamheden van (een deel van) het Project starten met mogelijk impact voor de vlotte en veilige afhandeling van de scheepvaart, dient Porthos (dan wel Opdrachtnemer(s)) een Werkplan in bij de (Rijks)havenmeester. Hierin staan o.a. de dag, het uur van aanvang en de duur en wijze van uitvoering beschreven. Deze termijn hangt samen met het informeren van de stakeholders via een Bericht aan de Scheepvaart (BaS) en Bericht aan Zeevarenden (BaZ). In het plan kunnen meerdere mogelijke aanvangsmomenten beschreven worden: een preferent moment en (een beperkt aantal) reserve momenten. De reserve momenten kunnen aangesproken worden wanneer aanleg op het preferente moment door omstandigheden niet plaats kan vinden.

Indien een volledige stremming van de vaarweg noodzakelijk is, dan legt Porthos (dan wel Opdrachtnemer(s)) minimaal 7 maanden voor aanvang ter goedkeuring het Werkplan voor aan de (Rijks)havenmeester. Deze termijn hangt samen met het al dan niet nemen van een verkeersbesluit.



Bij twijfel of voor de beoogde uitvoermethode een volledige stremming noodzakelijk is, bespreekt Porthos (dan wel Opdrachtnemer(s)) dit tijdig (meer dan 7 maanden voor aanvang) met de Havenmeester. De (Rijks)havenmeester handelt het al dan niet nemen van een verkeersbesluit af conform de wettelijke bepalingen uit de Wet administratieve bepalingen scheepvaart en de Algemene wet bestuursrecht. Porthos (dan wel Opdrachtnemer(s)) stelt, als onderdeel van het Werkplan, een communicatieplan op. Het communicatieplan bestaat onder andere uit een opsomming van de werkvaartuigen, de contactpersonen en een kaart/kaarten met helder afgebakende en genummerde werkgebieden. In het communicatieplan wordt daarnaast onder meer opgenomen door wie, met wie, op welke wijze en met welke middelen voorafgaande aan en tijdens de uitvoering van het Project zal worden gecommuniceerd.

Indien er wijzigingen plaatsvinden in het Werkplan, of in onderliggende onderdelen van het Werkplan zoals het communicatieplan, overlegt Porthos (dan wel Opdrachtnemer(s)) dit met de (Rijks)havenmeester.

Porthos (dan wel Opdrachtnemer(s)) geeft in een calamiteitenplan, dat onderdeel uitmaakt van het Werkplan, aan welke incidenten zich, in relatie tot de veiligheid en vlotheid van het scheepvaartverkeer, mogelijkwjs voor kunnen doen bij de voorbereiding of tijdens de uitvoering van het Project, als ook de procedures om deze incidenten het hoofd te bieden (bijvoorbeeld een verloren anker en/of ankerdraad, man over boord, gezonken voorwerp of vaartuig, brand, explosie, vastlopen van werkzaamheden op de vaarweg, (dreigende) aanvaring enz.). Daarnaast vermeldt Porthos (dan wel Opdrachtnemer(s)) de operationele limieten (e.g. golven, wind, stroming) almede de opbreektijd en vluchtmogelijkheden in geval van calamiteiten voor alle betrokken werkschepen.

Drijvende werktuigen als bedoeld in het Binnenvaartpolitiereglement (hierna: "werkvaartuigen") en overige schepen die betrokken zijn bij de voorbereiding en bij de uitvoering van het Project dienen te allen tijde uit te luisteren op de betreffende sectorkanalen van Vessel Traffic Services Rotterdam van het gebied waarin zij zich bevinden. De werkvaartuigen zijn voorzien van deugdelijke marifoon installaties en melden aanvang en einde werkzaamheden op VHF kanaal 11 (HCC). Daarnaast is een goedgekeurde AIS-transponder aanwezig. Porthos (dan wel Opdrachtnemer(s)) draagt er zorg voor dat de juiste communicatie procedures worden gevolgd. Op zee worden calamiteiten ook gemeld op KWC kanaal 16.

### **Maatregelen tijdens de voorbereidingen en de uitvoering van het Project**

Tijdens de voorbereiding en de uitvoering van het Project houden werkvaartuigen en overige schepen die betrokken zijn bij de voorbereiding en de uitvoering van het Project zich aan de voorschriften en regels gesteld in de Havenverordening Rotterdam, het Binnenvaartpolitiereglement en het Scheepvaartreglement Territoriale Zee. Porthos (dan wel Opdrachtnemer(s)) beperkt tijdens de voorbereiding en de uitvoering van het Project elke mogelijke versmalling van de vaarweg tot een minimum om voor de scheepvaart geen onevenredige hinder of oponthoud te veroorzaken. De maximaal toelaatbare beperkingen en voorwaarden ter waarborging van de veilige en vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer tijdens de bouw zijn in bijlage 1 nader toegelicht.

Bij calamiteiten of een situatie met een verhoogd risicoprofiel tijdens de voorbereiding of uitvoering van het Project (zoals slecht zicht of andere meteorologische en hydrologische omstandigheden) kunnen, afwijkend van de in deze nautische voorwaarden gemaakte afspraken, aanvullende voorwaarden dan wel wijzigingen op de nautische voorwaarden voorgesteld worden. Zo kan op aanwijzing van de bevoegde autoriteit een gedeeltelijke of volledige stremming worden opgeheven.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen werkzaamheden van langdurige aard, zoals werkzaamheden op het water buiten de vaargeul die mogelijk een beperking vormen voor de doorgaande vaart, en werkzaamheden van kortdurende aard, zoals de aanwezigheid van werkvaartuigen in de vaargeul.

Aan de hand van het Werkplan van Porthos (dan wel Opdrachtnemer(s)) wordt in overleg met de (Rijks)havenmeester beoordeeld of bij bepaalde activiteiten een of twee begeleidende vaartuigen ingezet dienen te worden. Voor de veiligheid en vlotheid van het scheepvaartverkeer kan dat noodzakelijk worden geacht. De kosten voor inzet van personeel van de (Rijks)havenmeester zijn voor rekening van Porthos (dan wel Opdrachtnemer(s)).

Indien er langdurig werkzaamheden op het water plaatsvinden buiten de vaargeul, kan het noodzakelijk zijn om ter attentie van het scheepvaartverkeer gedurende de uitvoering van het Project drijvende markering aan te brengen. Mogelijk dient bestaande drijvende markering tijdelijk verplaatst te worden in of bij de werkvakken, het werkgebied en/of de vaarweg. De specificaties waaraan de markering dient te voldoen staan beschreven in Richtlijnen Scheepvaarttekens. Indien noodzakelijk zal de drijvende markering door een betonningsvaartuig van Verkeer en Watermanagement van Rijkswaterstaat worden uitgezet of verplaatst. De eventuele markering behoeft te allen tijde goedkeuring van de (Rijks)havenmeester. De (Rijks)havenmeester handelt een verzoek om het aanbrengen van markering af volgens de regels uit het Binnenvaartpolitiereglement en de Algemene wet bestuursrecht. De (Rijks)havenmeester zal aanwijzingen geven over aard, aantal en locatie van de markering.

Het eventueel plaatsen, onderhouden en in stand houden van bebording, verlichting en markering berust gedurende het Project bij Porthos (dan wel Opdrachtnemer(s)). Na gereedkomen van de werkzaamheden verwijderd Porthos (dan wel Opdrachtnemer(s)) in overleg met de (Rijks)havenmeester genoemde voorzieningen. De (Rijks)havenmeester neemt hiertoe al dan niet een verkeersbesluit. De kosten voor het plaatsen en verwijderen zijn voor rekening van Porthos (dan wel Opdrachtnemer(s)).

Werkvaartuigen en overige schepen die betrokken zijn bij de uitvoering van het Project en die gebruik maken van fysieke middelen om op een vaste plaats te blijven liggen, zijn bij voorkeur voorzien van spudpalen of draadpalen om zijdraden onder water te kunnen wegzetten. Dit geldt voor werkzaamheden buiten de vaargeul. Voor werkzaamheden binnen de vaargeul zijn geen ankers en ankerdraden toegestaan, tenzij wordt voldaan aan de voorwaarden genoemd in bijlage 1. Buiten gebruik zijnde of wachtende werkvaartuigen en andere vaartuigen zijn zodanig afgemeerd, verankerd

of vastgehouden, dat deze buiten het vaarwater liggen en geen hinder kunnen geven aan het overige scheepvaartverkeer.

#### **Overig**

Porthos (dan wel Opdrachtnemer(s)) volgt de door de (Rijks)havenmeester gegeven adviezen en verkeersaanwijzingen (ten aanzien van het overige scheepvaartverkeer) terstond op.

De (Rijks)havenmeester heeft de bevoegdheid om "handelend te kunnen optreden" als dat vanuit oogpunt van nautisch veiligheid of in geval van calamiteiten noodzakelijk wordt geacht.

Porthos (dan wel Opdrachtnemer(s)) kan geen schadeloosstelling eisen indien zijn werkzaamheden op aanwijzing van de bevoegde autoriteit moeten worden gestaakt, dan wel belemmering ondervinden.

Porthos (dan wel Opdrachtnemer(s)) kan geen schadeloosstelling eisen voor het realiseren (volgens de gemaakte afspraken) van een ongehinderde passage voor en door de reguliere scheepvaart ter plaatse van de uit te voeren werkzaamheden.



### **Bijlage 1: Nautische randvoorwaarden**

In deze bijlage zijn de randvoorwaarden beschreven ter waarborging van de nautische veiligheid en vlotheid tijdens de voorbereiding en de uitvoering van het Project, in het geval dat wordt gekozen voor een uitvoermethode waarbij de vaarweg volledig en/of gedeeltelijk gestremd dient te worden of waarbij een regulering plaats moet vinden. Deze randvoorwaarden hebben enkel betrekking op het trenchen, leggen en begraven van de pijpleiding ter plaatsen van de Maasmond en het bijbehorende geotechnisch onderzoek. Eventuele aanvullende werkzaamheden die hier verband mee houden dienen apart aangevraagd te worden.

1. Het maximaal aantal te leggen pijpleidingen voor dit Project waarvoor de scheepvaart gestremd/gereguleerd wordt is 1.
2. De maximale duur van een gedeeltelijke stremming van de vaargeul en/of regulering van de scheepvaart bedraagt 8 uur.
3. De netto (exclusief werkschip en passeermarge) minimaal aanwezige doorvaarbreedte (of profiel van vrije ruimte) bij een gedeeltelijke stremming van de vaarweg bij de Maasmond, op het vaarweg deel waar schepen een gestrekte koers varen, bedraagt te allen tijde 300 m op een Nautisch Gegarandeerde Diepte van LAT -23,2 m; 150 m noord en zuid van de 116 graden lichtenlijn (LL116) en de centre-lijn van de verdiepte vaargeul verder naar het oosten. M.a.w. geen werkzaamheden op minder dan 150 m van de lichtenlijn of centre-lijn. Binnen deze 300m dient vrije doorvaart van de (grote) scheepvaart plaats te kunnen vinden.
4. Een volledige stremming van de vaarweg is onwenselijk. Indien de (Rijks)havenmeester oordeelt dat een volledige stremming toch noodzakelijk is, dan mag deze periode maximaal 2 uur bedragen.
5. Opdrachtnemer toont in het werkplan en in een overleg met de (Rijks)havenmeester aan dat de genoemde maximale stremmingsduur bij het leggen en begraven van de leiding niet overschreden zal worden.
6. Aannemer geeft in het Werkplan ook aan binnen hoeveel tijd de werkzaamheden kunnen worden afgebroken in het geval van calamiteiten of weeromstandigheden. Bij werkzaamheden in de vaargeul is de maximale opbrekktijd 1u. Voor werkzaamheden buiten de geul geldt een opbrekktijd van 4u.
7. Er kan niet worden afgeweken van het aantal gedeeltelijke/volledige stremmingen, tenzij de (Rijks)havenmeester hiermee akkoord gaat. Om dit akkoord te kunnen geven moet aantoonbaar gemaakt worden waarom dat noodzakelijk is, bijvoorbeeld indien de risico's daardoor gemitigeerd kunnen worden en/of het verminderen van hinder voor de scheepvaart.
8. Gedurende de werkzaamheden in de vaargeul kan de scheepvaart ter hoogte van het werkgebied gereguleerd worden. Er kan bijvoorbeeld een algeheel ophooverbod worden



opgelegd aan de scheepvaart. Afhankelijk van de werkzaamheden in de vaargeul en het verkeersaanbod in combinatie met de scheepsgrootte kan (tijdelijk) sprake zijn van eenrichtingsverkeer en/of een snelheidsbeperking voor de scheepvaart ter hoogte van het werkgebied. Dit bepaald de (Rijks)havenmeester op basis van het Werkplan.

9. De aanvraag voor een volledige stremming van de vaarweg dient uiterlijk 7 maanden voor aanvang van de stremming veroorzakende werkzaamheden in de Maasmond bij de (Rijks)havenmeester te worden ingediend. In het geval dat de (Rijks)havenmeester deze aanvraag honoreert, zal uiterlijk 6 maanden voorafgaande aan de feitelijke stremming de betrokken bedrijven, rederijen, agentschappen en binnenvaartorganisaties over dit besluit worden geïnformeerd.
10. Het kan dat door omstandigheden en/of op aanwijzing van de bevoegde autoriteit een geplande gedeeltelijke/volledige stremming geen doorgang kan vinden. Porthos (dan wel Opdrachtnemer(s)) is zelf verantwoordelijk voor het aanvragen van (voldoende) reserve momenten waarop de vaarweg (gedeeltelijk) gestremd wordt als onderdeel van het in te dienen werkplan. Het aantal momenten is niet ongelimiteerd aangezien deze reserve momenten door de (Rijks)havenmeester ook richting de stakeholders in de haven gecommuniceerd worden.
11. Buiten het gedeeltelijk gestremde vaargeuldeel moet de Nautisch Gegarandeerde Diepte (NGD) gedurende de uitvoer van het Project gehandhaafd blijven. Ook in de eindsituatie van het Project dient de NGD aanwezig te zijn inclusief onderhoudsmarge (zie ook eisen van de bodembeheerder RWS).
12. In overleg met de (Rijks)havenmeester markeert Opdrachtnemer duidelijk waar binnen het gedeeltelijk gestremde vaarwegdeel de NGD ten gevolgen van de werkzaamheden door het Project niet aanwezig is.
13. Het in te zetten materieel voor stationaire werkzaamheden in of rond de vaargeul is voorzien van een deugdelijk Dynamic Positioning systeem. Materieel met ankers met draden en/ of spudpalen in de vaargeul wordt niet toegestaan, tenzij voorafgaand aantoonbaar gemaakt kan worden dat de omstandigheden dusdanig zijn dat werken zonder die maatregelen een onwerkbaar situatie oplevert.
14. Gebruik van een anker voor het werkschip voor het installeren van de leiding in de bodem van de Maasmond kan onder de volgende voorwaarden:
  - a. Maximaal één set ankergerei (één anker en één ankerkabel) is toegestaan mits deze met behulp van een draadpaal nabij en/of over de bodem van de Maasmond onder de Nautisch Gegarandeerde Diepte wordt weggezet.
  - b. Opdrachtnemer stemt het (moment van) verplaatsen en eventueel fixeren van het anker vooraf af met de Verkeerscentrale Hoek van Holland. Hierbij neemt Opdrachtnemer een mate van flexibiliteit in acht, zodat de werkzaamheden





- afgestemd kunnen worden op het actuele verkeersbeeld en de weersomstandigheden.
- c. Het anker wordt buiten de betonning (vaarwegmarkering van de Maasmond) weggezet.
  - d. Het anker zal mogelijk niet gemarkeerd kunnen worden met een boei ivm het vormen van een obstructie voor de scheepvaart.
  - e. Het werkschip kan bij bijvoorbeeld calamiteiten of onvoorziene passerende vaart te allen tijde de ankerdraad laten vieren en moet in staat zijn zelfstandig in positie te blijven met behulp van DP.
  - f. Porthos (dan wel Opdrachtnemer(s)) stemt de werkzaamheden voor het Project af met eventuele (onderhouds)baggerwerkzaamheden of andere werkzaamheden van derden in het gebied.
15. Bij eventuele baggerwerkzaamheden en geotechnisch onderzoek wordt ook rekening gehouden met de veilige en vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer. Ook deze activiteiten worden afgestemd met de Verkeerscentrale Hoek van Holland. Indien nodig wijkt het baggerwerkvaartuig of bodemsurvey vaartuig uit om passage van (bovenmaatse) scheepvaart mogelijk te maken.
16. Het gebruik van drijvende leidingen in de vaarweg is niet toegestaan.
17. Er wordt niet op meerdere locaties, met meerdere werkschepen (zoals baggerschepen en survey schepen) tegelijkertijd gewerkt in het Maasmond gebied, ongeacht of deze voor het Project of voor derden werkzaamheden verrichten..
18. Indien voor het geotechnisch onderzoek monsternames noodzakelijk zijn met een stationair vaartuig dan geldt voor:
- a. Werkzaamheden van meer dan 12u bij voorkeur plannen in het weekend.
  - b. Werkzaamheden tot 12u plannen bij zoveel mogelijk daglicht. M.a.w. geen werkzaamheden starten in de middag.
19. Varende metingen bij de Maasmond worden uitgevoerd bij daglicht. De sensor achter het schip is gemarkeerd tenzij de (Rijks)havenmeester anders aangeeft.
20. Ten behoeve van effectieve en efficiënte communicatie met de Verkeerscentrale Hoek van Holland neemt Opdrachtnemer een kaart op in het communicatieplan van het werkgebied met genummerde werkvakken.



21. Loodsplicht geldt vanaf een scheepslengte van 75m. Echter gezien de locatie en de verkeersdrukte wordt een loods voorgeschreven aan boord van de werkschepen die betrokken zijn bij het ingraven van de leiding. Mogelijk geldt ook loodsplicht voor andere werkschepen (zoals baggervaartuigen en schepen betrokken bij geotechnisch onderzoek), bijvoorbeeld gedurende de eerste 8u van de werkzaamheden. Dat hangt o.a. af van de ervaring van de bemanning in het werken in de Rotterdamse haven. De detaillering zal nader met de (Rijks)havenmeester worden afgestemd. Bij twijfel over de gepresenteerde plannen en expertise van het betrokken personeel kan de (Rijks)havenmeester aanvullende eisen stellen.
22. Afhankelijk van de gekozen uitvoermethode kunnen nadere voorwaarden worden gesteld aan de maximaal toegestane windsterkte en het minimaal vereiste zicht voor het werk. Werkzaamheden worden niet gestaakt bij minder dan 2000m zicht en maximale windcondities van 10,7 m/s worden geadviseerd. Opdrachtnemer stemt dit af met de Verkeerscentrale Hoek van Holland.
23. De KNMI voorspellingen bij Hoek van Holland zijn leidend bij het vaststellen van een veilig werkbaar window. De Verkeerscentrale Hoek van Holland bepaalt of er veilig gewerkt kan worden en bespreekt dit met Opdrachtnemer.
24. Bij de planning van de werkzaamheden houdt Porthos (dan wel Opdrachtnemer(s)) dus een mate van flexibiliteit in acht zodat de werkzaamheden in overleg met de (Rijks)havenmeester afgestemd kunnen worden op het actuele verkeersbeeld en de weersomstandigheden.
25. Eisen aan de planning van de uitvoering van het begraven van de leiding bij de Maasmond:
  - a. Werkzaamheden worden uitgevoerd bij daglicht
  - b. Indien een (gedeeltelijke) stremming noodzakelijk is dan worden de werkzaamheden bij voorkeur uitgevoerd rond het tijdstip van laag water. Bovenmaatse schepen varen namelijk in en uit de haven rond hoogwater.
  - c. Eventuele stremmingen van de Maasmond vinden plaats buiten de planning van cruise schepen met vastgelegde vaarschema's
  - d. Werkzaamheden mogen niet worden uitgevoerd bij aangepaste loodsdienst (vanwege slecht weer)
  - e. Er zit minimaal 48u tussen twee opeenvolgende perioden van stremming/regulering
26. Porthos (dan wel Opdrachtnemer(s)) waarborgt dat een volledige stremming niet samenvalt met een andere beperking of stremming van een vaarweg elders in het vaar netwerk in en rond de Rotterdamse haven, zoals de Nieuwe Waterweg, het Hartelkanaal, Calandkanaal en Oude Maas.



27. Porthos (dan wel Opdrachtnemer(s)) is verantwoordelijk voor een diepteligging van de leiding (gerekend vanaf bovenkant leiding) die toereikend is (zowel bij aanleg als in de gebruikname fase), met in achtneming van:
- a. Indien de leiding ter hoogte van de vaargeul vervangen, gerepareerd of verplaatst dient te worden (na ingebruikname), bijvoorbeeld ten gevolge van schade tijdens de aanleg of tijdens het gebruik van de leiding of als de hoogteligging in de toekomst aangepast dient te worden, dan wordt een uitvoermethode gekozen waarbij de vaarweg niet volledig of langdurig gedeeltelijk gestremd hoeft te worden. Eventuele reparaties aan de leiding vinden buiten de vaargeul plaats. Het uitgraven van de leiding in de vaargeul is niet toegestaan.
  - b. De dekking bovenop de leiding (zowel in de vaargeul als daar buiten) is voldoende om schade aan de leiding te voorkomen bij een noodmanoeuvre waarbij een anker wordt uitgeworpen (hierbij dient ook rekening te worden gehouden met de mobiliteit van de bodem en eventuele onderhoudswerkzaamheden).
  - c. Er wordt rekening gehouden met een verdieping van de zgn. Noordberm in de toekomst naar een zelfde diepte als het diepe deel van de vaargeul; een Nautisch Gegarandeerde Diepte (NGD) van LAT -23,2.
  - d. In verband met mogelijke afschuiving van de oevers van de geul en een eventuele toekomstige verbreding van de Maasgeul, wordt de aanlegdiepte van de vaargeul tenminste gedurende 25 meter in de bermen van de vaargeul (zowel Noord als Zuid) gehandhaafd.
  - e. RWS is bodembeheerder van de vaarweg. Mogelijk gelden er aanvullende eisen vanuit de bodembeheerder.
28. Porthos (dan wel Opdrachtnemer(s)) organiseert samen met de (Rijks)havenmeester voorafgaand aan de werkzaamheden minimaal eenmaal een nautisch overleg en een risico sessie met alle relevante partijen (inclusief kapiteins van de werkschepen en VTS operators). Voorafgaand aan het overleg overhandigt Porthos (dan wel Opdrachtnemer(s)) een risico inventarisatie met daarin onder andere de te nemen beheersmaatregelen en bijbehorende planning voor verschillende scenario's.
29. De kapiteins van de werkschepen betrokken bij de installatie van de leiding worden daarnaast geadviseerd om een bezoek te brengen aan de Verkeerscentrale Hoek van Holland. Porthos (dan wel Opdrachtnemer(s)) plant beide bijeenkomsten tijdig in en kunnen gecombineerd worden.
30. Porthos (dan wel Opdrachtnemer(s)) organiseert samen met de (Rijks)havenmeester en de relevante betrokken partijen na afloop van de installatie werkzaamheden een 'lessons learnt' sessie.

## Definities

- Volledige stremming: als de VTS operator en/of Loodsdienstleider de situatie als dusdanig beoordeelt dat zeevaart (alle type) niet meer veilig kan passeren. Bijvoorbeeld als er geen of onvoldoende ruimte is om te passeren of als de opbreektijd van het werkschip in geval van calamiteiten te lang is.
- Gedeeltelijke stremming: als de VTS operator en/of Loodsdienstleider de situatie als dusdanig beoordeeld dat één of meerdere type zeevaart niet meer veilig kan passeren. Bijvoorbeeld grote zeevaart of zeevaart in één bepaalde richting of met één bepaalde bestemming (bijvoorbeeld inkomend of uitgaand).
- Regulering: als er beperkingen worden opgelegd aan de passerende scheepvaart. Bijvoorbeeld een oploopverbod of een verbod voor (bepaalde type) schepen om uit te wisselen. Passage van alle type schepen (behoudens bijzondere transporten) is wel mogelijk.
- Voorbeelden van een uitvoermethoden met een verhoogd risicoprofiel zijn: uitvoermethoden die door opdrachtgever en de (Rijks)havenmeester vooraf niet zijn voorzien, uitvoermethoden die kritisch zijn t.o.v. de heersende weerscondities (e.g. golven, stroming, zicht), uitvoermethoden waarbij de voortgang (extra) gevoelig is voor slechte grondlagen in de grond of objecten in de bodem, werkzaamheden waarbij duikers ingezet worden, uitvoermethoden waarbij bovenmatige beperkingen worden opgelegd aan de passerende scheepvaart (ivm onwenselijke retourstroming en golfvorming) of uitvoermethoden met kans op verontreiniging.
- NGD: De Nautisch Gegarandeerde Diepte (zie ook eisen van de bodembeheerder RWS)
- Onder gebied Maasmond wordt verstaan het deel van het vaarwater waarbinnen werkzaamheden mogelijk impact hebben op de bereikbaarheid van de haven van Rotterdam. Grofweg is dat het denkbeeldige gebied ten zuiden van de Noorderpier en west van de pier volgt dat gebied de Taqa leiding in noord-noordwestelijke richting.
- Vaargeul: De Maasmond en de Noordberm begrensd door de lijnen die voor de Maasmond en de Noordberm opgenomen zijn in de door RWS ter beschikking gestelde shapefile: "20170424\_vaargeulen\_Noordzee". (zie ook omschrijving en eisen van de bodembeheerder RWS)



**Port of  
Rotterdam**

Havenbedrijf Rotterdam N.V. | P.O. Box 6622 | 3002 AP Rotterdam | The Netherlands

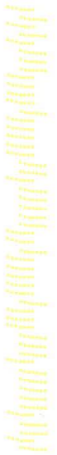
PostNL  
Port Betaald  
Port Payé  
Pays-Bas



DATUM BINNENKOMST

06 AUG. 2020

EZK.DGKE-W



RX4CC #Y30576P#61#2009#

0507  
06  
06





# Kustwacht Nederland

> Retouradres Postbus 10.000 1780 CA Den Helder

Ministerie van Economische Zaken en Klimaat  
Directoraat-generaal Klimaat en Energie  
Directie Warmte en Ondergrond  
Postbus 20401  
2500 EK Den Haag

**Kustwacht Nederland  
Bureau Nautisch Beheer**

Rijkszee- en Marinehaven 1  
MPC 10A  
Postbus 10.000  
1780 CA Den Helder  
<https://www.kustwacht.nl>

**Contactpersoon**

10.2.e  
10.2.e Nautisch Beheer  
[nautischbeheer@kustwacht.nl](mailto:nautischbeheer@kustwacht.nl)  
+31 (0)6 10.2.e

**Onze referentie**  
CZSK2020006208

**Uw referentie**

*Bij beantwoording datum, onze referentie en onderwerp vermelden.*

Datum: 1 juli 2020  
Onderwerp: Nautische voorwaarden aanleg Porthos transportleiding

Geachte 10.2.e ,

In uw brief van 10 juni 2020 verzoekt u Kustwacht Nederland een zienswijze te geven op de aanleg van een CO2 transportleiding tussen de Maasvlakte en het platform P18-A.

Hierbij geef ik u namens Directeur kustwacht onze reactie ten aanzien van het voorontwerp inpassingsplan project Porthos Transport en Opslag van CO2.

De Kustwacht heeft geen bezwaar tegen de aanleg van de nieuwe Porthos CO2 transportleiding tussen de Maasvlakte en het platform P18-A, noch tegen de opslaglocatie van CO2.

Conform de "Regeling aanwijzing bevoegde autoriteiten Scheepvaartreglement territoriale zee" is de Havenmeester van Rotterdam is de bevoegde autoriteit binnen het aanloopgebied Rotterdam. Port of Rotterdam heeft de nautische voorwaarden binnen het aanloopgebied Rotterdam separaat kenbaar gemaakt aan het ministerie van EZK.

Buiten dit aanloopgebied en binnen de territoriale zee is de Directeur Kustwacht de bevoegde autoriteit. Kustwacht Nederland stelt de volgende voorwaarden aan de aanleg van de Porthos transportleiding:

1. Gedurende de onderzoeks- en aanlegfase van de transportleiding zal het Kustwachtcentrum het scheepvaartverkeer informeren middels een navigatiebericht. Werkschepen dienen tenminste twee weken voor aanvang van de werkzaamheden het 'North Sea Activity (NSA) aanvraagformulier' aan de Kustwacht bekend te stellen. Dit formulier en informatie over de kosten voor het uitzenden van een navigatiebericht is te raadplegen op onze website <https://www.kustwacht.nl/en/node/275>  
Vervolgens zal een NSA referentienummer aan de uitvoerder bekend worden gesteld voor correspondentie met het Kustwachtcentrum.
2. Bij werkzaamheden waarbij de manoeuvreerbaarheid door de aard van de werkzaamheden wordt beperkt zoals tijdens de aanlegfase

wordt voorzien, dient er tenminste een veiligheidsvaartuig (wachtschip) aanwezig te zijn om het omliggende scheepvaartverkeer te informeren over de werkzaamheden. Hiermee worden risico's op aanvaringen verkleind. Het wachtschip moet zijn uitgerust met radar-, navigatie-, en telecommunicatieapparatuur, bestemd voor de begeleiding van en de communicatie met de overige scheepvaart in en om het werkgebied.

3. Incidenten dienen direct te worden gemeld aan het Kustwachtcentrum.

#### **NETHERLANDS COASTGUARD - CONTACT DETAILS**

Telephone (ALARM): +31 (0)900 0111  
Less urgent matters: +31 (0)223 542300  
Telefax: +31 (0)223 658358  
E-mail (operational): [ccc@kustwacht.nl](mailto:ccc@kustwacht.nl)  
Website: <https://www.kustwacht.nl/en>  
Radio: VHF Channel 16  
DSC: VHF Channel 70 and MF 2187.5 kHz  
Call sign: Netherlands Coastguard  
Callsign during SAR: Den Helder Rescue  
MMSI number: 002442000

Ik vertrouw erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

10.2.e Nautisch Beheer

10.2.e

10.2.e



Staatstoezicht op de Mijnen  
Ministerie van Economische Zaken  
en Klimaat

> Retouradres Postbus 24037 2490 AA Den Haag

De minister van Economische Zaken en Klimaat  
Ministerie van Economische Zaken en Klimaat  
Directie Energie en Omgeving  
Postbus 20401  
2500 EK DEN HAAG

per e-mail: [mijnbouwvergunningen@minezk.nl](mailto:mijnbouwvergunningen@minezk.nl); [10.2.e@minezk.nl](mailto:10.2.e@minezk.nl)

Datum 4 augustus 2020  
Betreft Advies vergunningsvoorwaarden voor de aanleg van een CO<sub>2</sub> pijpleiding ten noorden van de Maasgeul tussen de afsluiter bij de ingang van de boring onder de zeewering en de mijnbouwinstallatie platform P18-A.

Excellentie,

U heeft op 23 juni 2020 en 28 juli 2020 Staatstoezicht op de Mijnen (hierna: SodM) een verzoek gedaan om voor 3 augustus 2020 advies uit te brengen op de aanvraag van N.V. Nederlandse Gasunie op grond van artikel 94 van het Mijnbouwbesluit. Op het moment van advisering ontbrak nog 1 bijlage bij de aanvraag. Deze bijlage (: bijlage 5 "kopie van de aanvraag voor een Natuurbeschermingswetvergunning") is daarom niet in dit advies meegenomen.

#### Advies

SodM adviseert u positief met voorwaarden in te stemmen met de voorgelegde aanvraag op basis van artikel 94, eerste lid van de Mijnbouwregeling. De voorgestelde voorwaarden treft u onderaan deze brief.

#### Aanvraag bij EZK

N.V. Nederlandse Gasunie heeft op 22 juni 2020, aangevuld op 27 juli 2020, op grond van artikel 94 van het Mijnbouwbesluit een aanvraag ingediend voor de aanleg van een CO<sub>2</sub> leiding ten noorden van de Maasgeul tussen de afsluiter bij de ingang van de boring onder de zeewering en de mijnbouwinstallatie platform P18-A. Dit is een deel van de pijpleiding die het compressorstation verbindt met het platform.

#### Procedure

Om een pijpleiding te mogen aanleggen is in het kader van de Mijnbouwbesluit door N.V. Nederlandse Gasunie op 22 juni 2020, aangevuld op 27 juli 2020, een vergunningsaanvraag ingediend. Deze vergunning wordt afgegeven door de minister van Economische Zaken en Klimaat indien de pijpleiding voldoet aan de bij of krachtens artikel 93 van het Mijnbouwbesluit gestelde eisen.

Op 23 juni 2020 en 27 juli 2020 heeft u namens de minister van Economische Zaken en Klimaat aan SodM gevraagd advies uit te brengen ten aanzien van de aanvraag.

#### Staatstoezicht op de Mijnen

##### Bezoekadres

Henri Faasdreef 312  
2492 JP Den Haag

##### Postadres

Postbus 24037  
2490 AA Den Haag

T 070 379 8400 (algemeen)  
F 070 379 8455 (algemeen)

sodm@minez.nl  
www.sodm.nl

##### Behandeld door

10.2.e

T 070 379 10.2.e

##### Ons kenmerk

ADV-6548

##### Uw kenmerk

e-mails van 23 juni 2020  
en 28 juli 2020

##### Bijlage(n)

-

De aanvraag is beoordeeld op de gestelde eisen in artikel 93 van het Mijnbouwbesluit en artikelen 1.7.1 en 10.1 van de Mijnbouwregeling.

### Advies SodM

SodM adviseert u positief in te stemmen met de voorgelegde aanvraag voor de aanleg van een 16" (inch) CO<sub>2</sub> leiding met een lengte van 22 km ten noorden van de Maasgeul tussen de afsluiter bij de ingang van de boring onder de zeewering en de mijnbouwinstallatie platform P18-A.

Daarbij wordt wel geadviseerd de volgende voorwaarden op te nemen.

### Voorwaarden

1. De beheerder als bedoeld in artikel 92, onderdeel d, van het Mijnbouwbesluit, meldt uiterlijk 14 dagen voorafgaande aan de datum van aanvang van de beoogde uitvoering van de aanlegwerkzaamheden de startdatum, tijdsduur, locatie, gebied en traject, betrokken schepen en 24 uren contactpersonen aan de Inspecteur-generaal der Mijnen en de Chef der Hydrografie.
2. De beheerder als bedoeld in artikel 92, onderdeel d, van het Mijnbouwbesluit, meldt 24 uur voorafgaande aan de datum van aanvang van de daadwerkelijke uitvoering van de aanlegwerkzaamheden de tijdsduur, locatie, gebied en traject, betrokken schepen en 24 uren contactpersonen aan de Inspecteur-generaal der Mijnen en de directeur Kustwacht.
3. Bij gebruik van stortsteen of grind voor gronddekking geldt als maximum korreldiameter voor de afsluitende bovenlaag  $D_{90}=85$  mm. Waarbij rekening wordt gehouden met de afwijkende adviezen van de Kustwacht, de Dienst voor de Hydrografie en Rijkswaterstaat Zee & Delta.
4. De minimale gronddekking voor de pijpleiding tussen het punt in de Noordzee KP 2.689 en Offshore platform P18-A KP 19.269 bedraagt de 0,6 meter top of pipe.
5. Er dient er een (wacht)schip aanwezig te zijn in de periode tussen leggen en het begraven van de pijpleiding of tijdens het plaatsen van de betonnen matrassen waarbij sprake is van gevaar voor derden (bijvoorbeeld visserij).
6. De "as laid" coördinaten (geografische coördinaten, KP punten en diepteligging) van de pijpleiding dienen uiterlijk drie maanden na aanleg, digitaal aan Staatstoezicht op de Mijnen, de Dienst voor de Hydrografie en Rijkswaterstaat Zee & Delta te worden toegestuurd.

Ik ga ervan uit dat uw adviesvraag hiermee is beantwoord. Vanzelfsprekend ben ik bereid dit advies nader toe te lichten.

Hoogachtend,  
De Inspecteur-generaal der Mijnen,  
namens deze:

10.2.e



10.2.e

Directeur Ondergrond en Boren