



> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

Eni Netherlands CCUS B.V
Prinses Beatrixlaan 5
2595 AK, Den Haag

**Programma DG Groningen en
Ondergrond**

Directie Transitie Diepe
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/kgg

Datum 04 april 2025
Betreft Besluit pijpleiding (artikel 94 Mijnbouwbesluit), naar injectieplatform
L10-R van Eni Netherlands CCUS B.V.

Ons kenmerk

PDGGO-DTDO V-69192

Uw kenmerk

Bijlage(n)

Besluit

Geachte directie,

Hierbij treft u een besluit aan van de Minister van Klimaat en Groene Groei, voor een vergunning ingevolge artikel 94 van het Mijnbouwbesluit voor de CO₂ verbindingsleiding van het CO₂ distributieplatform naar injectieplatform L10-R, ten behoeve van het Aramis-initiatief.

In dit besluit wordt nader gemotiveerd hoe tot dit besluit is gekomen.

Het besluit is als volgt opgebouwd:

1. Onderwerp
2. Procedurele Aspecten
3. Inhoudelijke beoordeling
4. Advisering op de vergunningaanvraag
5. Zienswijzen
6. Besluit
7. Beroep

Bijlage 1 Voorschriften

Bijlage 2 Mededelingen

Bijlage 3 Eisen guard vessel

Het besluit, de vergunningaanvraag, het MER en bijbehorende stukken hebben ter inzage gelegen en zijn digitaal beschikbaar gesteld op de projectpagina van Aramis www.rvo.nl/aramis.

INHOUDSOPGAVE:

1. DE VERGUNNINGAANVRAAG	3
1.1. Onderwerp	3
1.2. Omschrijving van de pijpleiding	3
1.3. Inhoud van de vergunningaanvraag	4
2. PROCEDURELE ASPECTEN.....	5
2.1. Bevoegd gezag	5
2.2. voorbereidingsprocedure	5
2.3. Ontvankelijkheid	6
2.4. Adviezen	7
3. BEOORDELING VERGUNNINGAANVRAAG.....	8
3.1. Algemene eisen pijpleidingen	8
3.2. Milieueffectenrapportage	9
3.3. Emissies naar het water	10
3.4. Besluit activiteiten leefomgeving.....	12
3.5. Ongewone voorvallen en overige voorvallen	12
3.6. Integriteit pijpleiding	13
3.7. Tracékruisingen	14
3.8. Geluid.....	15
3.9. Tracéonderzoek / archeologie.....	15
3.10. Niet gesprongen explosieven.....	17
3.11. Energieverbruik en CO ₂ balans	17
3.12. Afval	18
3.13. Stikstofdepositie.....	18
3.14. Natuur.....	19
3.15. Beëindiging van de activiteit	19
4. ADVISERING OP DE VERGUNNINGAANVRAAG	19
4.1. Inhoud en beoordeling van de adviezen	19
5. ZIENSWIJZEN.....	FOUT! BLADWIJZER NIET GEDEFINIEERD.
6. BESLUIT	21
7. BEROEP	21
BIJLAGE 1 VOORSCHRIFTEN BIJ DEZE VERGUNNING.....	23
BIJLAGE 2 MEDEDELINGEN BEHOREND BIJ DEZE VERGUNNING	27
BIJLAGE 3 EISEN GUARD VESSEL	28

1. De vergunningaanvraag

1.1. Onderwerp

Op 1 juli 2024 heeft Eni Netherlands CCUS B.V. (hierna: Eni) te Den Haag een aanvraag om een vergunning, als bedoeld in artikel 94 van het Mijnbouwbesluit (hierna: Mbb) ingediend.

Een consortium onder de naam Aramis wil een transportinfrastructuur ontwikkelen om koolstofdioxide (hierna: CO₂) op te slaan in lege offshore gasvelden. Een belangrijk onderdeel van deze infrastructuur is een pijpleiding, waarmee de CO₂ vanaf het Aramis distributieplatform in de Noordzee naar het injectieplatform L10-R op de Noordzee wordt getransporteerd. Voor deze pijpleiding is een vergunning, bedoeld in artikel 94 van het Mijnbouwbesluit (hierna: Mbb) vereist. Met de vergunningaanvraag van 1 juli 2024, aangevuld op 19 september 2024 vraagt Eni aan het ministerie van Klimaat en Groene Groei (hierna: KGG) toestemming voor de aanleg van deze pijpleiding. De vergunningaanvraag heeft het zaaknummer V-69192.

De vergunningaanvraag is ook de mededeling voornemen in het kader van de (project) mer-beoordelingsplicht (hierna: mededeling). Het bevat informatie om te bepalen of het opstellen van een milieueffectrapport (hierna: MER) al dan niet nodig is.

1.2. Omschrijving van de pijpleiding

De vergunningaanvraag en de mededeling zien op de aanleg en ingebruikname van een pijpleiding voor het transport van CO₂ tussen het distributieplatform voor CO₂ op de Noordzee en het injectieplatform L10-R in blok L10 op de Noordzee.

De pijpleiding bestaat uit de volgende onderdelen.

- De piglauncher, ook wel rager-verzendinstallatie op het distributieplatform genoemd;
- De eerste isolatieafsluiter op het distributieplatform;
- De stalen pijpleiding van circa 23 km;
- De isolatieafsluiter op het injectieplatform L10-R;
- De pigreciever op het injectieplatform L10-R.

De vergunning voor de pijpleiding wordt voor onbepaalde tijd aangevraagd. De pijpleiding wordt ontworpen voor een levensduur van ten minste 30 jaar.

Bij het ontwerp van de pijpleiding wordt onderzocht of dit zodanig kan worden uitgevoerd dat de natuur hier voordeel van heeft. Hiermee wordt invulling gegeven aan de afspraken uit het Noordzeeakkoord (hierna: NZA) over natuurversterkend bouwen. Het natuurversterkend bouwen valt buiten de reikwijdte van de onderhavige vergunningaanvraag. Wanneer duidelijk is waar natuurversterkend gebouwd wordt onderzocht de aanvrager of en in welk kader hier toestemming voor nodig is van het bevoegd gezag, het Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (hierna: LNVN).

1.3. Inhoud van de vergunningaanvraag

De vergunningaanvraag bestaat uit de volgende onderdelen:

- Rapport Aanvraag Mbb-vergunning pijpleiding inclusief mededeling voornemen ten behoeve van mer-beoordeling, referentie ARM-PFE-B10-ENV-EIA-2041, status Definitief/02, datum 19 september 2024;
- Bijlage 1, L10 CCS Project L10 Spurline Design Premise, Doc no. L10-A_PM-007-0003, datum 4 januari 2023;
- Bijlage 2, Aramis Pipeline Route Integrated Geophysical Survey Results Report, document number NL-ARM-100-ARM1-100007, datum 8 december 2023;
- Bijlage 3, Rapport Zeebodem, inclusief morfologie, archeologie en niet gesprongen explosieven, MER Aramis CO2 transportinfrastructuur, referentie: ARM-PFE-B10-ENV-EIA-2025, status definitief/01, datum 9 februari 2024;
- Bijlage 4, L10 CCS Project (Phase 1) FEED Engineering, spurline route review report, Doc.no. L10-R_PP-151-0002, 17 januari 2024;
- Bijlage 5a, L10 CCS Phase 1 Project (Phase 1) FEED Engineering Transient Analysis Model & Report Spurline (GP-075), referentie: L10-R_PS-151-0005 van datum 16 september 2024;
- Bijlage 5b, L10 CCS Phase 1 Project (Phase 1) FEED Engineering Steady State Hydraulic Analysis Report Spurline (GP-075), referentie: L10-R_PS-151-0004 van datum 7 augustus 2024;
- Bijlage 6a aramis pipeline routing desktop study - Expected Site Conditions, referentie R201644 03, datum 10 februari 2022;
- Bijlage 6b, Aramis pipeline an archaeological assessment of geophysical survey results Periplus Archeomare Referentie 22A030-01, datum 31 augustus 2023;
- Bijlage 6c, Aramis pipeline an archaeological assessment of geophysical survey results, Final report, datum 31 augustus 2023, Periplus Archeomare referentie 22A030-01;
- Bijlage 6d, Brief RCE, datum 21 augustus 2023 betreffende Geofysisch conceptrapport Aramis 22A030-01;
- Bijlage 7, trace en ligging van bestaande pijpleidingen en kabels, overall field layout L10 spurline for CO2 import, referentie L10-R_PP-096-0001, datum 13-februari 2024;

- Bijlage 8, Participatieplan Aramis initiatief, fase milieueffectrapportage t/m voorkeursalternatie, herziene versie Oktober 2023, documentnummer NL-ARM-PFE-B10-ENV-GEA-0299;
- Bijlage 9a, Rapport Natuurtoets Aramis CCS, soortenbescherming, referentie ARM-PFE-B10-ENV-EIA-2005, status definitief/1, datum 9 februari 2024;
- Bijlage 9b, Natuurtoets, Gebiedsbescherming Aramis, MER Aramis CO2-transportinfrastructuur, referentie ARM-PFE-B10-ENV-EIA-2004, status definitief/02, datum 28 mei 2024;
- Bijlage 10, Rapport Nautische Veiligheid, MER Aramis CO2 transportinfrastructuur, referentie ARM-PFE-B10-ENV-EIA-2007, status definitief/01, datum 9 februari 2024.

2. Procedurele aspecten

2.1. Bevoegd gezag

Gelet op artikel 94, eerste lid, van het Mbb is de Minister van Klimaat en Groene Groei (hierna: ik) bevoegd te beslissen op deze vergunningaanvraag.

2.2. voorbereidingsprocedure

Deze beschikking is voorbereid met de uniforme openbare voorbereidingsprocedure als bedoeld in afdeling 3.4 van de Awb.

Ingevolge artikel 96, eerste lid van het Mbb, beslis ik over de aanvraag om een omgevingsvergunning binnen acht weken na ontvangst van de aanvraag, tenzij sprake is van een MER-plicht of wanneer de projectprocedure van toepassing is.

Projectcoördinatie en -procedure

In artikel 141a, eerste lid, aanhef en onder b en c, van de Mbw is bepaald dat op de besluitvorming voor dit project de coördinatieregeling als bedoeld in Afdeling 3.5 van de Awb van toepassing is. Dat wil in dit geval zeggen dat de besluiten die nodig zijn voor Aramis gezamenlijk worden voorbereid, waarbij de Minister van Klimaat en Groene Groei (hierna: ik) deze procedure coördineert. Daarbij doorlopen de besluiten, op grond van artikel 16.71, eerste lid, van de Ow in samenhang met artikel 16.7 en artikel 5:45 van de Ow de uniforme openbare voorbereidingsprocedure als bedoeld in afdeling 3.4 van de Awb.

Dit besluit is één van de besluiten die nodig zijn voor het Aramis-initiatief. Daarom is ook op dit besluit de coördinatieregeling uit afdeling 3.5 van de Awb van toepassing. Ik heb een gecoördineerde voorbereiding van de besluiten voor Aramis bevorderd. Onderhavig besluit is samen met het projectbesluit en andere besluiten als volgt voorbereid:

- Op 3 juli 2024 is op grond van 141a, eerste lid van de Mbw het onderhavige besluit aangewezen als besluit dat ook gecoördineerd wordt voorbereid en bekendgemaakt;
- Op 19 december 2024 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 19 december 2024 is door mij een ontwerp van het besluit aan Aramis gezonden;
- Van 20 december 2024 tot en met 30 januari 2025 heeft het ontwerp besluit ter inzage gelegen op www.rvo.nl/aramis.
- er is een online informatiebijeenkomst georganiseerd, op donderdag 16 januari 2025, waarin toelichting is gegeven op het Aramis-project en ruimte was om hierover vragen te stellen.
- Eenieder kon naar aanleiding van de ontwerpbesluiten een zienswijze indienen. Op de ontwerpbesluiten zijn binnen de zienswijzentermijn 3 zienswijzen binnengekomen. Op het onderhavige ontwerpbesluit zijn geen zienswijze ontvangen. De zienswijzen zijn geanonimiseerd en opgenomen in de inspraakbundel op de RVO-website. In de 'Nota van Antwoord' is de beantwoording van de zienswijzen en de eventuele wijzigingen in de besluiten nav de zienswijzen opgenomen. Hiervoor verwijs ik eveneens naar de RVO-website.
- De Commissie voor milieueffectrapportage (hierna: Commissie mer) heeft op 5 december 2024 een advies uitgebracht op het MER. In hoofdstuk 3.2 van dit besluit wordt ingegaan op dit advies.

Op grond van artikel 3:26, tweede lid, Awb, worden dit besluit en de andere besluiten gelijktijdig door mij bekendgemaakt. Ook doe ik daarvan mededeling in de Staatscourant, enkele huis-aan-huisbladen en regionale dagbladen en langs elektronische weg. Eerdere insprekers en grondeigenaren en beperkt gerechtigden op die gronden worden persoonlijk geïnformeerd.

2.3. Ontvankelijkheid

Na ontvangst van de vergunningaanvraag is deze getoetst aan hoofdstuk 6 van het Mbb. In verband met het ontbreken van een aantal gegevens is de aanvrager in de gelegenheid gesteld om de vergunningaanvraag aan te vullen.

De aanvullende gegevens zijn op 19 september 2024 ontvangen. Na ontvangst van de aanvullende gegevens is de vergunningaanvraag opnieuw getoetst op volledigheid.

Ingevolge artikel 1.7.1 van de Mijnbouwregeling (hierna: Mbr) moet bij de aanvraag om een vergunning tot aanleg van een pijpleiding gegevens worden verstrekt omtrent:

- a. het tijdvak waarvoor de vergunning wordt gevraagd;
- b. het traject van de pijpleiding;

- c. de wijze waarop de pijpleiding wordt aangelegd en de diepte waarop de pijpleiding in de bodem wordt gelegd;
- d. de resultaten van het onderzoek van het voorgenomen traject in een strook van 600 meter, waarvan de as van de strook samenvalt met het gekozen traject, en waarin is beschreven:
 1. het profiel van de zeebodem;
 2. de aanwezige obstakels;
 3. de ligging van bestaande pijpleidingen en kabels;
 4. de grondmechanische eigenschappen;
 5. de stratigrafie van de zeebodem, en
 6. de analyse en kwaliteit van de bodemonsters en sonderingen;
- e. een rapport van het voorontwerp van de pijpleiding waarin is beschreven:
 1. de eigenschappen en diameter van de pijpleiding;
 2. de stoffen die erin worden vervoerd;
 3. een analyse van de veiligheids- en milieurisico's, en
 4. de tijd gedurende welke de pijpleiding wordt gebruikt voor het vervoer van die stoffen.

In het kader van de in artikel 93 Mbb geformuleerde eisen, is artikel 10.1 van de Mbr tevens van belang. In deze bepaling staat dat de eigenschappen, de aanleg en de ligging van alsmede het onderhoud aan een pijpleiding in elk geval voldoen aan de in artikel 93, eerste en tweede lid, van het besluit bedoelde eisen, indien kan worden aangetoond dat wordt voldaan aan NEN 3650-1:2020, NEN 3650-2:2020+A1: 2024, NEN 3651:2020, NEN 3656:2022.

Ik ben van oordeel dat de vergunningaanvraag met de aanvullende gegevens voldoende informatie bevat om te beoordelen of de pijpleiding zal voldoen aan de in artikel 93 van het Mbb gestelde eisen. De vergunningaanvraag is dan ook in behandeling genomen.

2.4. Adviezen

Gelet op artikel 127, eerste lid, onder b, van de Mijnbouwwet is de vergunningaanvraag ter advies verzonden aan de Inspecteur generaal der Mijnen (Staatstoezicht op de Mijnen, hierna: SodM). Gezien de impact van de aanvraag en het gebied waarop deze vergunningaanvraag betrekking heeft zijn aanvullend de volgende instanties/bestuursorganen om advies gevraagd:

- Rijkswaterstaat Zee en Delta (RWS);
- De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed van het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (RCE);
- Kustwacht Nederland (Kustwacht).

Op 5 juli 2024 is een adviesverzoek naar SodM verstuurd. SodM heeft op 30 juli 2024 een advies uitgebracht.

PDGGO-DTDO / V-69192

RWS

Op 5 juli 2024 is een adviesverzoek naar RWS verstuurd. RWS heeft op 2 augustus 2024 een advies uitgebracht.

RCE

Op 5 juli 2024 is een adviesverzoek naar de RCE verstuurd. De RCE heeft op 8 augustus 2024 een advies uitgebracht.

Kustwacht

Op 5 juli 2024 is een adviesverzoek naar de Kustwacht verstuurd. De Kustwacht heeft op 2 augustus 2024 een advies uitgebracht.

In paragraaf 4.1 wordt nader ingegaan op de ontvangen adviezen.

3. Beoordeling vergunningaanvraag

3.1. Algemene eisen pijpleidingen

Ingevolge artikel 94, tweede lid van het Mbb moet de vergunning worden geweigerd indien de pijpleiding niet voldoet aan de in artikel 93 van het Mbb gestelde eisen. Die eisen zijn:

1. Een pijpleiding bestaat uit pijpen die voldoende sterk zijn en op doelmatige wijze met elkaar zijn verbonden. De pijpleiding is tegen corrosie en uitwendige krachten beschermd.
2. De ligging van de pijpleiding is zodanig dat geen schade wordt veroorzaakt of zoveel mogelijk voorkomen.
3. De eigenschappen, de aanleg, de ligging en het onderhoud van de pijpleiding voldoen aan bij ministeriële regeling te stellen eisen.

Uit de aanvraag blijkt dat in het ontwerp van de aangevraagde pijpleiding rekening is gehouden met deze eisen. Veiligheidsvoorzieningen en maatregelen worden genomen om de leiding op een veilige manier aan te leggen, schade te voorkomen aan reeds aanwezige leidingen en kabels en om de leiding op een veilige manier te kunnen gebruiken. Daarnaast is rekening gehouden met de omgeving.

De vergunning voor een pijpleiding kan onder beperkingen worden verleend en daaraan kunnen voorschriften worden verbonden in verband met risico op schade.

In de volgende paragrafen van dit hoofdstuk toets ik aan de hand van de vergunningaanvraag of aan de eisen van met name de Mbr wordt voldaan, maar ook onderwerpen die aanvullend in de vergunningaanvraag zijn opgenomen worden in dit hoofdstuk getoetst.

PDGGO-DTDO / V-69192

3.2. Milieueffectenrapportage

Ingevolge artikel 16.43 eerste lid, onder b, van de Ow, juncto artikel 11.6, eerste lid, van het Omgevingsbesluit (hierna: Ob), geldt op grond van categorie J9 van bijlage V van het Ob, voor de aanleg van een buisleiding voor het transport van kooldioxide stromen voor geologische opslag een MER-plicht. Uit de aanvraag blijkt dat er geen sprake is van een buisleiding met een diameter groter dan 0,8 meter en een lengte van meer dan 40 km waardoor de beoogde activiteit niet MER-plichtig is.

De term buisleiding staat hierin synoniem voor het begrip pijpleiding, dat in de Mijnbouwwet- en regelgeving wordt gehanteerd.

Opgemerkt wordt dat voor het gehele Aramis-initiatief een gecombineerd plan- en project-MER is opgesteld waarin de milieueffecten van de verbindingsleidingen als onderdeel van het geheel zijn beschouwd. Het MER is bedoeld om de effecten van het voorgenomen project voor het milieu inzichtelijk te maken en zo de milieubelangen een volwaardige plaats bij de besluitvorming op de vergunningaanvraag te geven. Om die reden is het gecombineerde plan- en project-MER wel bij dit besluit betrokken.

Gelet op het bepaalde in artikel 16.43, tweede lid, van de Ow, heb ik geen aparte m.e.r.-beoordeling gemaakt voor de onderhavige verbindingsleiding, omdat voor het gehele Aramis-initiatief reeds een MER is opgesteld.

De commissie MER heb ik tijdens de terinzagelegging van het ontwerpbesluit, in de gelegenheid gesteld om mij te adviseren over het MER. De Commissie adviseert de Minister het ingediende milieueffectrapport op een aantal punten van betere informatie of toelichting te laten voorzien. De minister heeft naar aanleiding hiervan aanvullingen gevraagd aan de initiatiefnemer. Aanvullende informatie in de vorm van een addendum op het MER, is vervolgens verstrekt en dat is meegewogen bij de besluitvorming. Het addendum is te raadplegen via de website van RVO. Op basis van het addendum bij het MER is geconcludeerd dat er geen inhoudelijke wijzigingen in de besluitvorming nodig zijn. Naar aanleiding hiervan is in een addendum op het MER aanvullende informatie opgenomen en meegewogen bij de besluitvorming. Het addendum is te raadplegen via de website van RVO.

Op basis van het addendum bij het MER is geconcludeerd dat er geen inhoudelijke wijzigingen in de besluitvorming nodig zijn.

3.3. Emissies naar het water

PDGGO-DTDO / V-69192

Uit de vergunningaanvraag volgt dat als afsluitend onderdeel van de constructiefase van de pijpleiding, deze wordt geïnspecteerd en getest. De exacte wijze van de eindinspectie en het testen ligt nog niet vast maar voorlopig wordt ervan uitgegaan dat drukvastheid met een hydrotest wordt beproefd. Hierbij wordt de leiding, die tot dat moment droog was, gevuld met gefilterd zeewater waaraan chemicaliën worden toegevoegd om onder andere corrosie tegen te gaan tijdens het testen. Vervolgens worden diverse 'pigs' door de leiding gepompt met geconditioneerd zeewater om de leiding te reinigen, te inspecteren op onder andere deuken en knikken en om de leiding hydrostatisch te testen. De verwachting is dat deze beproeving in circa 90 dagen wordt uitgevoerd. Hierna wordt de leiding droog geblazen met lucht, gevuld met stikstof om corrosie tegen te gaan en aan beide zijden afgedicht tot ingebruikname.

De verwachting is dat drie spoelgangen nodig zijn met ieder een volume van ongeveer 1.500 m³ zeewater om de pijpleiding voldoende te testen en te spoelen. Er wordt onderzocht of het mogelijk is om het testwater niet te conditioneren, maar als nadere studies aantonen dat conditionering vereist is, wordt uitgegaan dat voor het conditioneren de volgende typen stoffen in het water worden gedoseerd:

- **Oxygen scavenger (zuurstofvanger):** Oxygen scavenger wordt gebruikt om de in het testwater opgeloste zuurstof te binden zodat het zuurstof niet het staal van de pijpleiding kan aantasten. De zuurstofvanger moet worden geselecteerd als wateroplosbaar, zwak bio-accumulerend, minder giftig en snel reagerend met opgeloste zuurstof. Een zuurstofvanger zoals ammoniumbisulfiet heeft deze kenmerken, of een gelijkwaardig equivalent. De te doseren concentratie is afhankelijk van het zuurstofgehalte van het testwater.
- **Biociden:** In lage concentraties, doorgaans 100 – 200 ppm bij een testduur van 90 tot 180 dagen, om biologische groei in het water te remmen. Biologische groei kan de leidingwand vervuilen of aantasten. De toe te passen biociden moeten biologisch afbreekbaar zijn, niet of zwak bio-accumulerend en het minst giftig zijn.
- **Corrosie-inhibitor:** Om corrosie van de leidingwand te remmen, indicatieve concentratie 100 ppm. De toe te passen inhibitor is olie-oplosbaar en waterdispergeerbaar en moet biologisch afbreekbaar zijn.

Eni selecteert bij voorkeur chemicaliën met een lage impact maar die wel aan de operationele vereisten voldoen. Deze beoordeling zal gebaseerd zijn op vastgestelde Hazard Quotients (HQ-)waarden (volgens het huidige CEFAS-register op het moment van gebruik) en leveranciersspecificaties. Uit de vergunningaanvraag volgt dat nog geen specifieke chemicaliën voor de testwaterconditionering zijn geïdentificeerd, maar Eni verplicht zich ertoe alleen chemicaliën te gebruiken die zijn geregistreerd onder REACH en HOCNF. Biocides zullen daarnaast volgens de vergunningaanvraag zijn geregistreerd in de databank

van het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb) of de Europese ECHA-database.

PDGGO-DTDO / V-69192

Door Eni wordt onderzocht wat er na gebruik met het hydrotestwater moet worden gedaan. Vanwege de benodigde grote hoeveelheid hydrotestwater wordt het opvangen van dit water voor behandeling aan land volgens Eni als niet realistisch beschouwd. Momenteel worden de opties onderzocht om deze vloeistof offshore te lozen op de D-Hub-locatie of elders. Voor het vanaf een mijnbouwinstallatie of via pijpleiding lozen van chemicaliën gelden de verplichtingen van paragraaf 9.2. Gebruik en lozing van chemicaliën, van het Mbr. Zo is bijvoorbeeld op basis van artikel 9.2.5 van het Mbr een ontheffing voor het lozen van chemicaliën noodzakelijk. Bij een eventuele lozing moet het hydrotestwater voldoen aan de eisen van hoofdstuk 9 van de Mbr.

Ingevolge artikel 9.2.2a van de Mbr moet de uitvoerder er zorg voor dragen dat het gebruik of de lozing van chemicaliën, bedoeld in paragraaf 9.2 van de Mbr beperkt blijft tot hetgeen strikt noodzakelijk is. In dat kader verbind ik een voorschrift aan dit besluit, wat ertoe strekt dat een gedegen onderzoek wordt uitgevoerd naar:

- Het voorkomen van lozingen, waarbij bijvoorbeeld een druktest met lucht wordt beschouwd;
- Als dat niet mogelijk is hoe de lozing zoveel als mogelijk wordt beperkt;
- De gevolgen voor het milieu bij lozingen van de voorziene vracht.

Dit onderzoek moet worden uitgevoerd door een onafhankelijk, deskundig bureau en de opzet van dit onderzoek moet met mij worden afgestemd. De resultaten van het uitgevoerde onderzoek moeten met mij en SodM worden gedeeld.

Ontheffing druktest

De mogelijkheid wordt onderzocht om een ontheffing voor de hydrostatische druktest van de leiding te verkrijgen omdat de leiding in principe al voldoet aan de testeisen vanwege de zeer strenge eisen die aan het fabricageproces worden gesteld. Zo wordt er bijvoorbeeld een hydrostatische test per pijpstuk in de fabriek uitgevoerd en worden alle lassen ultrasoon getest op eventuele lasfouten. De te kiezen optie wordt op grond van nadere studie vastgesteld en gecommuniceerd met het bevoegd gezag.

Kathodische bescherming

Uit de vergunningaanvraag volgt dat de pijpleiding is voorzien van passieve kathodische bescherming toegepast in de vorm van opofferingsanodes. Uit de vergunningaanvraag blijkt de opofferingsanoden bestaan uit blokken van een aluminiumlegering, namelijk aluminium en zink. Omdat de anoden uit een onedelere metaallegering bestaan dan het staal van de pijpleiding, corroderen de anodes bij eventuele beschadigingen van de coating eerder dan het staal van de leiding en voorkomen op deze wijze dat de stalen leiding corrodeert. De opofferingsanoden worden verspreid over de gehele leidinglengte aangebracht. De toepassing van een kathodisch beschermings-systeem is stand der techniek in

aanvulling op de uitwendige bekleding, die de eerste beschermingslaag vormt. Tijdens de levensduur van de leiding lossen de opofferingsanoden langzaam op in het zeewater en resulteren daarbij in een emissie naar water. Deze emissie treedt op tijdens de hele levensduur van de pijpleiding. Het ontwerpgewicht voor de opofferingsanodes voor de gehele pijpleiding op basis van een 30 jarige bescherming is volgens vergunningaanvraag 3.700 kg. Als conservatief wordt uitgegaan dat alle anodes in 30 jaar volledig oplossen resulteert dit volgens de vergunningaanvraag in een jaarlijkse emissie naar water van 229 kg aluminium, 12 kg zink en een minimale hoeveelheid aan overige stoffen. Deze emissie treedt op over de gehele lengte van de pijpleiding van 23 km. Gezien de langzame geleidelijke oplossing en het grote volume zeewater waarin de anoden oplossen, leidt deze emissie volgens de vergunningaanvraag tot een niet of nauwelijks meetbare concentratieverhoging van de anodecomponenten in zeewater.

PDGGO-DTDO / V-69192

Tot slot merk ik nog op dat de toepassing van anodes op de zeeleidingen niet was beschouwd in het oorspronkelijke MER. Het toepassen van kathodische bescherming binnen het Aramis initiatief is beschouwd in het addendum MER CCS Aramis, referentie NL-ARM-010-ARM1-100158, d.d. 10 maart 2025. Uit de beschouwing blijkt dat binnen een meter van een anodeblok de zinkconcentratie al ver beneden de Predicted no-effect concentration voor zink in mariene wateren ligt. Ik ben van oordeel dat de aanpassing van het MER niet leidt tot een aanpassing van dit besluit, behoudens enkele tekstuele wijzigingen.

3.4. Besluit activiteiten leefomgeving

In het Bal wordt het begrip buisleiding gebezigd. De term buisleiding is een synoniem voor het begrip pijpleiding, dat in het Mbb wordt gehanteerd.

Ingevolge artikel 3.101, derde lid, onder a, van het Besluit activiteiten leefomgeving (hierna: Bal) valt de exploitatie van een buisleiding in de Noordzee niet onder de aanwijzing als milieubelastende activiteit.

De algemene regels van paragraaf 3.4.3 van het Bal zijn derhalve niet van toepassing op de aangevraagde pijpleiding naar injectieplatform L10-R omdat deze zich in zijn geheel onder de Noordzee bevindt.

3.5. Ongewone voorvallen en overige voorvallen

De pijpleiding wordt gelegd met behulp van een ingraafmachine en legschip, wat regelmatig van nieuwe leidingsegmenten wordt voorzien door een vrachtschip. De werkzaamheden worden voor de veiligheid begeleid door een wachtschip (guard vessel) van de Kustwacht. De Noordzee is drukbevaren, extra vaarbewegingen/ werkzaamheden brengen daarom nautische risico's met zich mee.

De aan te leggen pijpleiding doorkruist geen vaargeulen, wel kan tijdens de aanlegfase hinder optreden voor de visserij en de scheepvaart op zee. Om de nautische risico's te mitigeren wordt een 'North Sea Activity' aanvraag ingediend bij de kustwacht die ziet op de uitvoering. Daarnaast verbind ik voorschriften aan dit besluit ten aanzien van de nautische veiligheid.

Uit de vergunningaanvraag volgt dat op grond van paragraaf 6.4.2 van de NEN 3656 (2022) leidingen van DN 400 of groter (≥ 400 mm of ca. 16") niet hoeven te worden ingegraven omdat dit soort grote leidingen 'overvisbaar' zijn. Het uitgangspunt is daarom dat de verbindingspijpleiding op de zeebodem wordt aangelegd, behalve waar dat uit operationele- regelingen of veiligheidsredenen niet is toegestaan. In gebieden met een verhoogd risico wordt de diepteligging van de pijpleiding bepaald op basis van een risicogestuurde methode volgens paragraaf 6.3.1 van NEN 3656 (2022), waarbij rekening wordt gehouden met onder meer omstandigheden van de scheepvaartroutes (ligging, scheepsintensiteit en dergelijke, toekomstige diepte) en het specifieke gedrag van schepen in dergelijke routes. De aan te houden minimale gronddekking bij het ingraven wordt vastgesteld aan de hand van NEN 3656 (2022).

De pijpleiding kan gedurende de gebruiksfase beschadigd raken als gevolg van activiteiten van scheepvaartverkeer. Incidenten met het hoogste ongevalsrisico kunnen zijn een anker wat achter de leiding haakt, een zinkend schip of over boord geslagen container die op of nabij de leiding terecht komt of vissende vissersschepen die schade veroorzaken. Door de ligging van de leiding en de gedeeltelijke ingraving is de kans op deze incidenten beperkt.

Ik ben van oordeel dat in de vergunningaanvraag voldoende is aangetoond dat ongevallen zoveel mogelijk worden voorkomen en dat door het stellen van voorschriften in de vergunning en de rechtstreeks werkende regels van de Mbr ongevallen zoveel als mogelijk worden voorkomen of de gevolgen zoveel als mogelijk worden beperkt.

3.6. Integriteit pijpleiding

In de vergunningaanvraag is beschreven dat de volgende maatregelen worden genomen om de integriteit van de pijpleiding te beheersen:

- Belangrijke operationele parameters zoals druk, temperatuur en doorzet worden continu gemonitord. Tijdens een Emergency Shut Down (ESD) wordt de pijpleiding aan beide zijden afgesloten met automatische veiligheidsskleppen en zo op druk gehouden;
- Er wordt aan beide zijden van de leiding een standaard expansiestuk toegepast om de thermische uitzetting van de leiding op te vangen. Deze maatregel wordt gebaseerd op een uitgevoerde thermische uitzettingsevaluatie waarin is gerekend met een voorlopige ontwerp temperatuur van 28 °C;
- Om CO₂ lekkage vanuit de pijpleiding te voorkomen wordt de leiding periodiek gemonitord waarbij de binnenzijde van de leiding door middel van pigging wordt geïnspecteerd. De buitenzijde van de leiding wordt ook visueel

geïnspecteerd waarbij de stabiliteit wordt beoordeeld op basis van onder andere de free-spans. De ontoelaatbare omvang van free-spans, waaraan tijdens de inspectie van de buitenzijde van de leiding wordt getoetst, wordt bepaald op basis van de NEN3656 (2022) en wordt in de definitieve ontwerpdocumenten vastgelegd. Ook worden de staat van de riser, aansluiting op het injectieplatform en de automatische veiligheidskleppen periodiek geïnspecteerd. Voor monitoring van de leiding gedurende de operationele fase wordt een monitoringsplan opgesteld;

- Ter preventie van interne corrosie wordt de kwaliteit van de CO₂ en specifiek de aanwezigheid daarin van onzuiverheden die tot corrosie kunnen leiden, gemonitord. De gemeten waarden van de Aramis emittenten worden 'live' met Aramis gedeeld. Dit is een continu monitoringsproces met behulp van analyzers die de aanwezigheid van onzuiverheden in de CO₂-stroom meten. Dit gebeurt elke minuut tot elke 15 minuten afhankelijk van de technologie die gebruikt kan worden voor het meten van een specifieke onzuiverheid. Zodra de gemeten waarden buiten de specificatie vallen, wordt de CO₂-toevoer onmiddellijk afgesloten.
- Om externe corrosie te vermijden wordt de leiding volledig beschermd met een coating. Tevens wordt kathodische bescherming geïnstalleerd om corrosie bij beschadigingen aan de coating te voorkomen. De status van de coating en goede werking van het kathodische beschermingssysteem worden voor zover mogelijk gemonitord.

Ik merk op dat een pijpleiding niet voor de eerste maal in gebruik kan worden genomen, voordat SodM op grond van artikel 97, eerste lid van het Mbb daarmee heeft ingestemd en nadat een verklaring van een onafhankelijke deskundige is overlegd, waarin wordt beoordeeld of de eigenschappen en de aanleg van de pijpleiding voldoen aan de bij of krachtens artikel 93 Mbb gestelde eisen.

3.7. Tracékruisingen

Uit de aanvraag volgt dat uit de survey van de zeebodem blijkt dat meerdere leidingen het tracé van de aan te leggen pijpleiding kruisen. De eigenaren van deze leidingen worden benaderd, afspraken omtrent het kruisen van deze leidingen worden vastgelegd in een 'crossing agreement'. Wanneer de eigenaar van een te kruisen leidingen niet kan worden achterhaald wordt deze leiding doorgesneden.

Bestaande leidingen op de zeebodem worden in principe bovenlangs gekruist. Een kruising wordt uitgevoerd conform de NEN3656 (2022), artikel 9.4.5. Op deze manier wordt schade aan de bestaande infrastructuur voorkomen en hinder voor de scheepvaart en visserij beperkt.

Een kruising van een leiding op de zeebodem wordt volgens de volgende uitgangspunten ontworpen:

- Leidingen kruisen elkaar loodrecht (90 graden) tot een hoek van 45 graden;
- Aan weerszijden van een bestaande leiding wordt steen gestort waardoor een flauwe helling ontstaat. De helling wordt voorzien van betonmatrassen,

betonnen elementen van circa 10 bij 10 meter die met behulp van staal- of kunststofkabels met elkaar worden verbonden. Hierop wordt de aan te leggen pijpleiding gelegd;

PDGGO-DTDO / V-69192

- Om het risico op beschadiging te beperken wordt, na het leggen van de pijpleiding, het geheel afgestort met steen. De afdekking wordt ontworpen om dynamisch stabiel te zijn onder de ontwerpdata voor storm en stroming gebaseerd op een 'eens in de 100 jaar' storm. Hiertoe wordt de afstortlaag opgebouwd uit lagen met verschillende gradering;
- De afstorting van de leiding wordt uitgevoerd conform de NEN3656 (2022). Hiermee wordt de kans op schade, veroorzaakt door bevissingsactiviteiten, beperkt.

3.8. Geluid

De milieuaspecten van de aanleg en operatie van de pijpleiding zijn uitgebreid behandeld in het MER. Uit het MER blijkt dat er effecten op milieu, natuur en archeologie optreden. De milieueffecten treden hoofdzakelijk op als gevolg van de aanlegactiviteiten. De effecten op natuur worden veroorzaakt door onder andere onderwatergeluid. De effecten zijn volgens de vergunningaanvraag beperkt door het toepassen van mitigerende maatregelen.

Het leggen van de pijpleiding geeft trillingen en onderwatergeluid, wat gevolgen kan hebben voor beschermde soorten van de nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Het gaat om zeezoogdieren (o.a. bruinvis, gewone zeehond en grijze zeehond) en vissen. Als gevolg van de aanlegwerkzaamheden, en in mindere maten ook de onderhouds- en eventuele reparatiewerkzaamheden, zijn tijdelijk negatieve effecten te verwachten van onderwatergeluid. Gezien de beperkte omvang van het geluid wordt niet verwacht dat dit aanzienlijke effecten zijn.

Ik merk hierover op dat een vergunning voor een pijpleiding in het kader van het Mbb niet specifiek ziet op bescherming van milieucompartimenten zoals geluid. Deze aspecten zijn beschouwd in het MER. Voor het gehele Aramis-initiatief is bij LVVN een overkoepelende omgevingsvergunning aangevraagd voor een Natura 2000-activiteit en flora en fauna activiteit. Voorschriften ten aanzien van geluid kunnen niet aan dit besluit worden verbonden, maar worden naar verwachting wel via een omgevingsvergunning voor natuuractiviteiten voorgeschreven.

3.9. Tracéonderzoek / archeologie

Ingevolge § 1.7, artikel 1.7.1 onder d van de Mbr moeten bij de aanvraag om een vergunning tot aanleg van een pijpleiding gegevens worden verstrekt omtrent de resultaten van het onderzoek van het voorgenomen traject in een strook van 600 meter, waarvan de as van de strook samenvalt met het gekozen traject, en waarin is beschreven:

1. het profiel van de zeebodem;

2. de aanwezige obstakels;
3. de ligging van bestaande pijpleidingen en kabels;
4. de grondmechanische eigenschappen;
5. de stratigrafie van de zeebodem, en
6. de analyse en kwaliteit van de bodemonsters en sonderingen;

PDGGO-DTDO / V-69192

In opdracht van Aramis is een geotechnisch onderzoek uitgevoerd waarin de bovenstaande punten zijn verwerkt. De zeebodem is ter plaatse van het gehele leidingtracé, de trunkline (CO₂ hoofdtransportpijpleiding vanaf de Maasvlakte) als wel voor de verbindingsleidingen naar de injectieplatformen, onderzocht om deze leidingen veilig aan te kunnen leggen.

Het onderzoek is op de belangrijkste secties van de geplande route uitgevoerd over een breedte van meer dan vereiste 600 meter. De middellijn van de onderzoeksstrook valt samen met de geselecteerde route. Het onderzoek is uitgevoerd met een speciaal onderzoeksschip. Ten behoeve van het onderzoek sleept een dergelijk schip een aantal surveylijnen achter zich aan waarin sensoren zitten zoals hydrofoons. Het gecontracteerde onderzoeksschip is volgens de vergunningaanvraag uitgerust met negen surveylijnen, te weten de middenlijn met acht 'vleugellijnen' op 60 meter onderlinge afstand van elkaar. Met één vaarbeweging van het schip kan hiermee een strook met een breedte van 480 meter worden onderzocht. Deze breedte is volgens de vergunningaanvraag voor het grootste deel van het tracé meer dan afdoende om de vereiste overlap en hoge resolutie te bereiken en om voldoende informatie te krijgen om eventuele aanpassingen aan de route toe te passen om obstakels, onaanvaardbare vrije overspanningen, zandgolven, geogevaren, archeologische vondsten en door de mens gemaakte beperkingen te vermijden. Aanvankelijk werd volgens de vergunningaanvraag een lijnafstand van 100 meter over de gehele route overwogen, wat zou hebben geleid tot een surveystrookbreedte van 800 meter. Echter vanwege de beperkte waterdiepte (20-30 meter) in het projectgebied zouden daarmee niet de vereiste survey-overlappingsen en de vereiste hoge resolutie kunnen worden bereikt. Om de strookbreedte te vergroten, heeft Aramis onderzocht om extra 'vleugellijnen' toe te voegen. Dit werd echter als onhaalbaar beschouwd voornamelijk in verband met de beschikbaarheid van schepen van de uitvoerende partij en de beperkte manoeuvreerbaarheid van het schip. Op grond van de plaatselijke omstandigheden heeft het onderzoeksschip volgens de vergunningaanvraag daar waar nodig meermalen over het tracé gevaren, waardoor op die plaatsen een surveybreedte van meer dan vereiste 600 meter in kaart is gebracht. Voor het overige tracé is een breedte van 480 meter aangehouden met één vaarbeweging.

Ik ben van oordeel dat een strookbreedte van 480 meter die met één vaarbeweging is aangehouden en een strookbreedte op grond van de plaatselijke omstandigheden van meer dan 600 meter een goed beeld geeft van de situatie op de zeebodem en kan mij vinden in de argumentatie daarover in de vergunningaanvraag.

Volgens de vergunningaanvraag is er een kans op objecten met cultuurhistorische en/of archeologische waarde binnen het leidingtracé van de pijpleiding naar L10-R. Een nader archeologisch onderzoek naar deze objecten is noodzakelijk. Ook kan ervoor worden gekozen het leidingtracé verder te optimaliseren zodat deze buiten de 100 meter zones van objecten wordt aangelegd, gemeten vanaf de randen van de aangetroffen objecten.

PDGGO-DTDO / V-69192

De minister stelt vast dat voorafgaand aan het leggen van de pijpleiding vastgesteld moet worden of de aanleg van de pijpleiding kan leiden tot aantasting of vernietiging van mogelijk aanwezige archeologische resten. Uit de aanvraag volgt dat hiervoor een nader archeologisch onderzoek noodzakelijk is of optimalisatie van het leidingtracé. Hiermee wordt aantasting van de aangetroffen objecten binnen het onderzochte leidingtracé voorkomen. Conform artikel 98 van het Mbb meldt Eni binnen vier weken na de aanleg van de leiding het daadwerkelijke tracé aan SodM, RCE, RWS en de Kustwacht.

Ik verbind de door de RCE voorgestelde voorschriften aan dit besluit, voor zover dat juridisch mogelijk is. Voorschriften die juridisch niet aan dit besluit kunnen worden verbonden, neem ik als mededelingen op in dit besluit. Deze mededelingen hebben geen directe werking, maar moeten wel door de vergunninghouder in acht worden genomen.

3.10. Niet gesprongen explosieven

Voor niet gesprongen explosieven (hierna: NGE) is een apart onderzoek uitgevoerd, bestaande uit een bureauonderzoek en survey van de zeebodem ter plaatse van het gehele Aramis leidingtracé. Uit het archeologisch bureauonderzoek blijkt dat er enkele locaties zijn waar objecten, waarvan niet is uitgesloten dat sprake is van NGE, aanwezig zijn. Naar aanleiding van de survey is een nieuw bureauonderzoek uitgevoerd, genaamd Historical Desktop Study Unexploded Ordnance (UXO) Maasvlakte Aramis CCS Project, kenmerk: RO-220005, d.d. 9 februari 2022. Het bureauonderzoek bevat een risicoanalyse over welke explosieven in dit deel van de Noordzee verwacht kan worden.

Ik ben van oordeel dat er bij de aanleg van de leiding rekening gehouden moet worden met de resultaten van dit onderzoek. Ik verbind ten aanzien van NGE een voorschrift aan dit besluit dat ertoe strekt dat de aanbevelingen van het onderzoeksbureau dat de aanwezigheid van NGE onderzoekt, moeten worden opgevolgd voorafgaand aan het leggen van de pijpleiding.

3.11. Energieverbruik en CO₂ balans

Voorafgaand aan- en gedurende de aanlegfase van de pijpleiding naar injectieplatform L10-R wordt onder andere een aanzienlijke hoeveelheid energie

verbruikt door werkmaterieel wat de aanleg verzorgt. Daarnaast worden staal en andere materialen gebruikt voor de fabricage van de aan te leggen voorzieningen. PDGGO-DTDO / V-69192

Voor het gehele Aramis-initiatief geldt dat gedurende de gebruiksfase de meeste energie nodig is voor het tijdelijk opslaan van CO₂ op de Maasvlakte en de transport van CO₂ naar de injectieplatformen waarvoor het gas op druk moet worden gebracht.

Omdat de pijpleiding waarop dit besluit betrekking heeft een beperkt aandeel heeft op dit milieuonderwerp is het energieverbruik in het kader van de beoordeling van deze vergunningaanvraag niet verder beoordeeld. In de vergunningaanvraag wordt voor het Aramis-initiatief beschreven dat het extra energieverbruik en de CO₂ uitstoot die dit tot gevolg heeft, toch resulteert in een aanzienlijke reductie van CO₂ uitstoot. Dit door de permanente opslag van een veel grotere hoeveelheid CO₂ in ondergrondse opslagvoorzieningen.

3.12. Afval

Tijdens de aanleg- en gebruiksfase komen geen gevaarlijke stoffen vrij en vrijwel geen restafval. Het restafval wat vrijkomt in deze fases van het project wordt op reguliere wijze verwerkt.

Tijdens decommissioning, na afloop van de CO₂ injectie, wordt de pijpleiding uit bedrijf genomen en veiliggesteld. Vervolgstappen worden bepaald op basis van de dan geldende wet- en regelgeving. Wanneer de leiding wordt verwijderd worden de mogelijkheden voor hergebruik van de dan 30 jaar oude leiding klein geacht. Recycling van delen van de leiding is misschien wel mogelijk.

3.13. Stikstofdepositie

Voor het berekenen van de stikstofdepositie is een rekenmodel opgesteld waarmee de effecten van stikstofdepositie van het gehele Aramis-initiatief op onshore Natura 2000-gebieden is bepaald. Uit de berekeningen blijkt de depositie van stikstof gedurende de aanlegfase het hoogst waardoor deze situatie als maatgevend wordt beschouwd.

Uit de beoordeling van de effecten van de berekende tijdelijke stikstofdepositie in de aanlegfase blijkt dat deze niet leidt tot veranderingen in de vegetatiesamenstelling, groeisnelheid of onderlinge concurrentieverhoudingen tussen plantensoorten van de betreffende habitats. Er is ook geen sprake van een verzwaring van de beheeropgave of tot een belemmering bij het uitvoeren van herstelmaatregelen.

Geconcludeerd kan worden dat de tijdelijke gecumuleerde stikstofdepositie gedurende de aanlegfase van het Aramis-initiatief niet leidt tot een aantasting van de kwaliteit van de beoordeelde onshore Natura-2000 gebieden of tot

belemmering van de mogelijkheden maatregelen te treffen die noodzakelijk zijn voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen van deze Natura 2000-gebieden.

PDGGO-DTDO / V-69192

3.14. Natuur

Voor het Aramis-initiatief is een overkoepelende omgevingsvergunning aangevraagd voor een Natura 2000-activiteit en voor een flora- en fauna-activiteit. Ik ben van oordeel dat aan dit besluit geen voorschriften kunnen worden verbonden ten aanzien van natuur. Deze voorschriften worden verbonden aan de overkoepelende vergunningen voor een Natura 2000-activiteit en voor een flora- en fauna-activiteit.

3.15. Beëindiging van de activiteit

In de vergunningaanvraag is beschreven dat, na de buitengebruikstelling aan het einde van de levensduur, de pijpleiding veiliggesteld wordt. Vervolgstappen met betrekking tot het veilig achterlaten of het verwijderen van de leiding worden op basis van dan geldende wet- en regelgeving bepaald.

Ik merk hierover op dat in het Programma Noordzee 2022 – 2027 in hoofdstuk 5.3.5 (CO₂-opslag) is beschreven dat nieuwe pijpleidingen op termijn verwijderd moeten worden. Het Programma Noordzee 2022–2027 schrijft voor dat de gehele pijpleiding na gebruik wordt verwijderd. Indien direct geldende wet- en regelgeving op het moment van buitengebruikstelling anders bepaalt dan geldt deze direct geldende regelgeving.

4. Advisering op de vergunningaanvraag

4.1. Inhoud en beoordeling van de adviezen

In dit hoofdstuk worden de adviezen van de verschillende wettelijke adviseurs samengevat weergegeven (*cursief*), gevolgd door een reactie.

Sodm

De aanvraag is door SodM beoordeeld op de technische specificaties van de pijpleiding en de manier waarop de aanvrager voornemens is deze voorzieningen aan te leggen. Beoordeeld is dat de aanvraag voldoende informatie bevat om deze in behandeling te nemen en dat de vergunning onder enkele specifieke voorwaarden kan worden verleend.

SodM constateert verder dat de breedte van de uitgevoerde survey van de zeebodem ter plaatse van het leidingtracé kleiner is dan de in artikel 1.7.1, 1^e lid onder d, van de Mbr aangegeven 600 meter. SodM adviseert in het besluit te

onderbouwen waarom niet aan deze bepaling is voldaan en adviseert eventueel aanvullende voorschriften te verbinden op dit onderwerp.

PDGGO-DTDO / V-69192

Reactie

Op de constatering dat de breedte van de uitgevoerde survey van de zeebodem ter plaatse van het onderzochte leidingtracé kleiner is dan 600 meter, zoals voorgeschreven is in artikel 1.7.1, eerste lid onder d, van de Mbr, ben ik in hoofdstuk 3.9 van dit besluit ingegaan.

Door SodM voorgestelde voorwaarden worden aan dit besluit verbonden en zijn opgenomen in bijlage 1. Opgemerkt wordt dat een aantal door SodM voorgestelde voorschriften ook door RWS of de Kustwacht in hun advies waren voorgesteld. De door de Kustwacht en RWS voorgestelde voorschriften waren van gelijke strekking. Door SodM voorgestelde voorschriften die al rechtstreeks werkend zijn op grond van het Mbb of de Mbr zijn niet (nogmaals) aan dit besluit verbonden.

RWS

Vanuit het oogpunt van nautische veiligheid ziet RWS geen bezwaar tegen het aangevraagde tracé voor de pijpleiding naar injectieplatform L10-R. Het aangevraagde tracé is niet beoordeeld in het kader van bodembeheer.

RCE

De RCE onderschrijft de bevindingen die zijn opgenomen in de rapportage van het uitgevoerde archeologische onderzoek, uitgevoerd door Periplus Archeomare (ref: 22A030-01). Voor enkele punten wordt extra aandacht gevraagd, te weten:

- Dat archeologische (potentiële) waarden, tot 100 meter vanuit de contouren van het object, zoveel als mogelijk vermeden moeten worden. Nadrukkelijk worden onder sediment bedolven objecten benoemd die mogelijk van archeologische waarde zijn. Indien deze niet met een afstand van 100 meter kunnen worden vermeden dient dit te worden overlegd met de RCE;*
- Het advies omtrent passieve archeologische begeleiding;*
- Dat nieuwe data, waar de archeologische wetenschap mogelijk van kan profiteren, aan de archeologie moet worden overgedragen, conform artikel 8.2 uit het Mbb;*
- De meldplicht ten aanzien van toevalsvondsten van archeologische waarden conform artikel 8.1 uit het Mbb en in bijzonder artikel 5.10 van de Erfgoedwet. Deze vondsten dienen onverkort te worden gemeld aan onze Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, in dezen de RCE.*

Reactie

Adviezen of voorschriften die juridisch niet aan dit besluit kunnen worden verbonden kunnen als mededelingen aan een besluit worden toegevoegd. Mededelingen die zijn verbonden aan een besluit hebben geen directe werking, maar moeten wel door de vergunninghouder in acht worden genomen.

Ik verbind de door de RCE aangegeven belangrijke punten als mededeling aan dit besluit. Aan een besluit op grond van artikel 94 van het Mbb kunnen namelijk uitsluitend voorschriften worden verbonden die zien op het voorkomen van schade.

Kustwacht

Het advies van de Kustwacht is gebaseerd op informatie uit 'bijlage 10 – Nautische Veiligheid versie F1 (MER Aramis CO₂ transportinfrastructuur) – 9 februari 2024'. Het advies bestaat uit het aan het besluit verbinden van 9 algemene voorwaarden die van toepassing zijn op de vergunningaanvraag voor een pijpleiding. De algemene voorwaarden zien hoofdzakelijk op de meldingsverplichtingen voor de aanvrager, communicatie tussen de Kustwacht en Eni, veiligheid gedurende de aanlegfase en in het ontwerp van de pijpleiding.

PDGGO-DTDO / V-69192

Reactie

De in het advies opgenomen algemene voorwaarden ten aanzien van meldingsverplichtingen, communicatie en veiligheid worden aan dit besluit verbonden.

5. Besluit

Gelet op het voorgaande besluit ik:

- I. De vergunning voor het aanleggen en exploiteren van de pijpleiding tussen het distributieplatform en injectieplatform L10-R te verlenen aan Eni Netherlands CCUS B.V.
- II. Aan de vergunning de voorschriften uit bijlage 1 te verbinden.

6. Zienswijze en beroep

Tegen het ontwerpbesluit voor CO₂ verbindingsleiding van het CO₂-distributieplatform naar injectieplatform L10-R, ten behoeve van het Aramis-initiatief, zijn geen zienswijzen ingediend.

Belanghebbenden kunnen tegen dit besluit beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA, Den Haag. De termijn voor het indienen van een beroepschrift bedraagt zes weken en begint met de ingang van de dag na die waarop het besluit ter inzage is gelegd. Een niet-belanghebbende die een zienswijze naar voren heeft gebracht op het ontwerp van het desbetreffende besluit of aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat hij niet of niet tijdig heeft gedaan, kan ook beroep instellen.

Op dit besluit is de bijzondere regeling over het aanvoeren van gronden van beroep van toepassing (artikel 16.86 Omgevingswet). Dit betekent dat in het beroepschrift moet worden aangegeven welke beroepsgronden de indiener aanvoert tegen het besluit. Na afloop van de termijn van zes weken kunnen geen nieuwe beroepsgronden meer worden aangevoerd. Er kunnen geen gronden worden aangevoerd die betrekking hebben op het projectbesluit. Het beroep moet zich dus echt richten tot de uitvoeringsbesluiten en niet tot het projectbesluit. In afwijking van artikel 6:6 van de Algemene wet bestuursrecht wordt het beroep tegen een projectbesluit of tegen een besluit ter uitvoering van een projectbesluit

niet-ontvankelijk verklaard als er geen gronden van beroep in het beroepschrift zijn opgenomen tenzij niet is voldaan aan artikel 16.71, derde lid, Omgevingswet, en redelijkerwijs niet kan worden geoordeeld dat de indiener van het beroepschrift in verzuim is geweest.

PDGGO-DTDO / V-69192

Voor informatie over de rechtsmiddelen die kunnen worden aangewend tegen een besluit van de overheid, wordt verwezen naar de brochure 'rechtsmiddelen (bezwaar en beroep) tegen beslissing overheid'. Dit document is te vinden op <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/brochures/2015/04/14/bezwaar-en-beroep-tegen-een-beslissing-van-de-overheid>.

De minister van Klimaat en Groene Groei
namens deze:

5.1.2.e

5.1.2.e

MT-lid Directie Transitie Diepe Ondergrond

Bijlage 1 Voorschriften bij deze vergunning

PDGGO-DTDO / V-69192

1 NAUTISCHE VEILIGHEID PIJPLEIDING

- 1.1 Tenminste twee weken voor aanvang van de werkzaamheden dient het 'North Sea Activity' (NSA) aanvraagformulier aan de Kustwacht bekend te worden gesteld via nautischbeheer@kustwacht.nl. Vervolgens ontvangt de aanvrager toestemming en een NSA referentienummer. Het NSA formulier is te downloaden vanaf de website: <https://kustwacht.nl/beroepsvaart/aanvraag-nsa/>
- 1.2 In verband met de complexiteit en diversiteit van diverse soorten werkzaamheden tijdens de bouwfase, is één centraal aanspreekpunt voor het gehele Aramis project noodzakelijk. De vergunninghouder geeft bij aanvang van de werkzaamheden de gegevens door van het centraal aanspreekpunt via nautischbeheer@kustwacht.nl
- 1.3 Afhankelijk van de soort werkzaamheden in en rond een scheepvaartverkeersbaan en/of clearway kan één of meerdere veiligheidsschepen (guard vessels) verplicht worden gesteld om het overige scheepvaartverkeer te waarschuwen. Daarnaast kan tevens een Noordzeeloods verplicht worden gesteld om de veilige en vlotte doorvaart in en rond scheepvaartverkeersbanen en/of clearways te waarborgen. Deze voorwaarden gelden voor zowel de bouw-, verwijderingsfase en tijdens inspectie onderzoeken en reparatiewerkzaamheden.
- 1.4 De Kustwacht stelt specifieke eisen aan een veiligheidsschip. Deze eisen zijn opgenomen in bijlagen 3 van dit besluit.
- 1.5 Het Kustwachtcentrum kan indien noodzakelijk gedurende de werkzaamheden een navigatiebericht uitzenden om scheepvaartverkeer (beroepsvaart, visserij) te waarschuwen.
- 1.6 De pijpleiding ligt zoveel als mogelijk in het midden van het onderzochte gebied. Indien door omstandigheden hiervan wordt afgeweken en de leiding komt buiten het onderzochte gebied te liggen, wordt een aanvullend onderzoek uitgevoerd, bedoeld in artikel 1.7.1 onder d van de Mijnbouwregeling.
- 1.7 Alle gegevens (geografische coördinaten, KP punten, diepteligging, diameter, materiaal, eigenaar, enz.) van de pijpleiding dienen uiterlijk drie maanden na aanleg, digitaal aan Staatstoezicht op de Mijnen (vergunningen@sodm.nl), de Dienst voor de Hydrografie (hydro.inwin@mindef.nl), Rijkswaterstaat Zee & Delta

(vergunningverleningnoordzee@rws.nl) en de Kustwacht
(nautischbeheer@kustwacht.nl) te worden toegestuurd.

PDGGO-DTDO / V-69192

- 1.8 Wijzigingen in de ligging van de pijpleiding tijdens de gebruikersfase dienen in verband met veiligheid binnen vier weken toegestuurd te worden aan Staatstoezicht op de Mijnen (vergunningen@sodm.nl), de Dienst voor de Hydrografie (hydro@inwin@mindef.nl), Rijkswaterstaat Zee & Delta (vergunningverleningnoordzee@rws.nl) en de Kustwacht (nautischbeheer@kustwacht.nl).
- 1.9 De pijpleiding dient te voldoen aan de minimaal vereiste gronddekking om te worden beschermd tegen schepen die ankeren tijdens een noodsituatie.
- 1.10 Het gehele traject van de pijpleiding dient ten alle tijden veilig overvisbaar te zijn.
- 1.11 Calamiteiten, incidenten, verontreinigingen en overige bijzonderheden moeten direct worden gemeld aan het Kustwachtcentrum en aan SodM.

2 LOZEN VAN CHEMICALIËN

- 2.1 Het gebruik of de lozing van chemicaliën, bedoeld in paragraaf 9.2 van de Mijnbouwregeling blijft beperkt blijft tot hetgeen strikt noodzakelijk is. In dat kader wordt voorafgaand aan de werkzaamheden een gedegen onderzoek uitgevoerd naar:
 - Het voorkomen van lozingen, waarbij bijvoorbeeld een druktest met lucht of stikstof wordt beschouwd;
 - Als dat niet mogelijk is hoe de lozing zoveel als mogelijk wordt beperkt;
 - De gevolgen voor het milieu bij lozingen van de voorziene vracht.
- 2.2 Het in voorschrift 2.1 genoemde onderzoek moet worden uitgevoerd door een onafhankelijk, deskundig bureau. De opzet van het onderzoek wordt ter goedkeuring aan mij voorgelegd, de resultaten van het onderzoek worden gedeeld met SodM.

3 PIJPLEIDING

- 3.1 De specificatie van de CO₂ in de pijpleiding voldoet ten minste aan de grenswaarde zoals opgenomen in tabel 3-1 van de vergunningaanvraag en wordt continu gemonitord.
- 3.2 De vergunninghouder verstrekt uiterlijk 6 maanden voorafgaand aan de start van de aanlegwerkzaamheden de definitieve tekeningen van

het ontwerp van de pijpleiding, alsmede een beschrijving waaruit blijkt of de effecten niet groter of anders zullen zijn dan in de aangevraagde situatie.

PDGGO-DTDO / V-69192

- 3.3 De beheerder als bedoeld in artikel 92, onderdeel d, van het Mijnbouwbesluit, meldt uiterlijk 6 weken 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.
- 3.4 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.
- 3.5 De pijpleiding dient te worden geconstrueerd en aangelegd volgens het ontwerp zoals vastgesteld in bijlage 1 van de aanvraag.
- 3.6 De pijpleiding is ontworpen en wordt aangelegd conform NEN3650-1 (2020) (algemene eisen voor buisleidingsystemen), NEN 3650-2:2020+A1:2024 (aanvullende eisen voor leidingen van staal), NEN3656 (2022) (eisen voor stalen zeeleidingsystemen), en de Richtlijn Boortechneken versienummer Juni 2019-v1.0.
- 3.7 De pijpleiding wordt ingegraven in gebieden met een verhoogd risico. Deze gebieden zijn vastgesteld volgens de risico gestuurde methode van de meest recente versie van de NEN 3656 (2022).
- 3.8 De minimale gronddekking bij het ingraven van de pijpleiding wordt vastgesteld aan de hand van de norm in de NEN 3656 (2022).
- 3.9 Bij gebruik van stortsteen of grind voor gronddekking geldt als maximale korreldiameter voor de afsluitende bovenlaag $D_{90}=80\text{mm}$. Hierbij dient rekening te worden gehouden met eventueel afwijkende adviezen van de Kustwacht, Dienst voor de Hydrografie en Rijkswaterstaat Zee & Delta.
- 3.10 De status van de coating en goede werking van het kathodische beschermingssysteem wordt gemonitord door controlemetingen en voor zover mogelijk door visuele inspectie van de pijpleiding. Hiertoe wordt voor ingebruikname van de pijpleiding een monitoringsprogramma opgesteld wat ter goedkeuring moet worden voorgelegd aan de Inspecteur generaal der Mijnen. De exploitant dient het goedgekeurde monitoringsprogramma uit te voeren.

4 **NIET GESPRONGEN EXPLOSIEVEN**

- 4.1 De aanbevelingen gedaan door RPS Explosives Engineering Services in het rapport Desk Study for Potential UXO Contamination – Maasvlakte van 21 juni 2024 dienen te worden opgevolgd. Dit geldt ook voor aanbevelingen die worden gedaan in vervolgrapporten van dit of een ander gespecialiseerd bedrijf. Het complete UXO onderzoek met beschrijving van de opvolging van de aanbevelingen dient voor aanvang van de aanleg van de pijpleiding aan mij toegestuurd te worden.

Bijlage 2 Mededelingen behorend bij deze vergunning

PDGGO-DTDO / V-69192

1 ARCHEOLOGIE

- 1.1 Tijdens het leggen van de pijpleiding dient een afstand van 100 meter te worden aangehouden tot (mogelijk) archeologische objecten, berekend vanaf de buitenste contouren van de vindplaats. Wanneer dit niet mogelijk is dient dit voorafgaand te worden overlegd met de RCE. Dit geldt nadrukkelijk ook voor de onder het sediment bedolven objecten die per magnetometeronderzoek zijn aangewezen als mogelijk van archeologische waarde.
- 1.2 De aanbevelingen gedaan door Periplus (in Bijlage 6b van de vergunningaanvraag) dienen te worden opgevolgd. Dit houdt onder meer in dat een passieve archeologische begeleiding plaatsvindt en dat potentiële archeologische vondsten conform de meldplicht in de Erfgoedwet zo spoedig mogelijk bij de RCE, worden gemeld.
- 1.3 Indien nieuwe data wordt vergaard waar de archeologische wetenschap mogelijk van kan profiteren dient deze data beschikbaar te worden gesteld aan de RCE.

Bijlage 3 Eisen guard vessel

PDGGO-DTDO / V-69192



Kustwacht Nederland

*Datum:
18 oktober 2023*

Advies inzet guard vessels Noordzee

Algemeen

De Directeur Kustwacht is verantwoordelijk voor de dagelijkse zorg voor de veilige en vlotte doorvaart van het scheepvaartverkeer op de Noordzee.

Een guard vessel (of safety vessel) is een gecertificeerd zeegaand schip dat wordt ingezet voor de veiligheid van werkschepen, projecten, kwetsbare objecten en/of ten behoeve van het overige scheepvaartverkeer. Het schip is uitgerust om de beveiligingstaak 24/7 uit te voeren.

Wanneer wordt de inzet van een guard vessel voorgeschreven?

De inzet van een guard vessel wordt door de Kustwacht voorgeschreven (of geadviseerd) bij werkzaamheden of bijzondere transporten die een belemmering voor de scheepvaart kunnen opleveren, of wanneer schepen, door de aard van de werkzaamheden, niet of minder goed in staat zijn te manoeuvreren zoals omschreven in de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee¹. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan:

- bodemberoerende werkzaamheden;
- duikwerkzaamheden;
- werkzaamheden gericht op de bouw van windmolenparken en mijnbouwinstallaties;
- werkzaamheden gericht op kabels en leidingen;
- werkzaamheden in verkeersbanen;
- seismologische onderzoeken;
- obstakels in zee met risico's voor scheepvaart en/of bodemberoerende visserij.

Afhankelijk van de grootte van het te beveiligen gebied, de verkeersintensiteit in het gebied en/of de aard van de te beveiligen werkzaamheden/objecten kan de inzet van meerdere guard vessels worden voorgeschreven.

Doel inzet guard vessel

De inzet van één of meerdere guard vessels draagt bij aan het waarborgen van de veiligheid van de werkschepen en het overige scheepvaartverkeer. De bemanning

¹ <https://wetten.overheid.nl/BWBV0001014/2016-01-01>

van werkschepen zijn namelijk tijdens de uitvoering van werkzaamheden niet altijd zelf in staat om het volledige werkgebied in de gaten te houden en schepen actief op te roepen. De inzet van een guard vessel moet ervoor zorgen dat het gehele werkgebied en het omliggende gebied continu in de gaten wordt gehouden, zodat eventuele gevaarlijke situaties kunnen worden voorkomen. Een guard vessel zorgt ervoor dat scheepvaart in de nabijheid van werkzaamheden en obstakels op de hoogte wordt gesteld van de risico's en adviseert schepen waar nodig in het kader van de veiligheid. Het is dus noodzakelijk dat een guard vessel het te beveiligen gebied, al dan niet met behulp van systemen, volledig kan overzien en tijdig ter plaatste kan zijn op moment dat er een gevaarlijke situatie dreigt te ontstaan.

PDGGO-DTDO / V-69192

Waar moet een guard vessel tenminste aan voldoen?

Een guard vessel moet het werkgebied volledig kunnen overzien middels de voorgeschreven systemen en moet 24/7 communicatie kunnen onderhouden met vaartuigen in en rondom het werkgebied. Het is essentieel dat het vaartuig zich in of nabij het te beveiligen gebied bevindt om ervoor te zorgen dat het vaartuig, waar nodig, effectieve maatregelen om eventuele incidenten te voorkomen. Scheepvaartverkeer (beroepsvaart, visserij en pleziervaart) moet tijdig kunnen worden opgemerkt als het te beveiligen gebied dreigt te worden binnengevaren. Hierbij moet ook rekenschap worden genomen van tijd/afstandsproblematiek, waarbij de vaarafstand in relatie tot de maximale vaart van het guard vessel wordt meegewogen. Het guard vessel moet tijdig de rand van het voorzorgsgebied kunnen bereiken.

Het guard vessel moet effectieve maatregelen kunnen nemen om de veiligheid van de werkzaamheden in uitvoering, objecten en het scheepvaartverkeer te kunnen waarborgen. Om deze taakstelling goed te kunnen uitvoeren, ongeacht de gross tonnage van het vaartuig en het beoogde vaargebied, adviseert de Kustwacht het volgende:

- Het vaartuig beschikt over de communicatiemiddelen zoals voorgeschreven in het SOLAS-verdrag voor het zeegebied A2². Dit houdt onder andere in dat het vaartuig over minimaal 2 VHF scheepsradio's (marifoons), DSC en een MF/HF scheepsradio beschikt.
- De apparatuur die wordt voorgeschreven in het zeegebied A2 wordt aangevuld met een INMARSAT satellietverbinding. Het vaartuig beschikt, in tegenstelling tot wat er in het SOLAS-verdrag is vastgelegd, zowel over een MF/HF scheepsradio als een INMARSAT satellietverbinding.
- Er zijn twee radarinstallaties aan boord met voldoende radarbereik om het te beveiligen gebied volledig in kaart te kunnen brengen.
- Het vaartuig is uitgerust met een werkende AIS transponder klasse A. Het vaartuig moet te allen tijde via AIS zichtbaar zijn voor het overige scheepvaartverkeer en moet aangeduid worden als 'guard vessel'. Dit kan gerealiseerd worden door de woorden 'guard vessel' tussen haakjes toe te

² Regulation 7, 8 and 9 of Chapter IV, Annex of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS)

voegen achter de scheepsnaam. Het is namelijk (nog) niet mogelijk om guard vessel te selecteren als scheepstype in de AIS omschrijving.

- Het woord 'GUARD' of 'GUARD VESSEL' is aangebracht op de zijanten van het vaartuig en is duidelijk leesbaar voor het overige scheepvaartverkeer.
- Het vaartuig is geschikt om onder alle weersomstandigheden de beveiligingstaak te kunnen uitvoeren.
- Er is voldoende gekwalificeerd personeel beschikbaar aan boord om de beveiligingstaak uit te kunnen voeren. De brug wordt te allen tijde door tenminste een gekwalificeerde navigatie officier en een uitkijk bemand.
- Er is te allen tijde iemand aanwezig op de brug die de (nautische) Engelse taal beheerst zoals uiteengezet in de STCW Code Table A-II/1.³ Dit houdt onder ander in dat de men de IMO Standard Marine Communication Phrases moet kunnen gebruiken en begrijpen.
- De stuurman is te allen tijde bereikbaar voor overleg met het Kustwachtcentrum.
- Calamiteiten en bijzonderheden worden direct doorgegeven aan het Kustwachtcentrum.
- De Kustwacht kan in bepaalde gevallen, naast de inzet van een guard vessel, de ondersteuning van gecertificeerde Noordzeeloodsen verplicht stellen. De inzet van Noordzeeloodsen wordt bijvoorbeeld vaak voorgeschreven bij een seismische survey die plaatsvindt in een drukbevaren gebied, zoals bijvoorbeeld een verkeersscheidingsstelsel.
- Een guard vessel moet uiteraard, net zoals andere beroepsvaartuigen op de Noordzee, voldoen aan geldende (inter)nationale wetgeving en certificeringsverplichtingen voor zeegaande schepen.

Verantwoordelijkheid

De opdrachtgever van de werkzaamheden/het project ten behoeve waarvan het guard vessel wordt ingezet, is verantwoordelijk de voor taakuitvoering van het guard vessel. De opdrachtgever zorgt ervoor dat de in dit document gestelde adviezen worden toegepast. Bij werkzaamheden/projecten waarvoor een vergunning verplicht is gesteld wordt de vergunninghouder in dit kader aangemerkt als opdrachtgever.

Op basis van welke wet- en regelgeving kan de inzet van een guard vessel door de Kustwacht verplicht worden gesteld?

Scheepvaartreglement territoriale zee

Op basis van art. 7 jo. art. 19 Scheepvaartreglement territoriale zee (STZ) kan de bevoegde autoriteit voorwaarden verbinden aan de toestemming voor de

³ 'Article 2, Regulation II/1, Chapter II, International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)' or 'article 1 and 2, Regulation II/3, Chapter II, STCW' en 'STCW Code Table A-II/1 Specification of minimum standard of competence for officers in charge of a navigational watch on ships of 500 gross tonnage or more'. Deze standaard wordt in dit kader gehanteerd ongeacht de GT van het vaartuig, het vaargebied en de officiële rol van de persoon op de brug.

uitvoering werkzaamheden en bijzondere transporten. De directeur Kustwacht is op basis van art. 1 lid 1 onder g Regeling aanwijzing bevoegde autoriteiten Scheepvaartreglement territoriale zee aangewezen als bevoegde autoriteit in het kader van de STZ in de territoriale zee, behoudens de aanloopgebieden.

PDGGO-DTDO / V-69192

Adviesrol Kustwacht

De Kustwacht treedt op als adviseur tijdens de behandeling van aanvragen voor vergunningen in het kader van de Mijnbouwwet, Waterwet en de Wet windenergie op Zee. De Kustwacht kan aan de vergunningverlenende instantie adviseren om de inzet van een guard vessel voor te schrijven tijdens de uitvoering van projecten. De vergunningverlenende instantie kan besluiten om het advies van de Kustwacht over te nemen in de vergunningsvoorwaarden.

Contactgegevens Kustwacht Nederland

Telephone (ALARM): 0900 0111
+31 (0)88 958 4040
Telephone (OPS): +31 (0)88 958 4000
E-mail: ccc@kustwacht.nl
Website: <https://www.kustwacht.nl>
Radio: VHF Channel 16
DSC: VHF Channel 70 and MF 2187.5 kHz
Call sign: Netherlands Coastguard
Call sign during SAR: Den Helder Rescue
MMSI number: 002442000