

## **Toelichting Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2010 (RHV 2010)**

### **Hoofdstuk 1. Algemene begripsomschrijvingen en procedurebepalingen**

#### § 1 Algemene begripsomschrijvingen

##### Artikel 1.1. Begripsbepalingen

###### t. en mm: Kapitein / schipper

De omschrijving van de begrippen kapitein en schipper is ruimer dan hieronder in de praktijk wordt verstaan. Als de formele kapitein of schipper verstek laat gaan, is er volgens deze omschrijving altijd iemand die als zodanig functioneert.

###### z. Openbaar water

Het begrip "openbaar" heeft hier geen bijzondere juridische betekenis, zoals dat wel voor openbare wegen geldt. Openbaar water wordt hier in feitelijke zin gebruikt en omvat al het water dat voor het publiek toegankelijk is of voor enig gebruik open staat voor vervoer over water. Water dat aan een andere eigenaar dan de gemeente behoort of is verhuurd, maar dat feitelijk wel door de scheepvaart wordt gebruikt, blijft openbaar. De openbaarheid kan worden opgeheven of beperkt indien de eigenaar de toegankelijkheid door feitelijke maatregelen verhindert of beperkt.

###### II. Schip

De definitie van schip omvat alle vaartuigen, dus ook zeeschepen. In de tekst van deze verordening wordt het onderscheid tussen een zeeschip en schip alleen gemaakt wanneer voor zeeschepen een ander regime geldt dan voor andere schepen.

#### § 2 Algemene bepalingen omtrent vergunningen, ontheffingen en aanwijzingen

##### Artikel 1.2.5 Schriftelijke of mondeling vergunning of ontheffing

In het geval er sprake is van een mondeling besluit (art. 1.2.5, tweede lid) zal dit ten behoeve van de rechtsbescherming van derden zo spoedig mogelijk achteraf schriftelijk worden bevestigd. In deze redactie is de mogelijkheid toegevoegd om deze schriftelijke bevestiging achterwege te laten als redelijkerwijs aangenomen mag worden dat niemand hieraan behoefte heeft. Deze toevoeging voorkomt onnodige jurisdisering.

##### Artikel 1.2.8 Aanwijzingen

De verordening omvat een groot aantal verschillende operationele handelingen, waarbij het van belang is dat van gemeentewege concrete aanwijzingen kunnen worden gegeven. Deze bepaling schept daartoe de mogelijkheid; via (sub)mandaat kan de havenmeester hieraan vorm geven. Uitgangspunt is de mogelijkheid om bevoegdheden met een operationeel karakter te mandateren. Dit behoeft verder geen wettelijke regeling, aangezien het systeem van de Gemeentewet met zich meebrengt dat mandaat aan een ambtenaar vrijwel altijd geoorloofd is.

#### Hoofdstuk 2. Bepalingen in het belang van het gebruik en beheer van de haven

##### Artikel 2.1 Tekens

Verkeerstekens die een verbod of een gebod bevatten, kunnen op grond van het

BPR worden afgekondigd als dat in het belang is van het gestelde in art. 3 van de Scheepvaartverkeerswet. Er kan evenwel behoefte zijn aan ordening om andere dan verkeerstechnische motieven.

Het gebruik van tekens op grond van deze verordening is dan ook niet gebaseerd op het in goede banen leiden van het verkeer op het water, maar op andere motieven, te weten: ordening te water, openbare orde, veiligheid en milieu. De term verkeerstekens wordt in de verordening daarom ook niet gebruikt. Er wordt, ter onderscheiding, gesproken van "tekens".

De onderhavige bepaling vormt de basis waarop onder meer het ligplaatsbeleid gestalte kan worden gegeven door het, conform het geldende planologisch kader, plaatsen van tekens of het afkondigen van voorschriften inzake de ligplaatsverdeling.

#### Artikel 2.2 Overlast

De toegenomen drukte op het water maakt het noodzakelijk overlast, zoals geluidshinder en andere hinderlijke gedragingen op het water, tegen te kunnen gaan. In de redactie van het artikel is aansluiting gezocht bij de formulering in de APV.

Het tweede lid regelt dat, daar waar mogelijk, schippers gebruik móeten maken van op de wal geplaatste nutsvoorzieningen, zoals elektriciteitskasten in plaats van de eigen generatoren. Dit voorkomt onnodige geluidsoverlast. De aanwijzingen kunnen ook betrekking hebben op de wijze waarop op een nutsvoorziening wordt aangesloten, bij voorbeeld ter voorkoming van een wirwar aan kabels en dergelijke.

#### Artikel 2.3 Gebruik van (verkeers)objecten

Op grond van art. 1.13 van het BPR mag men geen verkeerstekens gebruiken om daaraan bij voorbeeld te meren. De hier geformuleerde bepaling richt zich niet alleen tot de kapitein of schipper, maar ook tot de zwemmer of surfer. Het artikel is aangevuld met een tweede lid om het oneigenlijk gebruik van afmeervoorzieningen tegen te gaan.

#### Artikel 2.4 Gebruik sluizen en bruggen

Deze bepaling beoogt het misbruiken van sluizen en bruggen tegen te gaan. Het artikel verbiedt een breed scala van activiteiten die op en vanaf bruggen en sluizen kunnen worden ondernomen, zoals vissen, zwemmen of het opslaan van goederen.

#### Artikel 2.5 Verwijderen obstakels

Het artikel beoogt te voorkomen dat onnodig bruggen moeten worden geopend met het gevolg dat het verkeer op het land wordt geblokkeerd. Hiervan is sprake als de betrokkene zelf vrij eenvoudig voorzieningen kan treffen waardoor de doorgang zonder het openen van een brug mogelijk is.

#### Artikel 2.6 Minimum vaarsnelheid

Deze bepaling geeft de mogelijkheid om voor de haven een verplichte minimum vaarsnelheid in te stellen. Wanneer een vaartuig te langzaam vaart kan dit hinderlijk zijn voor de beroeps-, zee- en binnenvaart in de haven. Dit artikel is aanvullend op het Binnenvaartpolitiereglement waarin enkel een bepaling over maximum vaarsnelheden is opgenomen.

### **Hoofdstuk 3. Bepalingen samenhangend met het toelatings- en meerregime.**

#### § 3.1 Bepalingen in het belang van openbare orde, ordening, milieu en veiligheid

##### Artikel 3.1.1 Toelating tot de haven

Dit artikel regelt het toelatingsbeleid tot de haven: wanneer, waar en onder welke omstandigheden schepen die onder het bereik van dit artikel vallen toegang hebben tot de haven. Voor de zeevaart wordt als toetsing gebruikt de nationaal verplichte meldingsgegevens op basis van het Reglement communicatie en loodsaanvragen zeevaart (RCLZ) en voor de binnenvaart de verplichte meldingsgegevens op basis van het SVW/BPR.

De in het tweede lid genoemde termijnen zijn gelijk aan die van de nationale meldingswetgeving. Het College kan met het oog op de plaatselijke omstandigheden aanvullende gegevens eisen.

De verplichte aanvraag op grond van dit artikel is tevens een relevante bron van informatie ten behoeve van het nautisch havenbeheer. Ook is via de aanvraag voor een ieder duidelijk welk regime er geldt om te worden toegelaten tot de haven. De in het eerste lid bedoelde verplichting is gericht tot de schipper of de kapitein dan wel zijn vertegenwoordiger. De meeste kapiteins laten hun zaken behartigen door een tussenpersoon.

Voor schepen met gevaarlijke stoffen dient tevens, naast de aanvraag op grond van dit artikel, op basis van het VBG bij de Plaatselijk Bevoegde Autoriteit (PBA) toestemming te worden gevraagd om te worden toegelaten in de haven. Zo zijn in het RVGZ bepalingen opgenomen voor het ligplaats nemen van zeeschepen met bepaalde gevaarlijke stoffen.

De bepalingen van dit artikel, alsmede van de artikelen 3.1.2 en 3.1.3, hebben derhalve een aanvullend karakter. Voor het verkrijgen van toestemming dienen bepaalde gegevens over gevaarlijke stoffen te worden vermeld. Uit praktische overwegingen zal de beslissing over de toelating op basis van de RHV en de beslissing in het kader van het VBG zoveel mogelijk gelijktijdig plaatshebben.

De meldingen genoemd in het RCLZ (STZ (Scheepvaartreglement Territoriale Zee: reglement vallende onder de scheepvaartverkeerswet)) zijn nodig om te bepalen of een schip kan deelnemen aan het scheepvaartverkeer. De meldingen als genoemd in deze verordening zijn nodig voor een goede ordening in de haven. De gebruikte formulieren op grond van beide wetten zijn aan elkaar gelijkgesteld.

Het vierde lid is een nadere invulling op het eerste lid van dit artikel. Het biedt de mogelijkheid om beleidsregels met betrekking tot de ligplaatsinname te stellen aan schepen met bepaalde soorten lading die de openbare orde, ordening, veiligheid en milieu kunnen beïnvloeden.

Lid 5: Sommige categorieën zeeschepen behoeven geen schriftelijke melding te doen op basis van het RCLZ, zoals bijvoorbeeld visserijschepen. Het college kan besluiten dat deze schepen ook geen ligplaatsvergunning behoeven als bedoeld in het eerste lid van dit artikel.

##### Artikel 3.1.2 Toelating combinatietankschepen

De gegevens die een gezagvoerder (of diens vertegenwoordiger) van een combinatietankschip moet melden, dienen ervoor om te bepalen of het schip als tankschip of als droge ladingschip moet worden beschouwd. Dit bepaalt of het schip in of buiten het oliehavengebied ligplaats kan nemen, zie art. 3.3.1. Voor er ligplaats kan worden ingenomen op de aangevraagde locatie vindt deze controle op de melding plaats. De locatie van de sloptanks is hierbij van belang omdat er (nog) combinatie tankschepen varen

met de sloptanks tussen de ruimen. Hierbij is het mogelijk dat er één of meerdere onbeschermde tanks aanwezig zijn. Onbeschermde wil zeggen dat deze tank(s) direct aan de ladingzone grenzen. Als zich in deze tank(s) ladingrestanten van brandbare vloeistoffen bevinden, al dan niet vermengd met water, kan het schip onder voorwaarden ligplaats nemen buiten het oliehavengebied ingevolge artikel 3.3.1 lid 3 RHV.

#### Artikel 3.1.3 Toelating radioactieve stoffen

Deze bepaling is nodig omdat deze verordening geen specifieke meldingsregels stelt voor schepen met radioactieve stoffen die vallen onder klasse 7.

#### Artikel 3.1.4 Vast- en losmaken van een zeeschip

In het belang van de veiligheid in de haven moeten bepaalde zeeschepen gebruik maken van diensten van bootman. Volgens deze verordening moeten alle schepen geheel of gedeeltelijk beladen met gevaarlijke stoffen, of leeg daarvan, gebruik maken van diensten van bootman. Volgens het vierde lid kunnen enige uitzonderingen gemaakt worden, zoals bij kruiplijncoasters. Indien schepen bij aankomst loodsplichtig zijn dan dienen zij tevens gebruik te maken van diensten van bootman. Bij verhalen of bij vertrek kan ontheffing verleend worden, dit is dan o.a. afhankelijk van de situatie op de steiger. Voor schepen die gebouwd zijn voor zowel de vaart op zee als op de rivieren, zoals bijv. enkele Russische scheepstypes, kan, zeker bij vertrek, ontheffing voor het gebruik van diensten van bootman verleend worden.

#### Artikel 3.1.5 Het verlenen van diensten van een bootman

Onder diensten van bootman wordt in ieder geval verstaan het vast- en losmaken van zeeschepen. Het verlenen van de vergunning voor diensten van bootman hangt af van het voldoen aan eisen van vakbekwaamheid, kwaliteit en beschikbaarheid. De vergunningvereisten worden in een afzonderlijk beleidskader uitgewerkt.

In het belang van de veiligheid en gegeven het feit dat schepen vierentwintig uur per dag aankomen en vertrekken, waarbij de schepen aan vaste aankomst- en vertrektijden zijn gebonden, is het noodzakelijk dat te allen tijde een beroep kan worden gedaan op de diensten van bootman. Het college kan een vergunning weigeren in het geval geen continudiensten kunnen worden geleverd.

#### Artikel 3.1.7 Bedrijfsklaar hebben van een schip

In vergelijking tot het oliehavengebied geldt voor zee- en binnenschepen daarbuiten een soepeler regime ten aanzien van het bedrijfsklaar hebben van het schip, mits het VBG hierover geen regels stelt. Dit kan met betrekking tot bepaalde gevaarlijke stoffen het geval zijn. Met bepaalde (combinatie) tankschepen mag in specifieke gevallen, op grond van art. 3.3.1 tweede en derde lid, buiten het oliehavengebied ligplaats worden ingenomen. Dit maakt het noodzakelijk dat deze schepen in noodgevallen zo snel mogelijk de ligplaats kunnen verlaten. In het tweede en vierde lid zijn hiervoor expliciete maatregelen voorgeschreven. Voor binnenschepen, niet gebruikt of bestemd voor vervoer in bulk van vloeistoffen of gassen, is een dergelijke verplichting niet opgenomen; deze schepen zijn kleiner van constructie en kunnen gemakkelijker worden verhaald. De eisen voor schepen in het oliehavengebied zijn gesteld i.v.m. de gevaarstelling binnen dit gebied. Alle schepen die in het oliehavengebied afgemeerd liggen vallen daarnaast onder de werking van artikel 3.4.3 lid 1.

#### Artikel 3.1.8 Verhalen anders dan op eigen aanvraag

Schepen kunnen in de weg liggen als bijvoorbeeld een calamiteit op het land of op het water moet worden bestreden. Tevens kunnen schepen zelf door een calamiteit gevaar lopen. Daarnaast zijn er openbare orde- en andere motieven denkbaar die het noodzakelijk maken dat een schip (tijdelijk) moet worden verhaald. Voor Sail bijvoorbeeld dienen de woonboten die hier gelegen zijn voor de duur van het evenement verhaald te worden.

De verhaalsmogelijkheid voor werkzaamheden aan gemeente-eigendommen spreekt voor zich.

De bevoegdheid tot en de regeling van het uitoefenen van bestuursdwang is opgenomen in de Gemeentewet en in de Algemene wet bestuursrecht. Daarbij geldt - spoedeisende gevallen uitgezonderd - dat de overtreder eerst zelf in de gelegenheid moet worden gesteld om een einde te maken aan de overtreding. Geeft de overtreder geen gevolg aan de aanzegging, dan kan op kosten van de overtreder tot verhalen worden overgegaan.

In het tweede lid wordt de mogelijkheid geboden om te verhalen zonder dat hier een aanzegging aan de betrokkene aan vooraf gaat. Mocht deze situatie zich voordoen, dan is er geen sprake van een overtreding en derhalve geen grondslag voor het uitoefenen van bestuursdwang. De kosten van het verhalen zullen daarom niet worden verhaald.

De situatie dat de kapitein of schipper of rechthebbende onbekend is, zal zich voordoen in het geval dat zij in redelijkheid niet kunnen worden achterhaald. Vanwege het spoedeisende karakter zal de in het tweede lid opgenomen bevoegdheid van het College aan de havenmeester worden gemandateerd.

### § 3.2 Bescherming openbaar water, veiligheid en milieu

#### Artikel 3.2.1 Verbouwings-, herstel, onderhouds- of sloopwerkzaamheden

Op verbouwings-, herstel-, onderhouds of sloopwerkzaamheden die zich voordoen in dan wel uitstrekken tot het openbaar water, de haven en het havengebied, is de onderhavige bepaling van toepassing. Daar de veiligheid en het milieu bij deze werkzaamheden in het geding zijn, zijn al deze activiteiten onder de verbodsbepaling gebracht. De hoofdlijn is dat dergelijke werkzaamheden op een werf worden uitgevoerd op grond van een vergunning krachtens de Wet milieubeheer.

Op grond van dit artikel kunnen operationele voorwaarden gesteld worden aan werkzaamheden die niet vallen onder een vergunning Wet milieubeheer.

Op werkzaamheden waarvan geen gevaar, schade of hinder valt te verwachten is het verbod niet van toepassing.

#### Artikel 3.2.2 Vrijkomen van stoffen en dergelijke

Dit artikel is van belang in verband met de overlast die ten gevolge van stof-, rook- en roetvorming e.d. kan optreden. In de meeste gevallen zullen de bijzondere wetten geen uitkomst bieden als bij de uitstoot van stoffen, gassen en dampen e.d. effecten waarneembaar zijn op de omgeving. De Wet milieubeheer ziet toe op het verontreinigen van de lucht, maar biedt bij het

in incidentele gevallen vrijkomen van stof, rook, roet et cetera onvoldoende houvast voor het nemen van maatregelen ter voorkoming van overlast of hinder voor de havengebruikers. Dit artikel biedt ruimte om op te treden wanneer bijvoorbeeld een schip zwarte roet via de schoorsteen de lucht inblaast.

Milieu- en veiligheidswetten hebben betrekking op een inrichting en bieden geen grondslag om in gevallen als hier bedoeld op te treden; zodoende geeft deze bepaling een aanvullende regeling.

### Artikel 3.2.3 Stoffen of voorwerpen in het openbaar water

Met dit artikel wordt beoogd zo snel mogelijk maatregelen te kunnen treffen wanneer een dergelijke calamiteit zich voordoet. De opgelegde alertheid van de vervuiler en van degene die van een dergelijk voorval weet heeft moeten hieraan bijdragen. Tevens is uitdrukking gegeven aan de gedachte dat de vervuiler verantwoordelijk is voor de gevolgen van zijn daden. Uiteraard zal dit artikel eerst zijn dienst bewijzen als de milieuwetgeving geen adequaat antwoord biedt voor de ontstane problemen. Met name moet hier worden gedacht aan de Wet verontreiniging oppervlaktewateren en de Wet milieubeheer. Regels bij of krachtens deze wetten leggen veelal verplichtingen op aan degene die een inrichting drijft of aan de vergunninghouder om onvoorziene lozingen te melden en om maatregelen te treffen. Dit artikel heeft derhalve een aanvullend karakter.

### Artikel 3.2.4 Boord-boordoverslag van overige onverpakte vloeibare stoffen

Uit milieuoverwegingen is het gewenst dat bepaalde onverpakte niet schadelijke of gevaarlijke vloeibare stoffen, zoals melasse, niet in het water terecht komen. Het artikel heeft zowel betrekking op overslag tussen een zeetankschip en een binnentankschip als op overslag tussen zeetankschepen en binnentankschepen onderling. De in het derde lid genoemde nadere regels betreffen onder andere het invullen van een controlelijst.

### Artikel 3.2.5 Ontsmetten

Ontsmettingswerkzaamheden kunnen plaats vinden in een loods maar ook aan boord van een schip. Bij het ontsmetten gaat het om lading en ruimten die moeten worden ontsmet of van ongedierte moeten worden ontdaan. De melding is van belang omdat degene die de ontsmettingswerkzaamheden zal verrichten, niet op de hoogte is van andere schepen die tijdens de ontsmettingswerkzaamheden in de buurt van de ontsmettingslocatie ligplaats (zullen) innemen. Er kan sprake zijn van mogelijk risicoverhogende omstandigheden. De havenmeester heeft het overzicht van de ligplaatsindeling en kan mede gelet op de weersomstandigheden bepalen of de ontsmettingsactiviteiten kunnen worden uitgevoerd. Tevens kan hij overzien of een bepaalde ligplaats vanwege dergelijke activiteiten door anderen kan worden gebruikt. De wijze waarop de gassingsactiviteiten moeten worden uitgevoerd en de aan te houden veiligheidsafstanden zijn geregeld op grond van de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden.

### Artikel 3.2.6 Met ontsmettingsmiddelen behandelde lading

Dit artikel regelt hoe omgegaan dient te worden met schepen waarvan de lading reeds is behandeld met ontsmettingsmiddelen. De regels die gesteld zijn in de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden en in artikel 3.2.5 van deze Verordening zijn van toepassing op ontsmettingsmiddelen welke in Nederland worden toegepast. Dit artikel regelt hoe omgegaan dient te worden met schepen waarvan de lading in het buitenland is behandeld met ontsmettingsmiddelen. Op basis van het RCLZ dienen hierover de gegevens voor aankomst van het schip in de haven gemeld te worden.

Krachtens de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden zijn deskundigen aangewezen dan wel erkend die onder meer verklaringen afgeven over de concentratie van een ontsmettingsmiddel in een ruimte.

Regelmatig komen in de haven schepen waarvan de lading is behandeld met middelen die gassen afgeven ter ontsmetting van die lading. Het komt voor dat

deze middelen nog werkzaam zijn of dat de concentratie van het ontsmettingsmiddel zodanig is dat de behandelde ruimten in het schip nog niet voldoende vrij zijn van ontsmettingsmiddelen. Om te bepalen of een schip veilig ligplaats kan nemen zal eerst door de hierboven bedoelde deskundige bepaald moeten worden wat de concentratie van het toegepaste ontsmettingsmiddel is. Indien de concentratie onder de grenswaarde van het toegepaste ontsmettingsmiddel is kan het schip veilig op de ligplaats afmeren. Indien de concentratie boven de grenswaarde van het toegepaste ontsmettingsmiddel is kan het schip, onder voorwaarden, afmeren op de ligplaats. Het tweede lid biedt hiertoe de mogelijkheid. Een van de voorwaarden hierbij is dat de deskundige door het laten treffen van maatregelen een veilige ligplaats creëert. Indien er op de aangevraagde ligplaats geen veilige ligplaats gecreëerd kan worden zal het schip moeten uitwijken naar een andere veilige ligplaats. Indien deze niet voorhanden is zal het schip terug moeten naar zee.

Voorts is het zo dat in het algemeen de veiligheid op de ligplaats waar gelost gaat worden slechts dan is gewaarborgd indien uit metingen is gebleken dat de concentratie van het ontsmettingsmiddel niet boven de grenswaarde komt. Daarnaast kan in sommige gevallen de vereiste veiligheid bij het lossen van de lading ook worden gegarandeerd door het treffen van bepaalde maatregelen. Lid 3 biedt de mogelijkheid aan het college om nadere regels te stellen.

#### Artikel 3.2.7 Schoonmaken van tankschepen

Het melden van schoonmaak- en ontgassingswerkzaamheden is van essentieel belang om de nodige aanwijzingen te kunnen geven.

Dit betekent dat of op het moment dat men besluit de voorbereidingen tot de werkzaamheden te zullen starten of op het moment dat men voornemens is derden daartoe opdracht te geven, de melding moet worden verricht. Voor het schoonmaken, gasvrijmaken en het spoelen van de tanks van een zeetanker dient overeenkomstig het RVGZ toestemming te zijn verkregen van de PBA. Het RVGZ scheidt de mogelijkheid om deze handelingen via plaatselijke voorschriften te regelen. Het ADN R regelt het ontgassen voor binnenvaarttankschepen met gevaarlijke stoffen. In deze gevallen is de havenmeester de bevoegde autoriteit waar de schoonmaakactiviteiten met betrekking tot de gevaarlijke stoffen plaats kunnen vinden. Dit artikel is daarnaast nodig voor de schadelijke en overige stoffen waar de voormelde regelgeving geen betrekking op heeft en die belastend kunnen zijn voor het milieu.

De algemene mogelijkheid tot het geven van aanwijzingen biedt hier de ruimte om rekening te houden met de ter plaatse bestaande hinder- en veiligheidsproblematiek met betrekking tot de uitvoering van de schoonmaakwerkzaamheden.

#### Artikel 3.2.8 Melden van afgifte van certificaten

Een deskundige kan keuringen verrichten ingevolge de Arbeidsomstandighedenregeling, de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden of ingevolge deze Verordening.

Het belang van dit artikel is hierin gelegen dat bepaalde handelingen pas plaats mogen vinden nadat de havenmeester heeft getoetst dat er een keuring heeft plaatsgevonden waarvan het resultaat zodanig is dat naar het oordeel van de deskundige en/ of de havenmeester de handelingen veilig plaats kunnen vinden.

#### Artikel 3.2.9 Bunkeren en slopafgifte

Onder slops zijn te verstaan vloeibare afvalstoffen die vrijkomen als gevolg van de normale bedrijfsvoering op een schip. Hieronder dienen ook de water- en/of olieresten uit een machinekamer te worden gerekend; het zogenaamde

bilgewater in binnenvaarttermen.

#### Artikel 3.2.10 Laden en lossen aan afmeerboeien van droge losgestorte lading

N.a.v. jurisprudentie dat laad- en losactiviteiten van droge bulkgoederen uit schepen op of aan afmeerboeien niet als een inrichting ingevolge de Wet milieubeheer kunnen worden gezien is in overleg met de Provincie Noord-Holland en het

Havenoverleg onder leiding van de Officier van Justitie een aantal voorschriften geformuleerd op basis waarvan ontheffing kan worden verleend.

Aan deze handelingen

dienen namelijk nautische en milieutechnische eisen te worden gesteld.

Deze voorschriften kunnen als nadere regels (bedoeld in het derde lid) bij besluit van het college worden vastgesteld.

Dit artikel is van toepassing op alle openbare boeien.

### § 3.3 Gevaarlijke en schadelijke stoffen

#### Artikel 3.3.1 Ligplaatsregels (combinatie-)tankschepen

Deze bepaling vormt, evenals de bepalingen met betrekking tot het innemen van ligplaats langs zij tankschepen en het plaatsen van waarschuwingsborden, de neerslag van het vaste ligplaatsbeleid.

Tankschepen met gevaarlijke stoffen dienen in beginsel in het oliehavengebied ligplaats in te nemen; alleen onder zeer strikte voorwaarden (lid 2 en lid 3) kan worden toegestaan dat elders ligplaats wordt ingenomen.

In overeenstemming met het RVGZ moeten o.a. vrachtschepen (zeeschepen) die gevaarlijke stoffen vervoeren of tankschepen die beladen zijn met gevaarlijke stoffen in vloeibare vorm aan de PBA 24 uur van tevoren toestemming vragen voor het ligplaats nemen. Ook het BPR geeft ligplaatsregels. Dit betreft echter regels voor het ligplaats nemen van een schip in de nabijheid van een ander schip met bepaalde gevaarlijke stoffen aan boord in het belang van verkeerstechnische motieven. Onderhavige bepaling heeft ook betrekking op binnenschepen en op gevaarlijke stoffen die niet in het BPR zijn opgenomen. Het voorschrift is hier derhalve een aanvulling op.

#### Artikel 3.3.2 Laden en lossen van combinatietankschepen

In vervolg op het vorige artikel, waar het ligplaats nemen wordt geregeld, regelt dit artikel hoe het laden en lossen van combinatietankschepen dient te geschieden. De gegevens die een gezagvoerder - of diens vertegenwoordiger – op basis van artikel 3.1.2 van deze Verordening van een combinatietankschip moet melden dienen ervoor om te bepalen of het schip als tankschip of als een droge ladingschip moet worden beschouwd. De deskundigen die hier bedoeld worden betreffen de deskundigen die in dit verband eerder in deze Verordening worden genoemd. De bedoelde keuring is een zogenaamde combination-carriers keuring. Deze keuring dient te geschieden om vast te stellen of het schip de door de aanvrager gewenste ligplaats kan innemen en of het schip haar lading kan lossen. Indien dit niet het geval is wordt een andere ligplaats aangewezen.

Tevens dient de keuring om vast te stellen of er nadere voorwaarden aan het ligplaats nemen gesteld dienen te worden. Indien een combinatietankschip is omgebouwd tot bulkcarrier dient hiervan door de kapitein, de rederij of de vertegenwoordiger een schriftelijk bewijs te worden overlegd, bijvoorbeeld een kopie van het geldige klassecertificaat van het schip. Indien hieruit blijkt dat het schip niet meer als combinatietankschip mag varen is de keuring als bedoeld in lid 2 onder a niet noodzakelijk. Voor wat betreft reparatiewerkzaamheden blijft het schip

vallen onder de Arbeidsomstandighedenregeling en kan een keuring ingevolge deze regeling noodzakelijk zijn.

#### Artikel 3.3.3 Meren langszij tankschepen

De intentie van deze bepaling is het voorkomen dat van gevaarlijke situaties. Het tweede lid maakt het mogelijk dat ontheffing kan worden verleend. Niet bij alle typen schepen is bij het langszij afmeren de veiligheid in het geding, met name is dit het niet altijd het geval als voor korte tijd ligplaats wordt ingenomen en er geen sprake is van laden of lossen.

In het derde lid is een verplichting voor de kapitein of schipper opgenomen, omdat deze - bekend met het regime voor schepen met gevaarlijke stoffen - de eerst aangewezen is om te voorkomen dat langszij ligplaats wordt ingenomen.

#### Artikel 3.3.4 Verplaatsen gevaarlijke stoffen

Het VBG stelt regels voor bepaalde handelingen ten aanzien van sommige gevaarlijke stoffen. De onderhavige bepaling is hierop een aanvulling. Het geeft aan in welke gevallen toestemming wordt vereist om gevaarlijke stoffen dan wel restanten van die stoffen te mogen verplaatsen; het begrip verplaatsen omvat alle handelingen met gevaarlijke stoffen. Het bepaalde over beschadigde verpakking in het eerste lid, onder d, beoogt de in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en daarop gebaseerde reglementen bestaande leemte op te vullen. Deze geven regels vanaf het moment dat de goederen worden aangeboden voor vervoer over land of water. Voor die tijd en nadat de goederen zijn vervoerd, kan er van alles met de gevaarlijke stoffen zijn gebeurd. Zo kan het voorkomen dat het lossen van verpakte gevaarlijke stoffen plaatsheeft, zonder dat wordt geconstateerd dat deze niet zijn voorzien van de voorgeschreven etikettering. Het bepaalde in het eerste lid, onder d en e, en het bepaalde in het tweede lid voorkomen dat niemand hiervoor verantwoordelijk kan worden gesteld. Het tweede lid stelt daarom degene die verpakte gevaarlijke stoffen in ontvangst neemt, verantwoordelijk voor de juiste etikettering. Het verlenen van een ontheffing zal in het algemeen afhankelijk zijn van het al of niet kunnen voorkomen van gevaar, schade of hinder.

#### Artikel 3.3.5 Boord-boord overslag van onverpakte vloeibare gevaarlijke en/of schadelijke stoffen

Rechtstreekse laad- en losactiviteiten tussen schepen onderling zonder tussenkomst van een terminal, wordt aangemerkt als zogenaamde directe boord-boord overslag. Deze overslag van vloeibare onverpakte gevaarlijke- of schadelijke stoffen valt niet onder de werking van de vergunning Wet Milieubeheer van een inrichting. In overleg met de provincie Noord-Holland is afgesproken dat de havenmeester in dergelijke gevallen ontheffing kan verlenen op basis van de verordening. Aan de ontheffing worden per type lading specifieke voorwaarden gesteld om de veilige en milieuverantwoorde afhandeling te waarborgen. Boord-boord overslag kan ook plaats vinden aan een openbare boei. In dit geval wijst de havenmeester de locatie toe en stelt de voorwaarden waaronder de overslag kan plaats vinden. Ook dit is afgestemd met de Provincie Noord-Holland. Dit maakt het noodzakelijk een bepaling op te nemen met betrekking tot boord-boordoverslag van onverpakte vloeibare schadelijke stoffen tussen schepen. Tevens scheidt het de mogelijkheid om nadere regels te stellen. Het artikel heeft zowel betrekking op overslag tussen zeetankschepen en binnenvaarttankschepen als op de overslag tussen deze schepen onderling.

#### Artikel 3.3.6 Overslag tussen een tankschip en een walinstallatie

Op grond van het VBG zijn er geen regels die toezien op de veiligheid bij de overslag van vloeibare onverpakte gevaarlijke en schadelijke stoffen en gassen tussen een zeetankschip en een walinstallatie. De sector zelf (Oil Companies International Marine Forum) heeft hiervoor vrijwillig regels opgesteld. De regels hebben betrekking op het veilig vervoeren, behandelen en opslaan van vloeibare onverpakte gevaarlijke en schadelijke stoffen en gassen in havengebieden.

Het artikel voorziet hierin door aan te sluiten bij deze regels.

Deze regels zijn opgenomen in de International Safety Guide for Oiltankers and Terminals (Fifth edition 2006), of zoals nadien gewijzigd. In deze publicatie is een veiligheidscontrolelijst opgenomen die voor aanvang van het laden of lossen ingevuld en ondertekend moet worden. Het invullen, ondertekenen en naleven van de regels in deze veiligheidscontrolelijst gebeurt onder de verantwoording van de kapitein van het schip en een verantwoordelijk persoon van de walinstallatie. De bedoelde veiligheidscontrolelijst is wereldwijd bekend en wordt wereldwijd gebruikt. Door deze veiligheidscontrolelijst voor te schrijven wordt bij dit gebruik aangesloten. Voor de overslag van een binnenvaarttankschip met een walinstallatie zijn de regels en een veiligheidscontrolelijst vastgelegd krachtens de Wet vervoer gevaarlijke stoffen.

#### Artikel 3.3.7 Gevaarzetting

Het eerste lid van dit artikel ziet toe op die gevallen waarin de veiligheids- en milieuwetgeving geen oplossing bieden. Dit lid heeft evenals de bepaling over het vrijkomen van stof, rook, roet e.d. een vangnetfunctie.

De zinsnede "in de nabijheid van" is niet scherp af te bakenen. Het zal enerzijds van de aard en de gevaarlijkheid van de stof en anderzijds van de concrete omstandigheden afhangen of er sprake is van een situatie als bedoeld in het eerste lid. In de praktijk blijkt dat de in het eerste lid vervatte criteria voldoende houvast bieden voor het voorkomen van gevaar, schade of hinder.

#### Artikel 3.3.8 Nederleggen van gevaarlijke stoffen

De afbakening van het begrip "nederleggen" ten opzichte van het begrip "opslag" uit de Wet milieubeheer is in de begripsomschrijving in art. 1.1 verwoord. Het nederleggen van gevaarlijke stoffen moet worden gezien als het tijdelijk onderbreken van vervoer. Niet altijd is er een directe aansluiting van het ene voermiddel op het volgende. De onderhavige bepaling is aanvullend op de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Het RVGZ geeft geen nadere regels voor de hier bedoelde onderbreking van het vervoer. Het RVGZ verwijst hiervoor naar de samenladings- en stuwagevoorschriften voor een zeeschip volgens de IMDG-code van de IMO. Tegen deze achtergrond is bij het regelen van deze materie gekozen voor aansluiting bij de samenladings- en stuwagevoorschriften van de IMDG-code; de onderhavige bepaling is een vertaling naar de lokale situatie.

#### Artikel 3.3.9 Plaatsing eenheden

Het verlenen van assistentie is hier in ruime zin bedoeld. Hieronder kunnen zowel de hulpverleningsvoertuigen van de brandweer als de gezondheids-, en politie- en milieudiensten worden verstaan, alsmede de voertuigen van de beheerder van het betrokken haventerrein die worden ingezet voor hulpverlening. Bij ongevallen met gevaarlijke stoffen is met name de windrichting van belang. Deze bepaalt de aanrijroute, welke zoveel mogelijk bovenwinds moet zijn gelegen. Het tweede lid beoogt hierin te voorzien.

#### Artikel 3.3.10 Laden en lossen vanuit tanks, zoals bedoeld in de vervoerswetgeving, op de wal

Het eerste lid heeft betrekking op die gevallen waarin de Wet milieubeheer of de Wet vervoer gevaarlijke stoffen niet in voorziet. Van het verbod in het eerste lid

kan ontheffing worden verleend in het geval de veiligheid of anderszins kan worden gewaarborgd.

#### Artikel 3.3.11 Ongelukken en gevaar

Dit artikel vormt het equivalent van artikel 3.2.3 inzake het melden van stoffen en voorwerpen die in het openbaar water terechtkomen.

#### Artikel 3.3.13 Niet intrinsiek veilige apparatuur

Deze bepaling is opgenomen in verband met het toenemende gebruik van mobiele telefoons en digitale camera's, zowel op de wal als aan boord van schepen. Deze apparatuur is vaak van een niet intrinsiek veilig type en dienen dus uit het oogpunt van veiligheid uit te staan. De vaste apparatuur aan boord van een schip valt niet onder de strekking van dit artikel, dit is geregeld in het SOLAS verdrag. De stand van zaken per 1 april 2004 voor wat betreft de elektrische eisen waaraan de overige apparatuur dient te voldoen is Publicatie 92 (Electrical Installation in Ships) door het International Electrotechnical Commission.

### § 3.4 Oliehavengebied

#### Artikel 3.4.1 Oliehavengebied

Ingevolge artikel 3.4.2 lid 1 is het verboden om zich in het oliehavengebied te bevinden of te varen tenzij het een tankschip of een combinatietankschip betreft dat op grond van artikel 3.3.1 in het oliehavengebied moet afmeren. Het is daarom noodzakelijk dat het college het oliehavengebied aanwijst.

#### Artikel 3.4.2 Toegang tot het oliehavengebied

Op grond van het verhoogde risico in het oliehavengebied gelden hier zwaardere eisen in het belang van de veiligheid. De in het derde lid opgenomen mogelijkheid van een ontheffing is vooral bedoeld voor het toeleveringsverkeer. Er zijn meerdere mogelijkheden om voor een ontheffing in aanmerking te kunnen komen: Er kan aangetoond worden dat het schip geschikt is voor de vaart in het oliehavengebied. Een daartoe strekkende verklaring van de Scheepvaartinspectie moet worden ingediend bij de havenmeester. Indien deze verklaring niet overlegd kan worden zal bekeken worden of het schip aan door de havenmeester gestelde eisen voldoet. Indien een schip éénmalig in de oliehaven moet zijn, bijvoorbeeld een kraanponton, zal een eenmalige ontheffing verstrekt worden. Het verlenen van de ontheffing en de te geven operationele aanwijzingen zullen afhangen of het schip een verklaring heeft, voldoet aan de eisen van de havenmeester of eenmalig in het oliehavengebied moet zijn om aldaar de aangevraagde activiteiten uit te voeren..

#### Artikel 3.4.3 Bedrijfsklaar hebben van een schip in het oliehavengebied

Dit artikel is van toepassing op op alle schepen die zich in het oliehavengebied bevinden en voor zover het niet geregeld is in het RVGZ. Uit veiligheidsoverwegingen moet elk schip dat in het oliehavengebied ligt direct kunnen vertrekken dan wel moet er in noodgevallen zo snel mogelijk externe hulp kunnen worden geboden. In het oliehavengebied liggen niet alleen schepen met gevaarlijke stoffen. Een tankschip met melasse of een schip dat tot het toeleveringsverkeer behoort, moet ook altijd bedrijfsklaar zijn. Deze regels sluiten aan bij de gangbare praktijk. Gezien het karakter van het oliehavengebied - het bestaan van een verhoogd risico - is deze in vergelijking

met art. 3.1.7 verscherpte regeling inzake het bedrijfsklaar hebben van het schip noodzakelijk.

#### Artikel 3.4.4 Afmeren in het oliehavengebied

In het Noordzeekanaalgebied zijn een beperkt aantal sleepboten beschikbaar. Het komt veelvuldig voor dat alle sleepboten bezig zijn met het verlenen van sleepbootassistentie. Dit heeft tot gevolg dat indien er op ad-hoc basis een sleepboot ter assistentie wordt besteld, het soms enige uren kan duren voordat men over een sleepboot kan beschikken. Dit heeft consequenties voor tankschepen. Bij een uitslaande brand op een haventerrein kan het in verband met de veiligheid noodzakelijk zijn om de aldaar afgemeerde tankschepen met spoed te verhalen. Om die reden is het nodig dat tankschepen "met het voorschip in de richting van het Noordzeekanaal" afmeren. In geval van nood kan het tankschip op eigen kracht en zo snel mogelijk, zonder uitgebreide manoeuvres, wegvaren van het risicogebied in een oliehavengebied.

Het niet voldoen aan de verplichting om vooruit varend direct in de richting van het Noordzeekanaal te kunnen vertrekken is in het tweede lid van dit artikel mogelijk gemaakt indien ligplaats wordt ingenomen bij een werf, bij een herstellingsinrichting, in een boeienspan of aan boeien.

Tankschepen kunnen vaak in verband met reparatie bij een werf niet met het voorschip in de richting van het Noordzeekanaal liggen en kunnen aldaar wel gevaarlijke stoffen aan boord hebben. Deze situatie moet uitgesloten worden van de gestelde verplichting. Door het artikel aan te vullen met het hierboven gestelde, zijn bijna alle mogelijkheden genoemd waarbij een situatie denkbaar is dat een tankschip niet met het voorschip in de richting van het Noordzeekanaal zal afmeren.

Mocht desondanks een ontheffing van de in dit artikel gestelde verplichting noodzakelijk zijn, dan kan deze worden aangevraagd.

#### Artikel 3.4.5 Rook en vuur

De werkzaamheden die op grond van het eerste lid, aanhef, onder a, zijn verboden, kunnen meer omvatten dan de verbouwings-, herstel- of sloopwerkzaamheden die in artikel 3.2.1 aan banden worden gelegd. Omdat feit dat het oliehavengebied een gevaarlijker gebied is, is het noodzakelijk dergelijke werkzaamheden aan stringentere regels te binden.

#### Artikel 3.4.6 Oliehoudende vezels

De in deze bepaling genoemde stoffen kunnen onder bepaalde omstandigheden spontaan ontbranden; in het belang van de veiligheid wordt beoogd dat met deze stoffen in het oliehavengebied zorgvuldig wordt omgegaan.

### § 3.5 In ontvangst nemen van scheepsafval en ladingresiduen

Deze paragraaf bevat aanvullende bepalingen op de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs) en de krachtens deze wet genomen besluiten. Op grond van deze wet draagt de havenbeheerder zorg voor een toereikende voorziening, geschikt voor het in ontvangst nemen van scheepsafval en overige schadelijke stoffen dan wel restanten van schadelijke stoffen, afkomstig van schepen die de betreffende haven gewoonlijk aandoen. Een havenontvangstvoorziening is zodanig dat aan de schepen die er gebruik van maken geen onnodig oponthoud wordt veroorzaakt. De artikelen die over de ontvangstvoorzieningen handelen, hebben een uitvoerend, aanvullend en een lokaal karakter.

De Europese Richtlijn 2000/59/EG betreffende havenontvangstvoorzieningen

voor scheepsafval en ladingresiduen hebben geleid tot wijziging van de Wvvs. Belangrijkste wijziging is dat de havenbeheerder voor zijn haven verplicht is om een, door de Minister goed te keuren, Havenafvalstoffenplan te ontwikkelen. De belangrijkste onderdelen van dit plan bestaan uit het beschrijven van procedures (operationeel en administratief) om tot een goede en vlotte afgifte van scheepsafval en overige schadelijke stoffen dan wel restanten van schadelijke stoffen te komen en het vaststellen van tarieven en afgiferechten.

Het in deze paragraaf gehanteerde begrip aanwijzing heeft een andere betekenis dan de in deze verordening opgenomen operationele aanwijzingen. Het hier gebezigde begrip moet letterlijk worden genomen en heeft het karakter van een vergunning, wat in het derde lid tot uitdrukking komt. Op grond van de Wet milieubeheer heeft een bedrijf verplicht een vergunning nodig voor het in ontvangst mogen nemen van scheepsafval en overige schadelijke stoffen dan wel restanten van schadelijke stoffen. De verplichting die in de VHB gesteld wordt om tevens te beschikken over een aanwijzing is derhalve aanvullend. Aan de aanwijzing kunnen door het college nadere voorschriften worden verbonden.

#### Artikel 3.5.1 Aanwijzen van bedrijven met ontvangstvoorzieningen

De in deze bepaling opgenomen voorschriften en beperkingen zijn noodzakelijk voor het feitelijk vorm geven van de verantwoordelijkheid ter zake van een goed verloop van het in ontvangst nemen en bewaren van schadelijke stoffen.

#### Artikel 3.5.2 Bekendmaken van op grond van artikel 3.5.1 aangewezen bedrijven

Deze bepaling maakt voor de gebruikers transparant bij welk bedrijf welke schadelijke stoffen kunnen worden afgegeven en beoogt hiermee eventuele malversaties tegen te gaan. Bekendmaking zal doorgaans plaatsvinden op de gebruikelijke wijze in vakbladen, almanakken en dergelijke.

#### Artikel 3.5.3 Melding afgifte

Het college kan bijvoorbeeld een meldingsformulier vaststellen.