

Besluitnummer: 2021/54

Aanwijzingsbesluit kenmerken zeegaande pontons als bijzonder transport in het CNB-gebied

De directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied

Gelet op:

- De artikelen 1.02, 1.04, 1.06, 1.21a, 1.28, 1.28a en 1.28b van Het Binnenvaartpolitiereglement
- Artikel 4, derde lid van het loodsplichtbesluit van 16 augustus 1995
- De artikelen 3 en 3 van De Wet zeevarenden 1 januari 2019
- Het Besluit mandaat, volmacht en machtiging van 3 december 2019, met nummer ZD2019 op basis waarvan door de directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied in mandaat besluiten kunnen worden genomen, namens het college van burgemeester en wethouders.

Overwegende dat:

- de directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied, namens het college, bevoegd is (delen van) vaarwegen aan te wijzen waar voor bepaalde categorieën van schepen aanvullende maatregelen gelden ten aanzien van hun beperkte vermogen om te voldoende veilig te manoeuvreren in verhouding met de vaarwegkarakteristiek
- het bevaren van de vaarwegen en havenbekkens door zeegaande pontons niet is gewenst vanwege de ordening, veilige en vlotte afhandeling van de scheepvaart
- Om deze redenen het gewenst is om zeegaande pontons te kenmerken als bijzonder transport om in het CNB-gebied te kunnen varen

Besluit:

I.

In het bepaalde bij of krachtens dit besluit wordt verstaan onder een:

zeegaand ponton; elke vaartuig dat niet over een eigen voortstuwing beschikt en uitsluitend kan worden voortbewogen door het te slepen of te duwen met een ander vaartuig

II.

Zeegaande pontons kunnen onder de volgende voorwaarden in het CNB-gebied varen;

A. Aanvraagprocedure zeegaand ponton door het CNB-gebied

De aanvraag van de passage een zeegaand ponton door het Noordzeekanaalgebied moet minimaal 72 uur voor aankomst aan de buitengrens van het gebied of vertrek van een ligplaats in het CNB-gebied worden gemeld aan de directeur CNB. De melding moet worden gedaan via het meldloket van Portbase (<https://www.portbase.com/services/melding-schip/>).

B. Voorwaarden voor zeegaande pontons die door het CNB-gebied willen varen;

- a. De pieren moeten met minimaal mogelijke ingekorte sleepdraad aangelopen worden, binnen de pieren moet de sleepdraad tot die lengte ingekort worden om veilig naar de sluizen en ligplaats te varen en af te meren
- b. In geval van loodsplicht mag de loods dit vanaf de 'leading tug' doen
- c. In overleg en met toestemming van de verkeersleiding wordt bepaald of en waar de vastmakers aan boord kunnen. Dit kan per marifoon of m.b.v. de reguliere contactgegevens op de website (<https://www.portofamsterdam.com/nl/scheepvaart/zeevaart/vergunningen-ontheffingen>)
- d. De vastmakers aan boord van het ponton moeten voldoen aan de kwaliteitseisen die volgens Wet zeevarenden aan de bemanning van zeeschepen wordt gesteld die dezelfde werkzaamheden moeten verrichten.
- e. In de Buitenhaven moeten assisterende sleepers per eerste gelegenheid vastmaken zodat het ponton zo snel mogelijk voldoende veilig manoeuvreerbaar is.
- f. In de Buitenhaven moeten voldoende vastmakers aan boord van het ponton worden gezet zodat zij het meergerei gereed hebben voordat, inkomend, het Forteiland is gepasseerd.
- g. De vastmakers blijven aan boord van het ponton totdat het veilig op de ligplaats is afgemeerd.
- h. Voor een loodsplichtig ponton geldt dat het gebruik van vastmakers verplicht is
- i. voor de uitgaande reis gelden dezelfde voorschriften als voor de inkomende reis met dien verstande dat vastmakers pas na passeren van het Forteiland in de Buitenhaven van boord mogen worden gehaald
- j. In overleg met en na toestemming van de vts-operator mag de gezagvoerder de sleepdraad ten behoeve van het slepen op zee in de Buitenhaven verlengen.
- k. Na het passeren van de pieren en zonder hinder voor de overige scheepvaart kan de sleepdraad uitgevierd worden tot de vereiste lengte van de sleep over zee.

III

Dit besluit treedt in werking op een nader door het college te bepalen tijdstip. Het besluit wordt gepubliceerd als een Bekendmaking aan de scheepvaart IJmond Noordzeekanaalgebied Centraal Nautisch Beheer (BASIJN).

IV.

Dit besluit wordt aangehaald als Aanwijzingsbesluit kenmerken zeegaande pontons als bijzonder transport in het CNB-gebied

Aldus vastgesteld namens het college van burgemeester en wethouder op 27 december 2021.

De directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied

J.H.M. Mateyo

Toelichting

Onder het transport van zeegaande pontons wordt verstaan 'het transport van een ponton zonder eigen voortstuwing en die uitsluitend als 'dood schip' door een zeesleper wordt voortbewogen'. Voor het zeegaande traject (van rede tot rede) is het in het algemeen voldoende dat het transport door een enkele sleper worden gesleept, omdat op zee alle ruimte is om veilig te navigeren en te manoeuvreren.

Ten behoeve van het manoeuvreren in de aanloop naar de pieren, Buitenhaven, sluizen, Noordzeekanaal en havenbekkens, is de manoeuvreercapaciteit van het ponton met enkel een zeesleper onvoldoende. In de vaarweg naar de pieren en sluizen neemt de intensiteit van het scheepvaartverkeer toe, de manoeuvreerruimte wordt kleiner en ook de invloed van de stroom ten gevolge van getij en meteorologische omstandigheden vragen aanvullende maatregelen om het ponton veilig te verslepen.

De vaarwegbeheerder/bevoegd autoriteit is binnen zijn beheergebied verantwoordelijk voor de veiligheid in en rond de vaarwegen. Daarbij is het essentieel dat de bereikbaarheid van de haven gewaarborgd blijft, de verkeersstromen geordend zijn zodat de capaciteiten van vaarweg en kunstwerken optimaal worden benut; een veilige, vlotte en milieuverantwoorde verkeersafhandeling moet worden bewerkstelligd.

Gelet op de beperkte manoeuvreercapaciteit van pontons met behulp van slepers in het hierboven genoemde vaarwater ziet de bevoegd autoriteit (voor het NZK-gebied de directeur CNB en tevens (Rijks)havenmeester in mandaat namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat) zich genooddaakt aanvullende maatregelen te nemen om de veiligheid in en rond de vaarwegen en kunstwerken te borgen. Gezien de aard, kenmerken en overeenkomsten onderling van transport met zeegaande pontons, verdient het aanbeveling om dit als doelgroep op zich te beschouwen en daar categorale voorwaarden voor te bepalen.

Richtlijn

Op basis van bestaande wetgeving (waaronder het Binnenvaartpolitiereglement) is in dit document een richtlijn opgesteld die richtinggevend is voor de operatie om voorschriften te stellen aan een transport van een, al dan niet loodsplichtig, ponton in het beheersgebied.

Een sleep wordt gezien als een regulier transport, waar geen extra voorschriften voor nodig zijn, omdat het geen bijzonder transport is (artikel 1.21 van het Binnenvaartpolitiereglement).

Echter, voor het Noordzeekanaalgebied ziet de bevoegd autoriteit zich genooddaakt om aanvullende eisen te stellen aan de manoeuvreercapaciteit ten einde de veiligheid in de vaarweg en van de kunstwerken en het vlotte reisverloop te borgen.

Zeegaande pontons worden in de praktijk al sinds tijden tot de categorie 'Bijzonder Transport' gerekend voor het Noordzeekanaal en de daaraan gelegen havens, maar worden tot op heden individueel door maatwerk behandeld, terwijl in het algemeen het pakket aan maatregelen eensluidend is.

Zij zijn zonder aanvullende maatregelen niet verenigbaar met de karakteristiek en met de afmetingen van de vaarweg (Binnenvaartpolitiereglement). Deze aanvullende eisen mogen niet in strijd zijn met de wet en moeten doelmatig zijn. Van de vaarweggebruiker wordt verwacht dat hij de noodzakelijke kennis heeft, danwel dat hij wordt bijgestaan door een bevoegd deskundige (registerloods) zodat de vereiste kennis aan boord is en er naar gehandeld wordt.

Het transport is loodsplichtig als een van de rompen een loa heeft van meer dan 75 meter lengte. In samenspraak met de loodsdienst is afgesproken dat de loods aan boord gaat van de 'leading tug' omdat dit de communicatie ten behoeve van het veilige varen/manoeuvreren bevordert.

Met betrekking tot de samenstelling, eisen en kwalificaties van de bemanning is de wetgeving duidelijk (Wet zeevarenden – Hoofdstuk 2 de bemanning van zeeschepen). Voor de vastmakers die aan boord worden geplaatst op het inlandse deel van het traject, geldt dat zij aan dezelfde kwaliteitseisen moeten voldoen als die gelden voor een reguliere bemanning. Voor het Noordzeekanaalgebied geldt dat voor vastmakers gebruik gemaakt moet worden van erkende bootliedenorganisaties volgens de regionale havenverordening.

Inkomend moeten de vastmakers dusdanig tijdig aan boord komen, dat zij ruim de tijd hebben om het meergerei gereed te maken voor het afmeren. Uitgaand is het voorschrift dat het transport gereed is voor de reis over zee voordat de vastmakers van boord gaan en voordat het transport de pieren passeert.