

Toelichting op de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2023

Considerans verordening

Een van de doelstellingen van de Havenverordening is de ordening van/in de haven. Dat begrip is niet meteen op het eerste oog duidelijk. Bedoeld is niet de ruimtelijke ordening; daar gaan de raad (bestemmingsplannen) en het college (vergunningen, uitwerkings- en wijzigingsplannen) over. Met het begrip 'ordening' wordt beoogd een efficiënt gebruik van de haven. De considerans van de verordening is aangepast. In de verordening wordt verder het begrip efficiënt gebruik van de haven gehanteerd.

Verhouding tot andere regelgeving

De bepalingen in de Havenverordening zijn aanvullend ten opzichte van hogere (inter)nationale regelgeving. Wat betreft de nationale regelgeving valt in het bijzonder te denken aan het Binnenvaartpolitiereglement, de Regeling meldingen en communicatie scheepvaart, de Regeling vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen, de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (na invoering van de Omgevingswet in het Besluit activiteiten leefomgeving). Bij internationale regelgeving valt te denken aan MARPOL, SOLAS en ADN.

Relatie artikelen onderling

De artikelen in de Havenverordening staan niet op zichzelf. De artikelen kunnen een relatie of afhankelijkheid hebben met andere paragrafen en artikelen in de verordening. De Havenverordening dient dan ook als geheel gezien en gelezen te worden om te kunnen bepalen of een bepaalde handeling of gedraging al dan niet is toegestaan.

Artikelsgewijze toelichting

Hieronder is de artikelsgewijze toelichting zoals deze luidt met inbegrip van de derde wijziging (gecumuleerde toelichting) opgenomen. Niet alle artikelen hebben een toelichting, alleen de artikelen die een toelichting behoeven zijn toegelicht.

Paragraaf 1 Algemene bepalingen

Artikel 1.1 Begripsomschrijvingen

De begrippen die in de Havenverordening worden gebruikt en uitleg behoeven, zijn ondergebracht in artikel 1.1. Daarbij is gekozen om aan te sluiten bij definities in nationale en internationale regelgeving.

Hieronder volgt een toelichting op een aantal begrippen.

Gevaarlijke stoffen

De definitie van gevaarlijke stoffen is gebaseerd op de indeling vanuit de internationale vervoerswetgeving, waarbij het criterium veiligheid tijdens het vervoer en behandeling wordt gehanteerd. Gevaarlijke stoffen zijn alle stoffen zoals genoemd in de in deze definitie opgesomde vervoerswetgeving.

Het onderscheid tussen gevaarlijke en schadelijke stoffen (zie hieronder) is voor de toepassing van diverse artikelen in de verordening van belang. Een als lading vervoerde stof kan louter gevaarlijk zijn, louter schadelijk, in de zin van verontreinigend voor het mariene milieu, of zowel gevaarlijk als schadelijk. Vervoerde eetbare olie in bulk in een tanker is bijvoorbeeld een schadelijke, maar géén gevaarlijke stof. Vervoerde benzine in

bulk in een tanker is zowel een schadelijke als gevaarlijke stof, terwijl benzine vervoerd in een tankcontainer alleen een gevaarlijke stof is.

Haven

Hier wordt gedefinieerd wat onder het begrip "haven" valt. Dit begrip moet in samenhang met artikel 1.2 van de Havenverordening worden gelezen. De verordening geldt in de haven. Daartoe behoren ook de langs het water gelegen kunstwerken.

Havenmeester

Onder het begrip "havenmeester" wordt de publiekrechtelijke, door het college aangewezen havenmeester verstaan, dat wil zeggen de autoriteit die in de haven toeziet op het efficiënt gebruik van de haven, het milieu en veiligheid, voor zover deze gemandateerde taken heeft of op basis van de Havenverordening de bevoegdheid zelf heeft.

Inerte atmosfeer

Een zodanige atmosfeer dat bij vermenging met lucht geen explosief mengsel kan ontstaan, waarbij het volumepercentage zuurstof en koolwaterstofgas voldoet aan de relevante IMO-verplichtingen.

Infrastructuur

Het begrip infrastructuur komt in deze verordening voor, bijvoorbeeld in artikel 3.7. Het opnemen van een definitie voorkomt onduidelijkheid over de strekking van het artikel waar het begrip in voorkomt.

Kapitein en schipper

De kapitein of de schipper is degene die de feitelijke leiding heeft over een schip. Dit is in principe de (papieren) kapitein, maar kan ook zijn vervanger zijn, of iemand anders van de bemanning die op dat moment de feitelijke leiding heeft. De begripsbepalingen "kapitein" en "schipper" zijn van belang voor artikel 1.3 waarin de is opgenomen dat de bepalingen van deze verordening (in principe) van toepassing zijn op de schipper of kapitein, tenzij een ander is aangewezen op wie de bepalingen van in deze verordening van toepassing zijn.

Ontgasvoorziening

Op bovenlokaal niveau worden regels gesteld die het ontgassen van ladingtanks met gevaarlijke dampen naar de atmosfeer beperken. Schepen dienen hun ladingtanks dan op een andere wijze van hun gevaarlijke dampen te ontdoen. Dit zal via een ontgasvoorziening moeten plaatsvinden.

Deze ontgasvoorziening kan zowel op een vaste locatie als op een mobiele locatie (bijvoorbeeld op een schip of een truck) worden geplaatst. Een ontgasvoorziening kan ook ingezet worden voor het afvangen van dampen tijdens de overslag van schadelijk of gevaarlijke stoffen waarvoor een aansluiting op een dampretourleiding is vereist. Voor ontgasvoorzieningen die niet onder een omgevingsvergunning van een inrichting vallen dan wel, na de invoering van de Omgevingswet, op een locatie mogen plaats vinden op basis van het Besluit activiteiten leefomgeving, kan de havenmeester een vergunning verlenen.

Open schoonmaken en gesloten schoonmaken

In de verordening wordt onderscheid gemaakt tussen het open en gesloten schoonmaken. Hiervoor is gekozen om in de artikelen over het schoonmaken van ladingtanks duidelijk te maken wanneer dampen van bepaalde gevaarlijke of schadelijke stoffen naar de atmosfeer mogen worden geventileerd.

Schadelijke stoffen

In deze begripsomschrijving wordt alleen nog naar de Wet voorkoming verontreiniging door schepen verwezen. In deze wet worden alle schadelijke stoffen aangewezen. Om die reden behoeft het college, zoals voorheen het geval was, deze stoffen niet nader aan te wijzen.

Scheepsafvalstoffen

De definitie is gewijzigd als gevolg van een wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen. In de voorgaande wet werd gesproken over 'scheepsafval', de nieuwe wet hanteert het begrip 'scheepsafvalstoffen'. De definitie is dezelfde als die de wet gebruikt. "Scheepsafvalstoffen" is gedefinieerd als het afval van een schip met inbegrip van ladingresiduen, dat ontstaat tijdens de exploitatie van een schip of tijdens laad-, los en schoonmaakactiviteiten. Specifiek zijn vermeld: olie-afval uit de machinekamer, huishoudelijk afvalwater, huisvuil, klein gevaarlijk afval en ozon aantastende stoffen, die voorkomen in bijvoorbeeld oude brandblussers. Daarnaast bevat het begrip "scheepsafvalstoffen" ook ladinggebonden afval, zoals stuw hout en verpakkingsmateriaal. Ladingresiduen, zowel droog als nat, zijn stoffen die achterblijven na lossing van de lading en vallen ook onder deze definitie.

Ventileren

Met de begripsomschrijving van ventileren wordt aangesloten bij de bepalingen uit het (nog vast te stellen) CDNI. Het CDNI stelt een grens waaronder de dampen naar de buitenlucht mogen worden geventileerd, de zogenaamde Accepted Vent Free Level. Deze komt overeen met 10% van de onderste explosiegrens van een (brandbare) stof.

Vluchtige organische stoffen

Hierbij wordt onder een organische verbinding, een verbinding verstaan die ten minste het element koolstof bevat en daarnaast nog één of meer van de volgende elementen: waterstof, halogenen, zuurstof, zwavel, fosfor, silicium of stikstof, met uitzondering van koolstofoxiden, anorganische carbonaten en bicarbonaten.

Zeeschip

Ten aanzien van het begrip "zeeschip" wordt opgemerkt dat schepen die de vereiste documenten hebben om op de binnenwateren en op zee te varen (de zogenaamde binnen-buitenschepen), op grond van deze definitie worden aangemerkt als zeeschip.

Zeekwetsbare gebouwen

Met deze gebouwen is aangesloten bij de (komende) Omgevingswet die voor de externe veiligheid andere begrippen gebruikt. Uitgevoerd onderzoek heeft al rekening gehouden met deze nieuwe indeling van kwetsbare objecten/gebouwen en het vaststellen van milieucirkels rondom zeer kwetsbare gebouwen.

Artikel 1.2 Waar gelden deze regels?

Deze verordening is van toepassing in de haven. Zie ook de toelichting bij het begrip "haven" dat van belang is om de reikwijdte te kunnen bepalen.

Het toepassingsgebied beperkt zich niet tot de als haven omschreven wateren, maar strekt zich tevens uit over alle tot de haven behorende bouwwerken en kademuurs. Het is duidelijk dat ook vanaf de wal een efficiënt gebruik van de haven en de veiligheid ongunstig kan worden beïnvloed.

Artikel 1.3 Op wie is deze verordening van toepassing?

De bepalingen van deze verordening zijn (in principe) van toepassing op de schipper of kapitein. In enkele artikelen in de verordening is expliciet bepaald dat "eenieder" zich aan dat voorschrift dient te houden (bijvoorbeeld het artikel dat niet-rechthebbenden verbiedt om een schip vast te houden (artikel 3.8), de mogelijkheid voor "eenieder" om werkzaamheden aan een schip te verrichten (artikel 4.5) of zich aan het plan van aanpak te houden (artikel 4.7)).

Artikel 1.5 Voorschriften en beperkingen

Overtredingen bij of krachtens deze verordening kunnen worden bestraft. Dat geldt ook voor overtreding van de aan een toestemming verbonden voorschriften of beperkingen.

Artikel 1.7 Geldigheidsduur

Een toestemming die wordt verleend voor een eenmalige gedraging of handeling, wordt verleend voor de duur van die gedraging of handeling. De termijn is vermeld in de ontheffing en hangt samen met de aanvraag. Een toestemming kan worden verleend voor de maximale duur van vijf jaar. Het tweede geeft de mogelijkheid om in bepaalde situaties hiervan af te wijken.

Het college kan in spoedeisende gevallen een ontheffing mondeling verlenen voor een eenmalige gedraging of handeling. Wel wordt de ontheffing daarna zo spoedig mogelijk op schrift gesteld.

Artikel 1.9 Ontheffing en vrijstelling van geboden en verboden

In de verordening zijn in de artikelen zelf geen ontheffings- of vrijstellingsmogelijkheden opgenomen. Er wordt volstaan met deze algemene mogelijkheid om ontheffing of vrijstelling te verlenen voor de verboden en geboden in de verordening. Deze mogelijkheid is niet beperkt. Voorwaarde is wel dat de aanvrager aannemelijk maakt dat de voorwaarden zoals die in dit artikel vermeld zijn, worden gewaarborgd, en niet het college. Deze mogelijkheid is algemeen opgenomen omdat bij het opstellen van de verordening niet alle ontwikkelingen die zich in de scheepvaart voordoen, (kunnen) zijn voorzien.

Artikel 1.10 Melding aan de Havenmeester

Voor welke handelingen een meldplicht geldt, is in verschillende artikelen in deze verordening zelf geregeld. De wijze waarop, wat en wanneer deze melding moet plaatsvinden, wordt geregeld via een apart besluit van de Havenmeester. Algemeen is de bevoegdheid van de Havenmeester om voorwaarden te stellen waaraan een aanvraag of toestemming moet voldoen.

Paragraaf 3 Efficiënt gebruik van de haven

Artikel 3.1 Verkeerstekens en bekendmakingen met dezelfde strekking als een verkeersteken

In het Binnenvaartpolitiereglement (Bpr) is een voor Nederland uniform systeem van verkeerstekens geregeld. Om dit systeem niet te doorkruisen, is in dit artikel vastgelegd dat het college dezelfde tekens gebruikt ten behoeve van een efficiënt gebruik van de haven. Het Bpr regelt de verkeersafhandeling, terwijl deze verordening het havengebruik regelt vanuit bepaalde belangen (milieu, efficiënt gebruik van de haven en veiligheid). Door nu, middels dit artikel, de borden uit het Bpr verplicht te stellen, ontstaat er uniformiteit in verkeersborden. Alleen de grondslag voor de borden kan dus verschillend zijn.

Artikel 3.2 Aanwijzen gebieden en periodes ligplaatsnemen

Dit artikel regelt in het algemeen dat het college bevoegd is gebieden aan te wijzen waar bepaalde typen schepen zich niet mogen bevinden dan wel voor ligplaatsen aan te geven welke activiteiten wel of niet zijn toegestaan. Dat kan ook voor een bepaalde periode zijn. Daarvoor zal het nodig zijn besluiten te nemen om bijvoorbeeld pleziervaartuigen uit havenbekkens te weren. In de vorige verordening was dat nog als verbod opgenomen.

Artikel 3.3 Nemen van een ligplaats

Het nemen van een ligplaats omvat tevens het ankeren of gebruik maken van spudpalen op de aangewezen ankerplaatsen.

Onderdeel d heeft betrekking op de door het college specifiek aangewezen openbare ligplaatsen voor tankschepen geladen met of leeg van onverpakte vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen. Dit lid is noodzakelijk omdat op niet-aangewezen openbare ligplaatsen in principe een verbod geldt voor het ligplaats nemen van deze schepen. Het artikelonderdeel verwijst daarom naar artikel 6.1 dat de aanwijzing regelt.

In onderdeel e is de uitzondering vermeld, wanneer een schip een specifieke ligplaatsvergunning en/of ontheffing heeft. Dit kan een specifieke ligplaatsvergunning of ontheffing zijn, die door het college is afgegeven, maar dit kan ook zijn een ligplaatsvergunning, die afgegeven is door een ander bevoegd gezag, zoals bijvoorbeeld Rijkswaterstaat. Als voorbeeld kan gedacht worden aan vaste ligplaatsen voor bunkerschepen.

Artikel 3.4 Deugdelijk afmeren

In het artikel wordt bewust niet verder omschreven wat onder deugdelijk en veilig afmeren wordt verstaan. Goed zeemanschap en bestaande richtlijnen, zoals de Guidelines on Mooring van Oil Companies International Marine Forum geven richting hoe een bepaald type schip dient af te meren en laten de verantwoordelijkheid voor het afmeren in eerste instantie bij de kapitein of de schipper.

In de praktijk komt het voor dat een schip slechts op een spring is afgemeerd en waarna wordt overgegaan tot lossen of laden. Hierdoor bestaat het gevaar dat lading in het oppervlaktewater wordt gemorst of materiële schade aan schip of infrastructuur ontstaat. Door het opnemen van de verplichting op deugdelijke wijze af te meren, kan hiertegen worden opgetreden. Het schip moet zodanig zijn afgemeerd dat geen voor- of achterwaartse verplaatsing kan plaatsvinden, zij het dat enige beweging als gevolg van golfslag of winddruk onvermijdelijk is en schade, anders dan door toedoen van menselijk handelen, wordt voorkomen.

Artikel 3.5 Omhoog brengen van schepen

Op grond van dit artikel is het mogelijk een schip omhoog te brengen als aan bepaalde voorwaarden is voldaan. In de vorige Havenverordening was een verbod op opvijzelen opgenomen. In verband met onduidelijkheid over het begrip 'opvijzelen' is ervoor gekozen de term 'omhoog brengen' op te nemen, wat feitelijk dezelfde betekenis heeft als opvijzelen. Tevens is ervoor gekozen de regeling niet meer alleen te laten gelden voor een boorinstallatie, een werkeiland of een soortgelijk object (hierna: werkeiland), maar voor een schip in het algemeen (daaronder vallen ook een booreiland etc.). In de definitiebepalingen zijn de specifieke objecten onder het begrip 'schip' opgenomen.

Het college kan gebieden aanwijzen waar dit omhoog brengen mogelijk is. Gebieden kunnen worden aangewezen als daar bijvoorbeeld geen kabels in de grond liggen of

andere belemmeringen die dergelijk activiteiten onmogelijk maken (veiligheid, onderwater infrastructuur, e.d.).

Indien een schip zich bevindt op een locatie waar deze activiteiten zijn toegestaan geldt het verbod niet, voor zover de activiteiten vallen binnen de werkingssfeer van de vergunning die is afgegeven krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of de activiteiten zijn toegestaan op basis van het Besluit activiteiten leefomgeving.

Artikel 3.6 Gebruik van voortstuwars, boegschroeven of hekschroeven

Dit artikel beoogt bescherming van de onderwaterinfrastructuur in de haven. In, onder en langs de haven bevinden zich onder meer kunstwerken, kabels, tunnels, pijpleidingen, kades en zinkers. Het gebruik van voortstuwars (schroeven), boegschroeven of hekschroeven kan schade veroorzaken aan deze infrastructuur, als deze anders worden gebruikt dan voor het bereiken of verlaten van een ligplaats.

Om deze reden is bepaald dat het gebruik van deze hulpmiddelen niet is toegestaan als het schade toebrengt of kan toebrengen aan de infrastructuur. Het is aan de schipper of de kapitein om te bepalen of het gebruik van de voortstuwars, boegschroeven of hekschroeven veilig plaats kan vinden.

Reden van het verbod is gelegen in het feit dat gebleken is dat door gebruikers van de haven gevaarlijke situaties kunnen worden veroorzaakt. Ook kan het proefdraaien van voortstuwars, boegschroeven of hekschroeven, maar ook het trachten los te komen, indien een schip aan de grond zit, grote schade veroorzaken.

Artikel 3.7 Gebruik van ankers en spudpalen.

In de onderwaterbodem van de haven bevinden zich op een groot aantal plaatsen infrastructuurele voorzieningen, zoals bodembescherming, leidingen en kabels. Het gebruikmaken van ankers of spudpalen zonder vooraf kennis te nemen van de locaties van deze infrastructuurele voorzieningen kan leiden tot beschadiging van deze voorzieningen. Het is alleen toegestaan ankers of spudpalen te gebruiken wanneer zeker is gesteld dat deze geen schade kunnen veroorzaken. Dit is in gebieden die door het college zijn aangewezen of op ligplaatsen met de betreffende verkeerstekens of besluiten die eenzelfde strekking hebben als een verkeersteken. In andere gevallen zal de informatie opgevraagd moeten worden bij de havenmeester.

Artikel 3.8 Rechthebbende

De titel bij deze bepaling komt beter overeen met de inhoud dan bij de vorige versie van de verordening. Een rechthebbende is iemand die rechten op het schip kan doen gelden, als rechtmatig gebruiker (eigenaar/huurder) dan wel gemachtigd is of anderszins (bijvoorbeeld een bestuursorgaan die gebruik maakt van zijn bevoegdheid bestuursrechtelijke sancties toe te passen).

Artikel 3.11 Operationele ruimte ligplaatsen

Het college kan aan een ligplaats een operationele ruimte toewijzen, een in drie dimensies (lengte, breedte en diepte) afgebakend waterperceel, waarbinnen schepen ligplaats kunnen nemen om hun activiteiten uit te voeren. Het vaststellen van de grenzen van deze ruimte geschiedt op een zodanige wijze, dat de eigenaar van de ligplaats onder praktisch alle omstandigheden al zijn reguliere scheepvaartontvangsten kan afhandelen, waarbij ook voldoende manoeuvreerruimte overblijft voor het vertrek en de aankomst van schepen op naburige ligplaatsen.

Het tweede lid spreekt over nautisch gebruik, daaronder wordt bijvoorbeeld verstaan de wijze waarop een schip moet worden afgemeerd of de kielspeling. Onder nautisch gebruik wordt niet verstaan: operationele handelingen zoals het overslaan van lading, het bunkeren van een schip of het ligplaats mogen nemen van een schip op basis van de eigenschappen van de lading.

De verantwoordelijkheid voor naleving is neergelegd bij de huurder, erfpachter of eigenaar (= beheerder) van de afmeervoorziening, waar de ligplaats aan ligt, aangezien deze beschikt over de actuele planning van verwachte scheepvaart op de ligplaats en het in zijn macht heeft in te grijpen, aangezien deze rechthebbende is van het desbetreffende stuk water.

In het vierde lid wordt een uitzondering gemaakt voor bunker- of dienstverlenende schepen om buiten de operationele ruimte hun activiteiten uit te oefenen. Gelet op het relatief kortdurende karakter van deze activiteiten is ervoor gekozen om deze bunkerschepen en dienstverlenende schepen een operationele melding aan de havenmeester te laten doen. Deze kan overzien of de operationele ruimte wordt overschreden en zo ja, of dit een knelpunt gaat opleveren in de scheepvaartafhandeling. Voor deze activiteiten is geen toestemming nodig. De melding kan de havenmeester wel aanleiding geven om bijvoorbeeld een aanwijzing te geven om bijvoorbeeld de activiteit uit te stellen. Op sommige ligplaatsen kan het onwenselijk zijn dat bunker- of dienstverlenende schepen buiten de operationele ruimte afmeren. In het vierde lid is daarom toegevoegd dat het college in het besluit als bedoeld in het eerste lid anders kan bepalen.

Artikel 3.12 Maatregelen onttrekking economisch verkeer

Dit artikel is opgenomen in de verordening om te voorkomen dat schepen door de eigenaar worden onttrokken aan het economisch verkeer (worden "opgelegd"), of niet vrijwillig onttrokken worden aan het economisch verkeer, omdat schepen onder beslag worden gelegd of dat schepen een vaarverbod krijgen opgelegd.

Bij een opgelegd schip blijft vaak een minimum aan bemanningsleden aan boord. Dit, om enerzijds te zorgen voor een kostenreductie en om er anderzijds voor te zorgen dat het minimale onderhoud dat aan boord vereist is, plaatsvindt. Bij een schip waarop beslag of een vaarverbod is gelegd, kan ook, vanwege de duur van de maatregel, een deel van de bemanning van boord gehaald worden.

Bij een gevaarlijke situatie in de haven dient in beginsel elk afgemeerd schip te allen tijde in staat te zijn op eigen kracht of met behulp van sleepboten onmiddellijk van ligplaats te veranderen. Daarnaast moet onder meer toegezien worden op een blijvende deugdelijke afmeersituatie.

Dit artikel biedt de mogelijkheid om doeltreffende maatregelen op te kunnen leggen aan de kapitein, schipper of exploitant van het schip om het efficiënte gebruik van de haven, veiligheid of het milieu ten aanzien van het schip en haar omgeving blijvend te waarborgen. Te denken valt aan het voorschrijven van een minimum aan bemanningssterkte.

Artikel 3.13 Vast- en losmaken van zeeschepen

Gelet op de veiligheid vereist deze verordening dat het vast- en losmaken van schepen gebeurt door professionele partijen. Dat zijn de bootlieden. Om de kwaliteit blijvend te garanderen is in een erkenning van de bootliedenorganisaties voorzien. Daarin staan eisen aan de beschikbaarheid en de vakbekwaamheid van het personeel waar de organisatie gebruik van maakt.

De in het eerste lid gehanteerde grens van 75 meter hangt samen met voorschriften voor loodsplichtige schepen die zijn opgenomen in het Loodsplichtbesluit 2021.

Voor de verplichting gebruik te maken van bootlieden wordt namelijk aangesloten bij de verplichting gebruik te maken van een loods: op historische gronden valt de “vastmaakplicht” samen met de loodsplicht. In de haven zijn schepen met een lengte van 75 meter of meer loodsplichtig, onafhankelijk van de plaats in de haven. Het tweede lid bevat een aantal uitzonderingen op het verbod diensten van bootman te verrichten. De mogelijkheid om los en vast te kunnen maken door bemanningsleden van het schip zelf is opgenomen voor gevallen waarbij geen hulp van derden is vereist, bijvoorbeeld indien vanwege de afmetingen van het schip het voorschrijven van professionele hulp niet redelijk zou zijn. In de gevallen als bedoeld in lid 2 onder a. en e. dient een melding aan de havenmeester te worden gedaan. Deze melding is opgenomen zodat de havenmeester weet dat van deze uitzondering gebruik wordt gemaakt en bijvoorbeeld vanwege weersomstandigheden kan ingrijpen.

Artikel 3.15 Eisen erkenning bootliedenorganisatie

De eisen voor de schepen die worden gebruikt voor het vast- en losmaken van zeeschepen zijn in nationaal verband gemoderniseerd en ondergebracht in de norm NEN 8431-cat. B. In deze norm zijn zoveel mogelijk internationale eisen opgenomen: de belangrijkste internationale bronnen zijn de EU-pleziervaartuigenrichtlijn, de EU-binnenvaartrichtlijn en de door ISO opgestelde eisen die gelden voor “small craft” (pleziervaart). Deze normen zijn actueel en internationaal geaccepteerd; daarom is het ten behoeve van het veilig met vastmakersboten kunnen varen én opereren belangrijk dat vastmakersboten daarbij aansluiten. Voor de (bestaande) vastmakersboten geldt een overgangstermijn: vanaf 1 januari 2028 moeten alle vastmakersboten aan de nieuwe standaard voldoen. Tevens is nieuw dat ook een (digitale) kopie van de verklaring van deugdelijkheid mag worden getoond, in plaats van de papieren versie ervan.

Artikel 3.17 Vervoer van personen.

Tot de invoering van dit artikel was het exploitatievergunningstelsel voor de passagiersvaart, ook voor het havenwater, opgenomen in de Verordening op het binnenwater 2010. Omdat het stelsel voor het havenwater (algemene regels) gaat afwijken van het stelsel voor het binnenwater, ligt het voor de hand het stelsel voor het havenwater op te nemen in de havenverordening, nu deze verordening voor de haven nautische regels bevat.

Ook voor pleziervaartuigen bevat dit artikel een regeling die overeenkomt met wat op het binnenwater is geregeld. Het varen met meer personen dan 13 is verboden. Voor het varen met minder personen zijn er geen regels. Dit is toegestaan.

Omdat er geen regels speciaal voor de passagiersvaart in deze verordening zijn opgenomen, is dit artikel in paragraaf 3 opgenomen dat regels bevat voor het efficiënt gebruik van de haven.

De primaire vaarwegen in het tweede lid zijn het Afgesloten-IJ, Buiten-IJ, het Noord-Hollandsch Kanaal, het Noordzeekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal.

Paragraaf 4 Veiligheid en milieu in de haven

Artikel 4.1 Verontreiniging en overlast door schepen

Dit artikel is opgenomen in het kader van het leveren van een bijdrage aan het verbeteren van de (lokale) geluid- en luchtkwaliteit in de haven. Het in het eerste gestelde verbod beperkt zich tot handelingen die plaatsvinden aan boord van een schip. Handelingen gepleegd vanaf de wal vallen buiten deze bepalingen. Deze handelingen worden geregeld in de milieuwet- en regelgeving.

Het gebruik van afvalverbrandingsovens aan boord van schepen is, ter voorkoming van gevaar, schade en hinder van afvalverbrandingsovens voor de omgeving, verboden. Eventueel zich aan boord bevindend afval kan worden afgegeven aan de daartoe bestemde inzamelaars.

Artikel 4.2 Verbod gebruik generator, hoofd- en hulpmotor

Dit artikel is opgenomen in het kader van het leveren van een bijdrage aan het verbeteren van de (lokale) geluid- en luchtkwaliteit in de haven. In door het college aan te wijzen gebieden is het verboden om terstond na het afmeren een generator of hoofd- en hulpmotor te gebruiken. Dat zullen meestal gebieden zijn die in of nabij gebieden liggen waar voor deze hinder gevoelige functies (zoals wonen) zijn gevestigd.

In deze gebieden zijn bij de ligplaatsen veelal aansluitingen voor de afname van elektriciteit ten behoeve van de binnenvaart gerealiseerd (walstroom). Er is geen verplichting tot het gebruik van de walstroomaansluiting. Er kan door het afgemeerde schip ook gekozen worden om gebruik te maken van een aan boord aanwezige, schone andere stroomvoorziening, zoals bijvoorbeeld accu's.

Artikel 4.3 Gevaar, schade of hinder opleverende schepen

De Scheepvaartverkeerswet regelt het toelatingsbeleid voor het varende verkeer. Artikel 4.3 regelt een goed havenbeheer en biedt tevens de mogelijkheid om in te kunnen grijpen als schepen ernstig gevaar, schade of hinder of ernstige gevolgen voor het efficiënte gebruik van de haven veroorzaken of kunnen veroorzaken.

De te treffen maatregelen kunnen van (min of meer) ingrijpende aard zijn en het kan om een grote variëteit aan maatregelen gaan, afhankelijk wat nodig is. Hierbij kan gedacht worden aan schepen die in brand staan, dreigen te zinken of schepen waaruit gevaarlijke stoffen lekken. De maatregelen kunnen variëren van het treffen van noodvoorzieningen aan boord van het schip, tot - in het uiterste geval - het verbieden van de binnenkomst of van verblijf van het schip in de haven.

Artikel 4.4 Veilige toegang

Een veilige toegang is beschreven in o.a. de SOLAS, Arboregelgeving en de Regeling vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen. Hierin staat beschreven wat onder een veilige toegang wordt verstaan. In het algemeen betekent een veilige toegang dat deze zo geplaatst dient te zijn dat deze geen gevaar of schade kan veroorzaken.

Het tweede lid maakt een uitzondering voor binnenvaartschepen. Een toegang kan tijdens het laden of lossen juist meer onveiligheid creëren. Wanneer een binnenvaartschip voor korte duur afmeert, bijvoorbeeld tijdens het bunkeren, auto afzetten, is het niet nodig om een veilige toegang op te hebben.

Artikel 4.5 Verrichten van werkzaamheden

Grote werkzaamheden aan schepen vinden doorgaans plaats op een locatie waar deze activiteiten zijn toegestaan, bijvoorbeeld op een scheepswerf of in een dok. Alle overige werkzaamheden kunnen worden verricht door de eigen bemanning, een reparatiefirma of werknemers van de stuwadoor. Om deze reden richt het artikel zich tot eenieder. Het verrichten van werkzaamheden kan gevaren met zich meebrengen.

Om te voorkomen dat overige werkzaamheden buiten een locatie waar deze activiteit is toegestaan worden uitgevoerd, uitgroeien tot werkzaamheden van grote omvang met inherente veiligheidsrisico's en grote tijdsduur zijn in het eerste lid, onder b, voorschriften opgenomen dat de duur van de werkzaamheden totaal ten hoogste zeven dagen mag zijn binnen de haven. Het eerste lid is ook van toepassing op de bedrijfsgereedheid van het schip. Werkzaamheden aan bijvoorbeeld de voortstuwingsinstallatie mogen niet leiden tot het belemmeren van de bedrijfsgereedheid voor een periode van meer dan zeven dagen. Verder is het verbod van open vuur en vonkvorming in het oliehavengebied, dat elders is geregeld, onverkort van kracht bij het verrichten van werkzaamheden.

Onder het in het tweede lid bedoelde tankschip wordt tevens begrepen een combinatietankschip, dat is omgebouwd tot bulkcarrier en nog slechts geschikt is voor het vervoer van droge lading. In de praktijk is gebleken dat in deze van scheepstype veranderde schepen restanten van voormalig vervoerde vloeibare lading achter kunnen blijven die bij het uitvoeren van werkzaamheden met vuur kunnen leiden tot ongewenste gevaarlijke situaties.

In het derde lid is bepaald dat werkzaamheden aan een installatie van een schip, die wordt aangedreven door specifieke brandstoffen, energiebronnen of hulpstoffen, niet zomaar zijn toegestaan. Het college kan hier voorwaarden aan stellen om het efficiënt gebruik van de haven en (milieu) veiligheid te waarborgen. Reden is dat dergelijke werkzaamheden zoveel gevaar met zich mee kunnen brengen dat enkel een melding niet volstaat.

Sloopwerkzaamheden zijn geregeld in het vierde lid. Met slopen wordt bedoeld het demonteren van de scheepsconstructie. Sloopwerkzaamheden zijn specifieke werkzaamheden die niet op het herstel van het schip gericht zijn, maar erop zijn gericht het schip uit de vaart te nemen.

Artikel 4.6 Ontsmetten

De in dit artikel opgenomen bevoegdheid ziet op het aanwijzen van ligplaatsen voor schepen die in Nederland worden behandeld met een ontsmettingsmiddel. Het ontsmetten van schepen in Nederland wordt geregeld in de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden.

Artikel 4.7 Lading die in het buitenland is ontsmet

Dit artikel is van toepassing op schepen die de haven aandoen en in het buitenland zijn beladen met aldaar of tijdens de reis ontsmette lading.

Schepen met losgestorte bulklading die bij aankomst in de haven behandeld zijn met een ontsmettingsmiddel dienen te handelen overeenkomstig het door het college vastgestelde plan van aanpak. Dit plan van aanpak beschrijft, gedurende de periode dat de lading onvoldoende vrij is van ontsmettingsmiddelen, de te treffen maatregelen om met name de veiligheid en het milieu op het schip en voor de omgeving te waarborgen.

In het plan van aanpak ligt een grote verantwoordelijkheid bij de gassingsleider. Door in het tweede lid de verantwoordelijkheid voor de naleving van het plan aanpak bij "eenieder" neer te leggen is het mogelijk om de persoon aan te spreken die de werkzaamheden op basis van het plan van aanpak ook daadwerkelijk uitvoert of laat uitvoeren.

Artikel 4.8 Vergunning ontvangst afval zeeschepen

Het gebruik van een ontvangstvoorziening voor schepen is geregeld in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs). Op basis van deze wet kan de havenmeester ontvangstvoorzieningen aanwijzen. Daarin voorziet deze bepaling. Drie groepen van bedrijven kunnen in aanmerking komen voor een vergunning: de overslagterminals en scheepsreparatiewerven, de bedrijven met een vaste inrichting aan de wal om de aangeboden schadelijke stoffen te ontvangen en eventueel te bewerken, te verwerken of te vernietigen en ten slotte de (transport)bedrijven die de afvalstoffen uitsluitend inzamelen met mobiele voorzieningen (lichters, voertuigen).

Uit de Memorie van Toelichting van de Wvvs blijkt dat een overlap met de vergunningvereiste voor een inzamelvergunning conform de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht/Omgevingswet door de wetgever ongewenst wordt geacht. De wetgever heeft bij de wijziging van de Wvvs uitdrukkelijk de keuze gemaakt om beantwoording van de vraag welke personen scheepsafvalstoffen mogen inzamelen, over te laten aan de regeling neergelegd in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht/Omgevingswet. Alleen bedrijven die beschikken over een op deze wet gebaseerde vergunning dan wel bedrijven waar die activiteiten zijn toegestaan, zijn gerechtigd tot het inzamelen van afvalstoffen van zeeschepen. De havenbeheerder kan wel gebruik maken van het instrument vergunning teneinde nadere voorschriften te kunnen geven aan bedrijven die scheepsafvalstoffen inzamelen in de haven. Dit betreffen operationele en administratieve voorschriften om zorg te dragen voor een goede logistieke infrastructuur in de haven. Een overslagterminal of scheepsreparatiewerf, die is aangewezen (een vergunning heeft gekregen) voor het in ontvangst nemen van afvalstoffen, mag slechts afvalstoffen accepteren die afkomstig zijn van zeeschepen, die bij het bedrijf worden geladen, gelost of gerepareerd. Het spreekt voor zich dat bedrijven, die het in ontvangst nemen, bewerken,

verwerken en vernietigen van afvalstoffen als hoofdbedrijf uitoefenen, door de aanwijzing ook verplicht zijn om alle aangewezen schadelijke afvalstoffen te accepteren. Transportbedrijven, zonder een vaste inrichting aan de wal voor het bewaren, bewerken of verwerken van afvalstoffen komen voor aanwijzing in aanmerking, mits zij ingevolge de milieuwetgeving gerechtigd zijn gevaarlijke afvalstoffen in te zamelen of te bewaren. Deze bedrijven worden door de aanwijzing verplicht tot aflevering van de ingezamelde scheepsafvalstoffen aan een bedrijf dat op basis van de milieuwetgeving bevoegd is die stoffen te bewerken, verwerken of vernietigen. De vergunning die is neergelegd in de Havenverordening heeft dus een ander oogmerk en een aanvullend karakter op de inzamelvergunning van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht/de algemene regels van het Besluit activiteiten leefomgeving.

Artikel 4.9 Minimumeisen vergunning ontvangst afval zeeschepen

In de Europese verordening (EU) 2017/352 zijn de eisen vastgesteld voor het vergunnen van bedrijven met een afvalontvangstvoorziening. Deze eisen zijn opgenomen in deze verordening en kunnen als minimumeisen worden gesteld aan de vergunningverlening.

Artikel 4.10 Vergunning mobiele ontgasvoorziening

Mobiele ontgasvoorzieningen kunnen op drie manieren worden geëxploiteerd. Ten eerste kunnen mobiele ontgasvoorzieningen buiten een bedrijf op een openbare kade worden gebruikt. In dit geval valt het gebruik van de mobiele ontgasvoorziening onder de werking van de provinciale "Beleidsregel gecontroleerd stilliggend ontgassen binnentankschepen buiten een inrichting Noord-Holland" (de Beleidsregel). De Beleidsregel is gebaseerd op de Wet milieubeheer. De mobiele ontgasvoorziening krijgt een ontheffing van Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland conform deze Beleidsregel. De vergunning op basis van de Havenverordening heeft in dat geval geen toegevoegde waarde ten opzichte van de ontheffing van de provincie Noord-Holland. Ten tweede kunnen mobiele ontgasvoorzieningen op het water hun diensten verlenen aan schepen. Het ontgassen valt dan niet onder de Beleidsregel of een omgevingsvergunning/de algemene regels van het (ontwerp) Besluit activiteiten leefomgeving. Deze mobiele ontgasvoorzieningen mogen hun activiteiten dan enkel uitvoeren met een vergunning van het college. De eisen die het college stelt aan door dergelijke bedrijven gebruikte mobiele ontgasvoorzieningen sluiten zoveel mogelijk aan bij de eisen die voor een walinstallatie worden gehanteerd, dan wel bij de voorschriften in of de ontheffing op basis van de Beleidsregel. Ten derde kunnen mobiele ontgasvoorzieningen op een locatie waar deze activiteit is toegestaan op de wal staan. In dat geval vallen de mobiele ontgasvoorzieningen onder de omgevingsvergunning/de algemene regels van het (ontwerp) Besluit activiteiten leefomgeving van het betreffende walbedrijf. In het tweede lid is een meldingsverplichting opgenomen voor het ontgassen naar een mobiele ontgassingsinstallatie. Deze meldverplichting is van toepassing voor het schip dat gaat ontgassen naar een mobiele ontgassingsinstallatie die valt onder de werking van de Beleidsregel of indien ontgast wordt naar een mobiele ontgassingsinstallatie die op een ander schip staat. Indien de ontgassingsinstallatie over een vergunning dient te beschikken zal ook in de vergunning een meldplicht voor de installatie worden opgenomen.

Artikel 4.11 Schoonmaken en ventileren van ladingtanks of sloptanks van tankschepen

Dit artikel regelt in zijn algemeenheid het veilig en milieuverantwoord schoonmaken van tanks, inclusief het gebruik van een ontgassingsinstallatie. Het beperken van emissies

maakt een belangrijk onderdeel uit van dit artikel. Slechts het onvermijdelijke laten ontsnappen van een klein restje gas bij het openen van de ladingtanks of sloptanks is toelaatbaar.

In het eerste lid, onder c, wordt geregeld dat de zogenaamde stankstoffen uit bijlage 2 en die niet onder het bepaalde onder a, b en d vallen, verboden zijn open schoon te maken. Uit het eerste lid volgt dat voor stoffen waar gesloten schoonmaken niet is voorgeschreven open mag worden schoongemaakt.

In het vierde lid is geregeld dat ventileren alleen is toegestaan op een locatie die de havenmeester daartoe heeft aangewezen. In de Havenverordening is het begrip ventileren opgenomen. Dit is de situatie waarbij de concentratie gevaarlijke gassen en dampen uit de ladingtank in het uitgeblazen mengsel onder vastgestelde waarden zit. Daarbij wordt zowel naar de limieten van brandbaarheid als de giftigheid gekeken. Of gevaarlijke gassen en dampen aan die limieten moet voldoen is weer afhankelijk van de classificatiecode die het heeft gekregen op basis van internationale vervoerswetgeving zoals het ADN. Voor de gassen en dampen van gevaarlijke stoffen die alleen de classificatiecode brandbaar ("F") hebben hoeft geen giftigheid gemeten te worden. Dit is wel het geval wanneer de stof de classificatiecode T heeft en in het ADN in tabel C kolom 18 van het ADN een giftigheidsmeter wordt vereist voor de betreffende stof. Hiermee wordt aangesloten bij internationale regelgeving

In het zesde lid is in zijn algemeenheid bepaald dat het schoonmaken van stoffen (als bedoeld in artikel 4.11 eerste lid), hetgeen mede inhoudt het openen of ventileren van deze ruimtes na het schoonmaken, door het college kan worden beperkt of verboden, indien atmosferische omstandigheden dit noodzakelijk maken. Hierover zijn afspraken gemaakt tussen de havenmeester en de milieuautoriteiten op basis van afgegeven weercodes.

Paragraaf 5 Oliehavens

Artikel 5.2 Toegelaten schepen in de oliehaven

In verband met de risico's die gevaarlijke stoffen met zich meebrengen mogen in de oliehavens alleen bepaalde schepen of activiteiten worden toegelaten.

Onderdeel f bepaalt dat schepen (in het algemeen, niet specifieke schepen) een oliehaven mogen doorvaren, indien dat noodzakelijk is om hun bestemming te bereiken. Gelet op de aard van de schepen ligt het voor de hand dat ze ruim afstand houden ten opzichte van andere in de oliehaven verblijvende schepen en de kortste weg kiezen zonder (onnodig) te stoppen.

Artikel 5.3 Verbod open vuur, roken en vonkvorming

Deze verboden betreffen activiteiten die niet passen in aangewezen oliehavens.

Open vuur en roken, waaronder elektronische sigaretten aan boord in een oliehaven zijn verboden. Het roken mag alleen in gesloten ruimten (waaronder ruimten die niet direct vanuit buiten toegankelijk zijn) en in ruimten die voldoen aan de eisen die de (inter)nationale wetgeving voorschrijft voor ruimten waar gerookt mag worden.

Artikelen 5.5, 5.6 en 5.7 Tankschepen met gevaarlijke stoffen

De artikelen 5.5, 5.6 en 5.7 hebben hetzelfde onderwerp, maar hebben betrekking op verschillende soorten schepen. Gelet op het verschillende karakter van de schepen (constructie en (hoeveelheid) lading) zijn verschillende voorwaarden per soort schip van toepassing verklaard.

Van belang om te melden is dat het bepaalde in artikel 5.4 op deze bepalingen onverminderd van toepassing is. Dus de eisen van artikel 5.4 gelden in alle in artikelen 5.5 t/m 5.7 beschreven situaties.

Artikel 5.5 Binnentankschepen met gevaarlijke stoffen

Het is naast genoemde situaties in artikel 5.4 en artikel 5.5 voor een binnentankschip met gevaarlijke stoffen ook toegestaan zich op een ligplaats te bevinden buiten een oliehaven wanneer dit in overeenstemming is met de ter plaatse aangebrachte verkeerstekens en nadere aanduidingen zoals bedoeld in artikel 3.1.

Artikel 5.6 Zeetankschepen met gevaarlijke stoffen

Zeetankschepen mogen alleen buiten een oliehaven ligplaats nemen wanneer wordt voldaan aan alle voorwaarden zoals gesteld onder het eerste lid. De verklaring van een gasdeskundige is nodig wanneer de gevaarlijke stoffen de eigenschappen bevatten die zijn genoemd in artikel 5.4, tweede lid onder a, 2^e en 3^e. De kapitein dient zorg te dragen dat een gasdeskundige de "verklaring gasdeskundige" afgeeft.

Activiteiten met gevaarlijke stoffen, die de conditie van de ladingtanks of sloptanks wijzigen, zijn niet toegestaan wanneer een verklaring van een gasdeskundige wordt vereist. Wanneer de omstandigheden van het schip afwijken van de "verklaring gasdeskundige", bijvoorbeeld omdat de tanks zijn geladen of gelost, dan wel zijn schoongemaakt, is het ligplaats nemen buiten een oliehavengebied niet (langer) toegestaan, omdat de verklaring dan niet meer dekkend is. De inhoud van de "verklaring gasdeskundige" is dus bepalend voor wat het schip mag, in dit geval het ligplaats nemen buiten een oliehaven.

Artikel 5.7 Combinatietankschepen met gevaarlijke stoffen

Combinatietankschepen mogen alleen ligplaats nemen buiten een oliehaven wanneer wordt voldaan aan alle voorwaarden zoals gesteld in het eerste lid. De verklaring van een gasdeskundige is dus altijd nodig. De kapitein dient zorg te dragen dat een gasdeskundige de "verklaring gasdeskundige" afgeeft.

Wat in artikel 5.6 is opgenomen geldt eveneens voor combinatietankschepen.

Paragraaf 6 Overslag van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk

Artikel 6.1 Aanwijzing ligplaatsen tankschepen

Dit artikel regelt specifiek de leemte in het ligplaatsenbeleid voor tankschepen geladen met of leeg van onverpakte vloeibare gevaarlijke en schadelijke stoffen op openbare ligplaatsen. Het college kan vanuit haar bevoegdheid in het kader van een efficiënt beheer van de haven, openbare ligplaatsen aanwijzen, waar deze schepen veilig en verantwoord ligplaats kunnen nemen. Er is alleen plaats voor het gebruik van deze bevoegdheid als (het ontwerp van) de Omgevingswet/het Besluit activiteiten leefomgeving daaromtrent niet al een regeling hebben getroffen.

Dit artikel vult dus de leemte in voor zeetankschepen, maar gaat verder dan alleen de activiteit wachten. Ook activiteiten als schoonmaken, repareren en overslag vallen binnen de werkingssfeer van dit artikel en dit geldt dan zowel voor zee- als binnentankvaart. Bij het aanwijzen van openbare ligplaatsen houdt het college rekening met aspecten als externe veiligheid en milieubelasting in relatie tot de aard en hoeveelheden van de gevaarlijke en schadelijke stoffen en de door de schepen uitgevoerde activiteiten als schoonmaken, repareren en ladingoverslag. De aard en hoeveelheid spelen een rol bij het aanwijzen.

De operationele milieu- en veiligheidsvoorschriften en beperkingen die vervolgens aan deze activiteiten worden gesteld, zijn bij of krachtens deze Havenverordening in de aanwijzing geregeld.

Artikel 6.2 Controlelijst bij de overslag van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk

Voordat overslag van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen met een zeetankschip of tussen tankschepen plaatsvindt, moeten de voor de overslag verantwoorde personen (op een (zee)tankschip de kapitein/schipper en voor de inrichting de exploitant) een controlelijst

nalopen en invullen. De hier bedoelde controlelijst is opgenomen in de International Safety Guide for Oiltankers and Terminals, (ISGOTT) die wordt uitgegeven door de International Chamber of Shipping (International Association of Ports and Harbors (IAPH), de International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals (ISGINNT) of de Ship to Ship Transfer Guide for Petroleum(StSTGP). Er wordt niet verwezen naar een specifieke uitgave van deze richtlijnen. Er wordt altijd volgens de laatste uitgaven gehandeld.

Deze internationaal bekende controlelijsten worden wereldwijd gebruikt voor overslag van en naar een schip. Voordeel van het gebruik van deze internationaal bekende controlelijsten is dat de verantwoordelijke partijen in de zee- en binnentankvaart en de inrichtingen met het gebruik bekend zijn en de laatste versie altijd bekend is én gebruikt moet worden.

De partijen zijn verplicht volgens de controlelijsten te werken nadat de lijst is ondertekend.

Artikel 6.3 Overige regels voor overslag van vloeibare gevaarlijke stoffen in bulk
Dit artikel regelt in zijn algemeenheid de veilige en milieuverantwoorde behandeling van genoemde stoffen. Het beperken van emissies maakt een belangrijk onderdeel uit van dit artikel.

Overigens geldt voor dit gehele artikel het uitgangspunt dat het schip centraal staat, waarvoor de bepalingen uit dit artikel gelden. Daarbij maakt het niet uit of het schip is afgemeerd op bijvoorbeeld een openbare ligplaats of aan een afmeervervoorziening, die behoort tot een ligplaats van een inrichting, waarvoor een omgevingsvergunning geldt. De veiligheidsvoorschriften voor overslag tussen een binnentankschip en een inrichting zijn neergelegd in het ADN. Aanvullende regulering in dit reglement is voor dat type overslag niet nodig.

Als overslag van gevaarlijke of schadelijke stoffen tussen schepen plaatsvindt, moet dat met gebruik van een dampretourleiding. De International Bulk Chemical Code schrijft aan zeetankschepen voor dat voor het vervoer van bepaalde stoffen een tank met dampretouraansluiting op het schip aanwezig moet zijn. Het ADN bepaalt voor binnentankschepen dat bepaalde stoffen gesloten vervoerd moeten worden. In deze internationale regelingen is echter niet expliciet voorgeschreven dat bij overslag een dampretourleiding moet worden gebruikt. De milieuveiligheid in de haven is erbij gebaat wanneer de betreffende leidingen tijdens overslag van deze gevaarlijke of schadelijke stoffen worden gebruikt. Om die reden wordt het gebruik ervan verplicht gesteld in het eerste lid.

De leidingen moeten dan gebruikt worden ter voorkoming van met name stankoverlast of risico voor de omgeving vanwege hun schadelijke aard. De laatste categorie waarvoor het gebruik van dampretourleidingen verplicht is gesteld, is de categorie van vluchtig organische stoffen. Ook in de afzonderlijke vergunningen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van de inrichtingen (aan de wal) die milieugevaarlijke stoffen behandelen, wordt gesloten behandeling van deze stoffen verplicht gesteld door de vergunningverlener.

Ook de andere bepalingen in dit artikel zijn erop gericht de aanwezige risico's te beheersen.

Paragraaf 7 Zoneringsregeling schepen met gevaarlijke stoffen in verpakking

Artikel 7.1 Verbod ligplaatsinname schip met gevaarlijke stoffen in verpakking

Geregeld is dat het verboden is met een schip dat geladen is met bepaalde hoeveelheden van een gevaarlijke stof in verpakking ligplaats te nemen binnen een in de bijlage 3 genoemde afstand van zeer kwetsbare gebouwen. Uit de bijlage volgt welke afstand tot zeer kwetsbare gebouwen bij het toekennen van een ligplaats in acht moet worden genomen indien een bepaalde hoeveelheid stoffen uit de IMDG-Code zich in verpakte vorm aan boord van het schip bevindt. De afstand wordt bepaald vanaf de stuwpositie van de gevaarlijke stoffen aan boord van het schip. Doel van deze ligplaatszoning is dat mocht er onverhoopt een incident plaatsvinden met een schip met een gevaarlijke stof, dat er een voldoende veilige afstand is tussen het schip en zeer kwetsbare gebouwen. Met deze regeling wordt vooruit gelopen op de Omgevingswet die op een later tijdstip in werking treedt.

De ligplaatszoning is een veiligheidscontour die rondom zeer kwetsbare gebouwen wordt getrokken en waarbinnen schepen, die bepaalde hoeveelheden gevaarlijke stoffen aan boord hebben, geen ligplaats mogen nemen. Deze risicomaatregel is aanvullend op de veiligheidsafstanden die gemeenten en provincies moeten aanhouden bij het verlenen van (milieu)vergunningen aan bedrijven met gevaarlijke stoffen.

In 2022 heeft een herijking plaatsgevonden op de veiligheidsafstanden die in bijlage 3 zijn genoemd. De afstanden zijn gebaseerd op de veiligheidsnormen die in het (ontwerp) Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) worden voorgeschreven en waar gemeenten en provincies aan zijn gehouden bij het verlenen van (milieu)vergunningen aan bedrijven met gevaarlijke stoffen.

In de ligplaatszoning wordt gekeken naar het effect van een incident met de gevaarlijke stoffen aan boord van schepen en wordt de kans dat het incident kan optreden niet meegewogen. Daarmee is deze meetmethode strenger dan de reguliere meetmethode en hierdoor staan in de ligplaatszoning grotere veiligheidsafstanden dan wanneer het (ontwerp) Bkl zou worden toegepast. Deze strengere meetmethode draagt bij aan de veiligheid in en in de omgeving van de haven.

Voor het berekenen van de veiligheidsafstanden van de klasse 1 stoffen (explosieven) is het door het RIVM opgestelde Rekenvoorschrift Omgevingsveiligheid, Module VI voor opslag van ontplofbare stoffen uit 2020 gebruikt.

Paragraaf 8 Bunkeren, debunkeren en van of aan boord brengen van hulpstoffen

Algemene toelichting

In paragraaf 8 zijn de regels opgenomen voor de energievoorziening aan boord van schepen. De ontwikkelingen in de toepassing van (duurzame) energie in de scheepvaart gaan snel. In dit hoofdstuk is daar rekening mee gehouden door de brandstoffen niet meer specifiek te benoemen. Op die wijze zijn de artikelen toekomstbestendig.

De haven wil een bijdrage leveren aan een schoon milieu. Dit gebeurt door eisen te stellen aan de leveranciers van bijvoorbeeld nieuwe schone brandstoffen door middel van een bunkervergunning of een hulpstoffenvergunning. De vergunningen zijn hiermee in lijn met de minimumeisen die de Europese zeehavenverordening hier voorschrijft.

Artikel 8.1 Bunkervergunning

Artikel 8.1 heeft betrekking op het bunkeren. Het bevat voorschriften voor het aanwijzen van brandstoffen en hulpstoffen waarvoor een bunker (of debunker)vergunning nodig is. Het vijfde lid staat onder voorwaarden gelijktijdige operationele handelingen tijdens het bunkeren toe. Activiteiten die gelijktijdig uitgevoerd worden met een bunkering, zoals ladinghandelingen, bunkeren van andere brandstoffen of smeerolie, schoonmaken en

repareren, kunnen risico's opleveren. In diverse best practice guidelines wordt gesteld dat gelijktijdige handelingen alleen verantwoord zijn als er een risico-assessment is uitgevoerd waaruit is gebleken of er en onder welke condities, gelijktijdig andere activiteiten verantwoord plaats kunnen vinden. Het resultaat van de risico-assessment wordt verwerkt in de door de vlaggenstaat goedgekeurde operationele documentatie, zoals het bunker managementplan, voor het schip dat gebunkerd wordt. De bij de bunkering betrokken partijen moeten het gestelde en de beperkingen vanuit deze operationele documentatie naleven. Alleen die handelingen die in de operationele documentatie zijn opgenomen, mogen tijdens het bunkeren plaatsvinden.

Artikel 8.4 Regels schepen langs zij bij bunkeren

In artikel 8.4 kan het college beperkingen stellen aan schepen die langs zij een schip afmeren dat aan het bunkeren is. Met dit artikel kunnen de risico's die (toekomstige) energiedragers en brandstoffen tijdens het bunkeren voor de afmerende schepen met zich meedragen worden beheerst.

Artikel 8.8 Tekens

Artikel 8.8 geeft het college de bevoegdheid voor aan te wijzen brandstoffen en energiebronnen tekens voor te schrijven alsmede passeerafstanden die schepen in acht moeten nemen ten opzichte van de bunkeractiviteit. Het motief voor deze bevoegdheid is de veiligheid: het bunkeren is een activiteit die invloed heeft op de veiligheid van de omgeving. Door tekens voor te schrijven en passeerafstanden wordt de veiligheid gediend van de gebruikers van de omgeving. Het college bepaalt welke tekens verplicht zijn en bij welke bunkeractiviteit welke minimale passeerafstand geldt die passerende schepen aan moeten houden.

Paragraaf 9 Handhaving

Deze verordening kent naast een aantal verbodsbepalingen, ook een aantal gebodsbepalingen. Om ervoor zorg te dragen dat deze geboden moeten worden nageleefd en niet naleving van de geboden strafbaar is, is artikel 9.1 opgenomen.

De bevoegdheid van toezichthouders om andere plaatsen dan woningen te betreden volgt uit de Algemene wet bestuursrecht. Artikel 9.4 regelt in aanvulling daarop het binnentreden van woningen, zonder toestemming van de bewoner. Als wel toestemming wordt verleend gelden de voorschriften van de Algemene wet op het binnentreden. Er is dus altijd nog een machtiging van het bestuursorgaan nodig voordat een woning kan worden binnengetreden. Dat de gemeenteraad bevoegd is om personen aan te wijzen die zonder toestemming mogen binnentreden, volgt uit artikel 149a Gemeentewet. Het gaat om personen die belast zijn met het toezicht op de naleving of de opsporing van overtreding van voorschriften die strekken tot handhaving van de openbare orde of veiligheid of de bescherming van het leven of de gezondheid van personen.