

VASTGESTELD DOOR GEMEENTERAAD AMSTERDAM OP 25 APRIL 2012

Toelichting op de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012

Algemeen

Tussen 2010 en 2012 was in de gemeenten Amsterdam, Beverwijk, Velsen en Zaanstad de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2010 (Rhv 2010) van kracht. Hoewel elke gemeente zijn eigen verordening kende, waren deze verordeningen inhoudelijk gezien hetzelfde. De Rhv 2010 stelde regels op gemeentelijk niveau op het gebied van ordening, veiligheid en milieu voor zee- en beroepsvaart, met oog voor de lokale belangen. De Rhv 2010 bood het juridische instrumentarium voor de inrichting en het beheer van het openbaar water en was daarmee aanvullend op vervoers- en verkeerswetgeving, zoals de Scheepvaartverkeerswet (Svw) en het Binnenvaartpolitiereglement (Bpr).

In het kader van deregulering, administratieve lastenverlichting en eenduidig beleid is de Rhv 2010 in de afgelopen periode verder ontwikkeld. Hierbij is het leidende principe van een stelsel van ontheffingen veranderd in een stelsel van algemene regels met meldingsverplichtingen. Dit betekent minder ontheffingsaanvragen (administratieve lastenverlichting) en meer verantwoordelijkheid bij de gebruiker van de haven. Het stelsel van ontheffingen/vrijstellingen is niet geheel verlaten. Waar voorheen veel verboden was zonder ontheffing, is in deze verordening veel mogelijk zonder ontheffing en is nog wel - voor uitzonderingsgevallen – vastgehouden aan het ontheffingen-/ vrijstellingenstelsel, omdat er situaties blijven bestaan die onder het verbod vallen, maar mogelijk zouden moeten zijn, als men de belangen die deze verordening beoogt te dienen (ordering, milieu, veiligheid) in ogenschouw neemt. Want bij het verlenen van een ontheffing/vrijstelling weegt het college de belangen van de verordening af tegen het belang van de aanvrager. En als eerstgenoemde belangen geen nadeel ondervinden, is het mogelijk een ontheffing/vrijstelling te verlenen.

Bij de ontwikkeling van dit nieuwe stelsel is zoveel mogelijk gestreefd naar landelijke uniformiteit en is regelgeving waar mogelijk vereenvoudigd. Daarbij is geen concessie gedaan aan het bestaande veiligheidsniveau.

Het bovenstaande principe is vorm gegeven in een kader stellende Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012. In een nader op te stellen Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012 zijn nadere operationele regels vastgesteld.

In de verordening zijn de volgende kader stellende regels opgenomen:

- algemene verboden;
- regels die in het hele toepassingsgebied gelden;
- artikelen met ruimtelijke ordeningsaspecten, zoals locaties waar generatorgebruik verplicht is of een ligplaatsverbod geldt.

In het reglement worden de volgende nadere regels opgenomen:

- technische en operationele voorschriften;
- regels met betrekking tot het aanvragen van een vergunning of het verlenen van een erkenning;
- de inhoudelijke uitwerking van de opgenomen operationele meldingsverplichtingen.

De verordening (de raad) stelt kaders die vervolgens door het college uitgewerkt kunnen worden (bevoegdheid) of moeten worden (onderwerpen, waarvoor de raad in de verordening het kader heeft neergezet en het college de verplichting oplegt om dit nader uit te werken). Een en ander is neergelegd in artikel 5.1 van de verordening).

Verhouding tot andere regelgeving

De bepalingen in de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 zijn aanvullend ten opzichte van hogere regelgeving, zoals rijksregelgeving, in het bijzonder het Binnenvaartpolitiereglement, de Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart, de Regeling vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen, de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren.

Artikelsgewijze toelichting

§ 1 Algemene bepalingen

Artikel 1.1 Begripsomschrijvingen

De begrippen die in de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 (hierna: de Havenverordening) worden gebruikt, zijn ondergebracht in artikel 1.1. Enkele begrippen die voorheen deel uitmaakten van de Regionale havenverordening Noordzeekanaalgebied 2010 (hierna: Rhv 2010) zijn nu opgenomen in artikel 1.1 van het Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012 (hierna: het Havenreglement), omdat die begrippen nu daarin aan de orde komen.

De begrippen van de Havenverordening zijn ook van toepassing op diezelfde begrippen in het Havenreglement.

Hieronder volgt een toelichting op een aantal begrippen.

Behandelen van een gevaarlijke of schadelijke vloeistof

Deze definitie is opgenomen als containerbegrip voor alle handelingen, waarbij vloeistoffen verplaatst worden op een tankschip. Bij deze handelingen treden steeds dezelfde veiligheid- en milieurisico's op. Opgemerkt wordt dat schoonmaken geen onderdeel uitmaakt van de definitie.

Exploitant

Een goede omschrijving van het begrip "exploitant" is van belang, omdat de exploitant normadressaat is in de zin van artikel 1.10 van deze verordening.

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. Hierbij is doorslaggevend het type vervoermiddel, de verpakkingsvorm en de eigenschappen van de bewuste stof behorend bij de wijze van vervoer: verpakt, losgestorte droge bulk, vloeibare bulk (incl. vloeibaar gemaakt gas).

Het onderscheid tussen gevaarlijke en schadelijke stoffen (zie hieronder) is voor de toepassing van diverse artikelen in deze 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

Het gebied is op de kaart aangegeven, het betreft het gebied waar de verordening van toepassing is. Het gaat om openstaande wateren voor de scheepvaart in het Noordzeekanaalgebied. In bijlage 2 bij deze verordening is deze kaart opgenomen, waarop het gebied haven is aangegeven.

Jachthavens zijn van het op de kaart aangegeven gebied uitgezonderd, omdat daar specifieke plaatselijke regelgeving geldt. Het toepassingsgebied van de RHV2010 wordt hiermee gecontinueerd.

Kunstwerken, scheepshellingen, dokken, scheepsreparatiewerven en los- en laadplaatsen die zich in de haven bevinden en grenzen aan of liggen in deze wateren, maken ook onderdeel uit van het begrip haven, waardoor zij vallen onder het toepassingsgebied (zie artikel 1.2) van deze verordening.

Havenbekken

Een havenbekken maakt onderdeel uit van de haven. Een havenbekken wordt hoofdzakelijk gebruikt door de beroepsvaart om te laden, te lossen en te wachten. Een havenbekken kent in de meeste gevallen geen doorgaande vaart. Havenbekkens vormen samen met de doorgaande vaarwegen de wateren die vallen onder het begrip haven. De havenbekkens zijn op de kaart in bijlage 2 bij deze Havenverordening aangegeven.

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 de ordening, het milieu en veiligheid. In artikel 2.1 is opgenomen dat het college de havenmeester aanwijst.

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 1.10 waarin de normadressaat is opgenomen.

Noordzeekanaalgebied

Het Noordzeekanaalgebied in deze Havenverordening bestaat uit het geheel van openstaande wateren voor de scheepvaart binnen de gemeentegrenzen in de regio. Het Noordzeekanaalgebied is op de kaart in bijlage 1 bij deze Havenverordening aangegeven.

Oliehavengebied

Het begrip "oliehaven" is gewijzigd ten opzichte van de voorheen geldende verordening. In de Rhv 2010 was de norm opgenomen dat het college de oliehavengebieden aanwijst. Deze bevoegdheid is uit de begripsbepaling gehaald.

Schadelijke stoffen

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

Scheepsafval

"Scheepsafval" is gedefinieerd als het afval van een schip, dat ontstaat tijdens de reguliere bedrijfsvoering van een schip. Specifiek is 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 "scheepsafval" ook lading gebonden afval, zoals stuw hout en verpakkingsmateriaal. Ladingresiduen, zowel droog als nat, zijn stoffen die achterblijven na lossing van de lading en vallen niet onder deze definitie.

Schip

Aan het begrip "schip" zijn de begrippen boorinstallatie, een werkeiland of soortgelijk object toegevoegd. Dit hangt samen met artikel 3.5, waarin het verbod tot het opvijzelen van boor- en werkeilanden is geregeld. Door deze begrippen hier op te nemen, wordt voorkomen dat een

werkeiland of soortgelijk object niet onder het begrip "schip" zou vallen. Voorts wordt daarmee bereikt dat een opgevizeld (op zijn poten staand) booreiland onder de werking van de definitie valt.

Spudpaal

Een spudpaal is een inrichting, anders dan ankers, waarmee het schip zichzelf in de onderwaterbodem kan verankeren.

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.

Zeilvaartuig

Ten aanzien van het begrip "zeilvaartuig" wordt opgemerkt dat niet-bedrijfsmatig gebruik inhoudt dat het zeilvaartuig voor recreatief gebruik wordt aangewend.

Artikel 1.2 Toepassingsgebied

Deze verordening is van toepassing in de haven. Zie ook de toelichting bij het begrip "haven".

Artikel 1.3 Aanvulling of afwijking van de Algemene wet bestuursrecht

Dit artikel regelt de verhouding van onderdelen van de Havenverordening tot de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Artikel 1.4 Beslistermijn

In de Rhv 2010 was een beslistermijn van acht weken opgenomen met een verlengingsmogelijkheid. Deze is teruggebracht naar vier weken, eveneens met een verlengingsmogelijkheid. Deze verlenging moet binnen de eerste vier weken aan de aanvrager gemeld worden.

Op grond van het eerste lid is mogelijk gemaakt dat bij of krachtens deze verordening voor bepaalde besluiten een andere, afwijkende beslistermijn kan worden vastgesteld.

Artikel 1.5 Voorschriften en beperkingen

In de strafbepaling van deze verordening wordt overtreding van het bij of krachtens deze verordening bepaalde met straf gesanctioneerd. Dat geldt dus ook voor overtreding van de aan de toestemming verbonden voorschriften of beperkingen. Ook bestuursrechtelijke handhaving is mogelijk.

Artikel 1.6 Geldigheidsduur

In het eerste lid is geregeld dat een vergunning of vrijstelling wordt verleend voor de duur van maximaal vijf jaar. Omdat de ordening, veiligheid en het milieu in het geding is, zoals bijvoorbeeld bij de vergunning voor de havenontvangstvoorziening, die om een zo actueel mogelijke benadering vragen, en omdat de ontwikkelingen snel gaan en omstandigheden nogal eens veranderen, is besloten deze termijn te hanteren, in afwijking van artikel 33 van de Dienstenwet., Deze afwijking is ingegeven door het algemeen belang dat om zo actueel mogelijke vergunningen etc. vraagt gelet op de belangen die de verordening op het oog heeft.

Het tweede lid regelt dat een aanwijzing of erkenning voor onbepaalde duur kan worden gegeven of verleend. Dit geldt voor de aanwijzing van bijvoorbeeld oliehavengebieden. Erkenningen kunnen bijvoorbeeld worden verleend aan bootliedenorganisaties.

Het derde lid bepaalt dat een ontheffing, indien deze wordt verleend voor een eenmalige gedraging of handeling, wordt verleend voor de duur van die gedraging of handeling. Kanttekening hierbij is dat een ontheffing nooit langer dan voor de duur van zes maanden kan worden verleend. Dit houdt onder meer verband met de werking van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Bij het afgeven van

een ontheffing zal getoetst worden of de handeling niet van een zodanig karakter is, dat de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht mogelijk van toepassing is. Een gehanteerd criterium is de tijdsduur van de gedraging, waardoor de handeling een mogelijk structureel karakter krijgt.

Op grond van het vierde lid kan de ontheffing in spoedeisende gevallen mondeling worden verleend voor een eenmalige gedraging of handeling. Wel wordt de ontheffing daarna zo spoedig mogelijk op schrift gesteld.

Artikel 1.7 Weigeren, wijzigen of intrekken van toestemming of aanwijzing

In het bepaalde in onderdeel d, worden ook beleidswijzigingen bedoeld. Deze kunnen tot intrekking of wijziging van de toestemming of aanwijzing leiden. Daarbij moet het bestuursorgaan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur in acht nemen.

Het hangt van de omstandigheden af of tot intrekking dan wel wijziging van de vergunning of ontheffing dan wel aanwijzing wordt overgegaan. Zo zal niet iedere niet-nakoming van vergunningsvoorschriften nopen tot toepassing van de administratieve sanctie van intrekking van de vergunning. De algemene beginselen van behoorlijk bestuur kunnen de bevoegdheid tot wijziging en intrekking beperken.

Artikel 1.8 Grond voor verlening van een ontheffing of vrijstelling

Dit artikel spreekt voor zich: het bepaalt dat een ontheffing of vrijstelling bij of krachtens deze verordening slechts kan worden verleend, indien het belang dat door het betrokken verbod wordt beschermd, zich daartegen niet verzet. In feite is bepaald dat het bestuursorgaan dat een bevoegdheid gebruikt, daar gebruik van dient te maken conform het doel, waarvoor die bevoegdheid is gegeven. Concreet betekent dit dat het bestuursorgaan bij de uitoefening van genoemde bevoegdheden het belang van ordening, milieu en veiligheid in acht dient te nemen. Het kan zijn dat niet in alle gevallen alle vermelde belangen in het geding zijn.

Artikel 1.9 Verplichtingen van houders van toestemmingen

Op grond van dit artikel moet de houder – indien een toestemming op een schip betrekking heeft – de toestemming of een kopie daarvan, aan boord van het schip houden, tenzij het schip geen bemanningsverblijf heeft.

Artikel 1.10 Normadressaat

Dit artikel bepaalt tot wie de voorschriften van de verordening zich richten. De voorschriften in de Rhv 2010 waren altijd gericht aan de kapitein of de schipper. Gebleken is dat dit niet altijd voldoende was. Vandaar het opnemen van dit artikel. Tenzij uit de tekst anders blijkt, is de kapitein of de schipper verantwoordelijk voor de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening. De kapitein of schipper is degene die de feitelijke leiding heeft over een schip. Dit is in principe de (papieren) kapitein of schipper, maar kan ook zijn vervanger zijn, of iemand anders van de bemanning die op dat moment de feitelijke leiding heeft. Overal waar in de verordening staat “het is verboden”, richt de norm zich dus in de eerste plaats tot de kapitein, de schipper, of zijn plaatsvervanger. Voor dit systeem is in deze verordening gekozen om eenduidigheid ten aanzien van de normadressaat te verkrijgen. Bijkomend voordeel is dat niet langer in elk artikel afzonderlijk behoeft te worden bepaald tot wie de norm zich richt.

Met nadruk zij hier opgemerkt dat er enkele artikelen in de verordening zijn opgenomen waarin expliciet is bepaald dat “een ieder” zich aan dat voorschrift dient te houden (bijvoorbeeld artikel 4.2, 4.10, eerste lid of 4.13, eerste lid). De normen in die artikelen richten zich niet alleen tot de kapitein of de schipper, maar tot iedereen.

In het tweede lid is bepaald dat bij afwezigheid van een kapitein of een schipper, de exploitant verantwoordelijk is voor de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening. Deze

bepaling is opgenomen voor de gevallen waarin een ponton of een ander soort schip is afgemeerd en er geen bemanning (meer) aan boord is.

§ 2 Havenmeester

Artikel 2.1 Aanwijzing havenmeester

Artikel 2.1 verplicht het college om de – publiekrechtelijke – havenmeester aan te wijzen.

§ 3 Ordening in en gebruik van de haven

Artikel 3.1 Verkeerstekens

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 dezelfde tekens worden gebruikt ten behoeve van de ordening in de haven. Het Bpr regelt de verkeersafhandeling, terwijl de verordening het havengebruik regelt vanuit bepaalde belangen (milieu, ordening en veiligheid). Door nu, middels dit artikel, de borden uit het Bpr verplicht te stellen, ontstaat er uniformiteit in verkeersborden.

Artikel 3.2 Verbod tot nemen van ligplaats

Dit artikel vervangt het toelatingsartikel tot de ligplaats uit de Rhv 2010. In genoemd artikel diende een zeeschip of een schip geladen met of leeg van gevaarlijke stoffen een vergunning te hebben om de haven in te varen, ligplaats te nemen of om binnen de haven te verhalen. Dat artikel bracht veel administratieve lasten met zich mee. Ter vermindering van administratieve lasten is – met behoud van hetzelfde niveau van veiligheid – gekozen voor algemene regels in plaats van een vergunningstelsel.

In principe is het verboden ligplaats te nemen of zich met een schip op een ligplaats te bevinden, tenzij een van de uitzonderingen, bedoeld in het eerste lid, zich voordoet. Het nemen van ligplaats omvat tevens het ankeren of gebruik maken van spudpalen op de aangewezen ankerplaatsen.

De genoemde uitzonderingen zijn onderverdeeld in verschillende categorieën en vormen tezamen de basis voor het bevoegd gezag van de ordeningsmogelijkheden en het algemene toelatingsbeleid tot de ligplaatsen binnen de haven; kortom de ruimtelijke indeling van de haven uit het oogpunt van ordening, veiligheid en milieu. Hiernaast bestaan er op basis van het Bpr, specifiek in hoofdstuk 7 en hoofdstuk 9, regels voor het ligplaats nemen vanuit een andere juridische beweegreden, namelijk die van een veilige verkeersafhandeling. Dit artikel uit de Havenverordening is zodanig opgesteld, dat de belangen van de Verordening ten behoeve van de ruimtelijke indeling versus de belangen van het Bpr ten behoeve van een veilige verkeersafhandeling niet strijdig zijn met elkaar en naast elkaar kunnen bestaan.

Onderdeel a regelt het afmeren van schepen door middel van verkeerstekens. Deze verkeerstekens dienen, conform artikel 3.1, te zijn vermeld in het Bpr. Hierbij valt te denken aan het afmeren van kegelschepen. Indien uit praktische overwegingen géén verkeerstekens geplaatst kunnen worden, kan er ook een besluit gelden met een zelfde strekking als een verkeersteken. Een voorbeeld hierbij is een aangewezen ankerplaats.

In onderdeel d 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.

Onderdeel e 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 opgenomen uit het oogpunt dat op niet-aangewezen openbare ligplaatsen in principe een verbod geldt voor het ligplaats nemen van deze schepen. De bedoelde openbare ligplaatsen kunnen boeien, afmeerpalen of openbare kades zijn. Het artikelonderdeel verwijst daarom naar artikel 3.10 dat de aanwijzing regelt.

In artikel 3.2 wordt een strikt onderscheid gemaakt tussen de publiekrechtelijke toestemming en de privaatrechtelijke instemming. In onderdeel c is geregeld dat een schip in principe kan afmeren op ligplaatsen, gelegen aan afmeervoorzieningen van een huurder, erfpachter of eigenaar van deze afmeervoorzieningen. Dat geldt niet, en het verbod blijft dus van toepassing, als het college dit uit het oogpunt van ordening, veiligheid en milieu ongewenst acht. Los hiervan staat het privaatrecht; een huurder, erfpachter of eigenaar van een afmeervoorziening, waaraan het betreffende schip afmeert, heeft vanuit zijn private belang de mogelijkheid schepen te ontvangen of te weigeren; dat is zijn of haar eigen verantwoordelijkheid, en daar staat de gemeente buiten. In de praktijk zullen de genoemde privaatrechtelijke beheerders van deze afmeervoorzieningen, waaraan deze ligplaatsen gelegen zijn, in de meeste gevallen slechts die schepen toelaten tot hun ligplaats, die daar moeten komen omwille van reguliere bedrijfsactiviteiten.

Door de opzet van dit artikel naast de hierboven beschreven dagelijkse praktijk zal in bijna alle gevallen het verbod als bedoeld in het eerste lid niet van toepassing zijn. Het voorziet in de basis om de dagelijkse reguliere afhandeling van de schepen vrijwel zonder tussenkomst van de autoriteit plaats te laten vinden.

Naast dit algemene ligplaatsbeleidskader voor ordening en ligplaatstoelating, gelden er ook operationele regels en gedragsregels bij of krachtens de Havenverordening, die het toelatingsbeleid tot de bewuste ligplaats verder operationeel uitwerken en specificeren, afhankelijk van criteria zoals type schip, voorgenomen activiteit, ladingsoort en of de ligplaats zich in of buiten een oliehavengebied bevindt. Het eerste lid van artikel 3.2, onderdeel c, legt het verband tussen dit algemene ligplaatsartikel en deze nadere regels. Er treedt alsnog een ligplaatsverbod op, indien de ligplaatsinname van een schip aan een afmeervoorziening van een huurder, erfpachter of eigenaar niet past binnen deze publiekrechtelijke regels.

De in het tweede lid opgenomen mogelijkheid van een ontheffing is noodzakelijk, voor die unieke gevallen waarin het samenstel van het algemene ligplaatsbeleidskader enerzijds en de operationele en gedragsregels anderzijds niet volledig voorziet. Door opname van deze mogelijkheid kan het college middels beperkingen en voorschriften die aan een ontheffing worden verbonden, anticiperen op de specifieke omstandigheden van de ligplaats, wanneer besloten wordt een schip onder voorschriften/beperkingen toch ligplaats te laten nemen. Deze unieke gevallen komen met name voor op openbare ligplaatsen.

Artikel 3.3 Aanwijzing en verbod overschrijding operationele ruimte ligplaatsen

De ligplaatsen, genoemd onder artikel 3.2, eerste lid onder c, zijn alle ligplaatsen die in de haven aanwezig zijn. De afmeervoorzieningen, waar zij aan liggen, kunnen onder beheer staan van verscheidene partijen: huurders, erfpachters of eigenaren. In verband met aan de ene kant een toenemende verkeersintensiteit en aan de andere kant een optimalisering en intensivering van het gebruik van het aanwezige wateroppervlak in de haven, is een maatregel noodzakelijk gebleken om uit het kader van ordening en veiligheid in de haven de operationele ruimte van een ligplaats te reguleren. Door middel van een publiekrechtelijk besluit, de aanwijzing, kan het college aan een ligplaats een operationele ruimte toewijzen, een in drie dimensies 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.

In het derde lid van dit artikel wordt de verantwoordelijkheid voor de naleving van het afhandelen van de schepen binnen de vastgestelde operationele ruimte neergelegd bij de huurder, erfpachter of eigenaar (=beheerder) van de afmeervoorzieningen, waar de ligplaats aan ligt, aangezien deze beschikt over de actuele planning van verwachte scheepvaart op zijn of haar ligplaats. Mocht de operationele ruimte geheel of gedeeltelijk overschreden gaan worden, dan biedt het vijfde lid van dit artikel de mogelijkheid aan het college om onder het stellen van voorschriften en beperkingen ontheffing te verlenen van het verbod tot overschrijding van de operationele ruimte. Bij het al dan niet afgeven van de ontheffing zullen criteria als maximale tijdsduur, afstemming met omliggende bedrijven ten aanzien van verwachte scheepvaart en de grootte van de overschrijding een rol spelen. Op deze wijze wordt aan de voorkant van de afhandeling van het scheepvaartproces ingespeeld op een veilige en verantwoorde afhandeling van de scheepvaart en worden plotseling optredende knelpunten in ligplaats- en manoeuvreerruimte voorkomen.

In het vierde lid wordt een uitzondering gemaakt voor de zogenaamde faciliterende schepen; de bunkerschepen en dienstverlenende schepen. De activiteiten van deze schepen worden afgestemd tussen de schepen op de ligplaats en de faciliterende schepen. Veelal heeft de beheerder van de ligplaats hier géén directe planning van beschikbaar en deze activiteiten vallen ook niet onder diens directe verantwoordelijkheid. Gelet op het relatief kortdurende karakter van deze activiteiten is er voor 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. Indien dit niet het geval is, zal aan het bunkerschip of dienstverlenende schip toestemming worden gegeven.

Ten slotte zij vermeld dat aan de aanwijzing van de operationele ruimte door het college nadere voorschriften en beperkingen kunnen worden verbonden van een nautische aard, voor zover deze uit het oogpunt van ordening, veiligheid, milieu en de omgeving van de haven noodzakelijk zijn. Te denken hierbij valt aan het verplicht stellen van bepaalde borden en verlichting op afmeerpalen, het verplicht door een schip laten gebruiken van een stormbolder bij bepaalde weersomstandigheden en de minimale kielspeling van een schip op die ligplaats.

Artikel 3.4 Verhalen van schepen

Dit artikel regelt het verhalen van schepen.

Aangezien niet altijd in strijd met bestaande wettelijke voorschriften wordt gehandeld, is een last onder bestuursdwang als bedoeld in artikel 125 van de Gemeentewet en artikel 5:21 Algemene wet bestuursrecht in dergelijke gevallen niet mogelijk. Teneinde de havengebruiker tegen onnodig optreden te beschermen, is in het eerste lid bepaald dat de beslissing op schrift dient te worden gesteld. Voorts kan uitsluitend van de bevoegdheid gebruik worden gemaakt, indien dit noodzakelijk is in het kader van de ordening of ter bescherming van veiligheids- of milieubelangen. Een voorbeeld van een niet-spoedeisend belang in het kader van de ordening van de haven, is het noodzakelijk worden van het plegen van onderhoud aan een kademuur of steiger waaraan reeds voor langere periode een schip gemeerd ligt. De kapitein of schipper van een schip kan op basis van dit artikel worden verzocht binnen een redelijke termijn het schip te verhalen naar een andere ligplaats. Op basis van artikel 1.10 kan bij afwezigheid van de kapitein of schipper ook de exploitant worden aangeschreven. Indien medewerking wordt geweigerd, kan het schip verhaald worden. Indien ook de exploitant onbekend is, kan het college op basis van het derde lid het schip toch (laten) verhalen.

Het derde lid regelt tevens dat schepen in verband met de veiligheid of het milieu met spoed verhaald kunnen worden, indien zich een calamiteit voordoet in de haven, ook al mogen deze schepen er conform

de regelgeving ligplaats hebben. Bij een brand zouden de schepen bijvoorbeeld in de weg kunnen liggen voor incidenten bestrijdingsvaartuigen.

Artikel 3.5 Verbod opvijzelen boor- of werkeiland

Op grond van dit artikel is het verboden om een boorinstallatie, een werkeiland of een soortgelijk object (hierna: werkeiland) op te vijzelen. Dit artikel is opgenomen in verband met het mogelijk gebruik van de haven door boorinstallaties, werkeilanden of soortgelijke objecten. Bij het opvijzelen - dat is het met behulp van de aan boord geplaatste vijzels op eigen kracht verheffen van een werkeiland - worden de poten van het werkeiland op de bodem geplaatst. Vervolgens werkt het werkeiland zich omhoog.

In artikel 1.7 is bepaald dat het college de afgifte van een ontheffing kan weigeren, indien een of meer van de belangen die worden beschermd door deze verordening, te weten ordening, veiligheid of milieu in de haven en de omgeving, dat wenselijk maken. De gegevens die moeten worden verstrekt bij de aanvraag tot een ontheffing bieden de mogelijkheid om tot een goede beoordeling van de nautische en andere aspecten van de haven te komen. De exploitant van een werkeiland, die eerstverantwoordelijke is voor de activiteiten, heeft tevens belang bij een zo effectief mogelijke informatie-uitwisseling met het college. In de bodem kunnen zich bijvoorbeeld leidingen, kabels of duikers bevinden die door de vrijkomende krachten beschadigd kunnen worden. Ook dient rekening te worden gehouden met de vergrote windgevoeligheid van het werkeiland tijdens en na het opvijzelen. De gegevens die moeten worden overgelegd bij de aanvraag om een ontheffing omvatten dan ook een mededeling omtrent de resultaten van het door de exploitant uit te (laten) voeren onderzoek naar ondergrondse kabels en netwerken.

Daarnaast zijn er gebieden, waarvan bekend is, dat er géén ondergrondse infrastructuur aanwezig is. In die gevallen kan het college die gebieden, bijvoorbeeld havenbekkens, aanwijzen om onnodige ontheffingsaanvragen te voorkomen.

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 voorzieningen, indien het in andere gevallen wordt gebruikt dan voor het bereiken of verlaten van een ligplaats. Onder gebruik wordt in dit geval verstaan, dat de schroeven een daadwerkelijke waterverplaatsing genereren; indien de schroeven dit niet doen, zoals bijvoorbeeld het geval is bij een verstelbare schroef in een neutrale positie, dan is dit artikel niet van toepassing.

Het verbod is eveneens van toepassing in de situatie dat het schip op spudpalen ligt of indien men anders dan noodzakelijk voor het ontmeren of afmeren, het schip gaande houdt of tegen de kade of oever drukt, waarbij het schip niet met trossen is afgemeerd. Reden van het verbod is gelegen in het feit dat gebleken is dat door gebruikers van de haven gevaarlijke situaties kunnen worden veroorzaakt. Voorts kan – met name – het proefdraaien van machines, maar ook het trachten los te komen, indien een schip aan de grond zit, grote schade veroorzaken. Het bij- of afdraaien door een schip, dat afgemeerd is aan een ander schip, ter voorkoming van schade, levert een verwaarloosbaar risico op voor de haveninfrastructuur en is daarom, gelet op de vaak moeilijke afmeersituatie ter voorkoming van directe schade, aanvaardbaar.

Ontheffingen worden slechts in beperkte gevallen verleend. Voor het proefdraaien wordt slechts op een beperkt aantal locaties ontheffing verleend.

Artikel 3.7 Overlast aan vaartuigen

In de praktijk van de haven komt het regelmatig voor dat handelingen plaatsvinden, zoals het vasthouden en losmaken van schepen alsmede het zich begeven en bevinden op schepen. Dit is nadelig voor de schepen. Met het opnemen van dit artikel wordt handhaving mogelijk gemaakt.

Artikel 3.8 Aanwijzing havenbekkens met een invaarverbod

Artikel 3.8 vervangt bestaande verkeersbesluiten waarin het algemene invaarverbod geregeld is.

Het eerste lid schept de mogelijkheid voor het college om havenbekkens aan te wijzen waarvoor een invaarverbod geldt of waarin het verboden is zich te bevinden.

In het tweede lid is een opsomming opgenomen van categorieën van schepen waarop het verbod niet van toepassing is. Dit zijn de schepen die dienen te laden, te lossen of te wachten in een havenbekken. Hieronder vallen eveneens de passagiersschepen. Verder betreft het ook de schepen die om in dit lid genoemde redenen noodzakelijk zijn voor de scheepvaart, zoals bunkerschepen en dienstverlenende schepen. Ook de schepen van toezichthouders en schepen die werkzaamheden aan de haveninfrastructuur uitvoeren, vallen onder de uitzondering van het tweede lid.

In onderdeel c is een uitzondering gemaakt voor pleziervaartuigen en zeilvaartuigen, indien zij zich in een havenbekken bevinden of een havenbekken invaren als bedoeld in het eerste lid. Wel is hieraan de voorwaarde verbonden dat zij zich rechtstreeks en zonder onderbreking begeven naar een in het havenbekken gelegen jachthaven, scheepswerf of een op het havenbekken aansluitende vaarweg die openstaat voor deze schepen. Dit beoogt om het verblijf van deze schepen in de havenbekkens zo kort mogelijk te houden. Het varen met pleziervaartuigen en zeilvaartuigen in havens die worden gebruikt door de beroepsvaart, kan gevaarlijke situaties met zich meebrengen. Het kan echter zijn dat in een havenbekken een specifieke ligplaats, niet zijnde een jachthaven of scheepswerf, is bestemd voor pleziervaartuigen of zeilvaartuigen. Ook voor het varen van de vaartuigen naar die voorziening geldt het invaarverbod niet. Met zeilvaartuigen worden zowel de recreatieve als de bedrijfsmatige (dus tegen vergoeding) zeilvaartuigen - bedoeld.

De schepen, bedoeld in onderdeel g, zijn sleepboten en de schepen van de bootlieden, voor zover de aanwezigheid van deze schepen verband houdt met de aankomst of vertrek van een schip.

In het derde lid is bepaald dat het verboden is de zeilvaart te beoefenen in de havenbekkens.

Het vierde lid regelt dat het verbod in het derde lid niet van toepassing is, indien wordt gehandeld met een door het college verleende ontheffing of vrijstelling. Een ontheffing kan worden gegeven in een individueel geval. Een vrijstelling kan gegeven worden voor een groep of categorie schepen, bijvoorbeeld wanneer in verband met een zeilwedstrijd besloten wordt een deel van het havenbekken vrij te geven voor deze schepen om ligplaats te nemen.

Artikel 3.9 Maatregelen onttrekking economisch verkeer

Dit artikel is opgenomen in de verordening omdat het in de haven regelmatig voorkomt 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, plaats vindt. 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 in voorkomende gevallen doeltreffende maatregelen op te kunnen leggen aan de kapitein, schipper of exploitant van het schip om de ordening, 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 verplichte bemanningssterkte.

Dit artikel bestaat naast verplichtingen uit het Bpr, aangezien het Bpr dit niet uitputtend regelt. Gelet op de lokale situatie en betrokken schip dienen maatwerkmaatregelen mogelijk te zijn voor de specifieke casus. In het tiende wijzigingsbesluit van het Bpr wordt aan de beslaglegger voor een stilliggend schip onder beslag een aantal verplichtingen opgelegd. Deze verplichtingen gelden alleen voor lichten, geluidsseinen, tekens en bewaking en toezicht.

Artikel 3.10 Aanwijzing ligplaatsen tankschepen

Artikel 3.10 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 ordeningsbevoegdheid openbare ligplaatsen aanwijzen, waar deze schepen veilig en verantwoord ligplaats kunnen nemen. Dit artikel bestaat naast de reeds bestaande mogelijkheden die het Adn en het Bpr bieden voor wachtende binnentankschepen die ingevolge hun vervoerde lading seinplichtig zijn. 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 operationele milieu- en veiligheidsvoorschriften en beperkingen die vervolgens aan deze activiteiten worden gesteld, zijn bij of krachtens deze Havenverordening geregeld.

Artikel 3.11 Aanwijzing oliehavengebieden

Dit artikel scheidt door middel van een collegebesluit de mogelijkheid om oliehavengebieden aan te wijzen. In deze gebieden moeten tankschepen met gevaarlijke stoffen afmeren. In deze gebieden geldt een strenger regiem dan in de overige delen van de haven. De gebieden sluiten aan bij de olie- en chemieterminals op de wal, waar deze tankschepen met gevaarlijke stoffen afmeren om te laden en te lossen. Het begrip oliehavengebied beperkt zich tot aangewezen wateroppervlaktes aangezien het veiligheids- en milieuregime op de wal valt onder de vergunning van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Artikel 3.12 Erkenning bootliedenorganisaties

Dit artikel geeft het college de bevoegdheid om bootliedenorganisaties te erkennen. Dergelijke organisaties zijn van belang om zorg te dragen voor gekwalificeerde bootlieden.

§ 4 Veiligheid en milieu in de haven

Artikel 4.1 Verontreiniging van lucht; stank, hinder of risico veroorzakende stoffen

Artikel 4.1 , eerste lid, regelt dat het verboden is om roet uit een schip te laten ontsnappen ten gevolge van het doorblazen van het uitlaatgassensysteem.

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 tweede lid regelt dat het college ontheffing kan verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod. Een voorbeeld van een situatie waarin het college een ontheffing kan verlenen is het voorkomen van een schoorsteenbrand bij een schip dat al langer stilligt.

Artikel 4.2 Gebruik afvalverbrandingsoven

Artikel 4.2 is opgenomen in verband met het toenemende gebruik van afvalverbrandingsovens aan boord van schepen. Ter voorkoming van gevaar, schade en hinder van afvalverbrandingsovens voor de omgeving, door bijvoorbeeld ernstige rookontwikkeling en het gebruik van de afvalverbrandingsoven terwijl het schip is afgemeerd in een oliehaven, is een algemeen geldend verbod opgenomen op het gebruik van afvalverbrandingsovens aan boord van schepen. Eventueel zich aan boord bevindend afval kan worden afgegeven aan de daartoe bestemde inzamelaars.

Artikel 4.3 Generatorverbod

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 te gebruiken. In deze gebieden zijn bij de ligplaatsen aansluitingen voor de afname van elektriciteit ten behoeve van de binnenvaart gerealiseerd. 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, andere stroomvoorziening, zoals bijvoorbeeld accu's.

Artikel 4.3 is geen absoluut verbod, maar is afhankelijk van een aanwijzing van gebieden door het college.

Voor zover het gebieden betreft waar walstroom beschikbaar is, maar die niet zijn aangewezen, geldt geen verbod om een generator te gebruiken.

Door de relatie met artikel 4.4 is het tevens verboden op deze afgemeerde schepen andere motoren te laten draaien, tenzij direct voor het vertrek van het schip.

Artikel 4.4 Verbod gebruik hoofd- of hulpmotor

Ook 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. Artikel 4.3 ziet toe op de binnenvaart, terwijl artikel 4.4 zich richt op alle schepen. Het komt zeer regelmatig voor dat afgemeerde schepen hun hoofdmotor onnodig laten draaien, anders dan direct voor vertrek van het schip. Dit betekent een onnodige belasting van het milieu en het kan hinder voor omwonenden veroorzaken. Evenals artikel 4.3 is artikel 4.4 geen absoluut verbod, maar afhankelijk van een aanwijzing van gebieden door het college.

Door de gekozen formulering blijft het mogelijk om bijvoorbeeld de hoofdmotor ten dienste van het proefdraaien in werking te hebben. Voor deze activiteit is wel een door het college verleende ontheffing nodig.

Artikel 4.5 Overslag tussen schepen en tanks als bedoeld in de vervoerswetgeving, op de wal

Dit artikel regelt de overslag van vloeibare stoffen van tanks in die gevallen waarin de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of de Wet vervoer gevaarlijke stoffen niet voorziet. Dit is met name het geval bij de incidentele overslag van gevaarlijke en schadelijke stoffen op openbare kades. Hierbij valt te denken aan het laden en lossen vanuit bijvoorbeeld tankwagens, tankcontainers of tankwagens.

Van het verbod in het eerste lid kan ontheffing worden verleend in incidentele gevallen in het geval de veiligheid en het milieu via voorschriften in de ontheffing kan worden gewaarborgd.

Artikel 4.6 Vergunning ontvangstvoorzieningen

Nederland heeft op 2 juli 1983 het (gewijzigde) Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen geratificeerd. Dit zogenaamde Marpol-Verdrag heeft tot doel verontreiniging van de zee (en van de kusten) ten gevolge van het lozen van schadelijke afvalstoffen

van schepen te voorkomen. Het betreft afvalstoffen, afkomstig uit de normale bedrijfsvoering aan boord, zoals olierestanten en oliehoudende mengsels, schadelijke vloeibare chemicaliën, gevaarlijke en voor het milieu schadelijke stoffen in verpakte vorm, sanitair afval en vuilnis. Het Marpol-Verdrag is geïmplementeerd in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs).

Op basis van het onderhavige artikel 4.6 kan het college aan bedrijven vergunning verlenen om een bedrijf met ontvangstvoorzieningen uit te oefenen, zodat kan worden voldaan aan de wettelijke verplichting, bedoeld in de Wvvs, om zorg te dragen voor voldoende voorzieningen, geschikt voor het in ontvangst nemen van restanten van schadelijke stoffen, afkomstig van zeeschepen, zonder aan deze schepen onnodig oponthoud te veroorzaken. Daarbij kunnen drie groepen van bedrijven 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).

In de Memorie van Toelichting in de Wvvs blijkt dat een overlap met de vergunningvereiste voor een inzamelvergunning conform de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht 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. Alleen bedrijven die beschikken over een op deze wet gebaseerde vergunning zijn gerechtigd tot het inzamelen van afvalstoffen van zeeschepen. De havenbeheerder kan echter 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.

Bovengenoemde 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.

Ten slotte dient nog te worden vermeld, dat in het verleden in plaats van de term “vergunning” de term “aanwijzing” werd gehanteerd, in oorsprong ontstaan vanuit de Wvvs. Om verwarring te voorkomen met het begrip “aanwijzing” zoals dat in andere artikelen wordt gehanteerd, en omdat dit juridisch zuiverder is, is besloten voortaan de term “vergunning” te hanteren, nu het om een begunstigende beslissing op verzoek gaat.

Artikel 4.7 Ernstig gevaar, schade of hinder opleverende schepen

De Scheepvaartverkeerswet regelt het toelatingsbeleid met betrekking tot het varende verkeer. Voor het toelatingsbeleid tot de ligplaats, de ordening in de haven, was in de Rhv 2010 géén specifiek artikel gewijd aan ernstig gevaar, schade of hinder opleverende schepen. Artikel 4.7 beoogt om te komen tot een goed havenbeheer en biedt tevens de mogelijkheid om bij incidenten in te kunnen grijpen. Het kan namelijk voorkomen dat het noodzakelijk is ten aanzien van schepen die ernstig gevaar, schade of hinder of ernstige gevolgen voor de ordening veroorzaken of kunnen veroorzaken, maatregelen te treffen. Dit artikel schept hiertoe de mogelijkheid. Deze maatregelen kunnen van min of meer ingrijpende aard zijn. 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. Het verbieden van de binnenkomst in de haven kan in bijzondere gevallen door de minister worden opgeheven, wanneer de minister het uit het oogpunt van veiligheid en milieu doelmatiger acht voor een dergelijk schip een haven aan te lopen dan op zee te blijven. Dit is geregeld in de Wet bestrijding ongevallen Noordzee. De te treffen maatregelen en het verbod zullen (zo nodig achteraf) schriftelijk worden meegedeeld.

Artikel 4.8 Bunkercontrolelijst/ bunkeren

Dit artikel heeft betrekking op het bunkeren van zeeschepen. De in het artikel genoemde bunkercontrolelijst is te vinden in zowel het ISGOTT als het ISGINTT (zie definities). Gedownloade checklists kunnen worden gebruikt door de betrokken schepen. Met het oogmerk om milieuverontreinigingen bij het bunkeren te voorkomen wordt via de checklist door de betrokken partijen een aantal praktische operationele afspraken gemaakt en onderlinge verantwoordelijkheden vastgelegd, voordat begonnen mag worden met bunkeren. Het artikel ziet erop toe dat tijdens de gehele bunkeroperatie deze afspraken worden nageleefd. Ten behoeve van de handhaving van dit artikel is een bewaarplicht van 24 uur voorgeschreven. In het vijfde lid is de mogelijkheid opgenomen om van het gebruik van de bunkerchecklist ontheffing of vrijstelling te verlenen. Ten slotte moet de schipper van het bunkerschip een melding doen aan de havenmeester, zodat deze een actueel beeld heeft van de havenactiviteiten uit het oogpunt van veiligheid en milieu. De wijze waarop dient te worden gemeld zal geregeld worden in het Havenreglement dat het college vaststelt.

Artikel 4.9 Verbod terugpompen brandstofolie of smeerolie

In incidentele gevallen komt het voor, dat er een verzoek wordt gedaan om gebunkerde brandstofolie of smeerolie vanuit het zeeschip terug te pompen in een bunkerschip. Vanwege het feit dat dit zelden voorkomt en het feit, dat er bij een dergelijke operatie andere milieurisico's kunnen optreden, is deze operatie in principe verboden. Door deze verbodsconstructie met een ontheffingsmogelijkheid kan in voorkomende gevallen getoetst worden of deze operatie onder het stellen van beperkingen en voorschriften milieuverantwoord plaats kan vinden.

Artikel 4.10 Deugdelijk afmeren

Het eerste lid van artikel 4.10 bepaalt dat het verboden is te laden of te lossen, tenzij het schip op deugdelijke wijze is afgemeerd. Door de formulering "het is een ieder verboden" richt de norm zich niet alleen tot de kapitein, schipper of exploitant. Door deze formulering kan ook degene die het schip laadt of lost vanaf de wal gehouden worden aan de verplichting om het schip eerst deugdelijk af te (laten) meren.

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

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

Ten gevolge van veranderingen in de atmosfeer worden schepen, ook in de haven, vaker geconfronteerd met zware stormen en extreme weersomstandigheden. Dit heeft in het recente verleden regelmatig tot gevolg gehad dat afgemeerde schepen van de wal of van afmeerboeien losbraken en door de storm in de haven op drift raakten. Dit heeft inmiddels ook tot buitengewone schade geleid.

In het tweede lid, onder a, wordt voor alle zeeschepen die afgemeerd liggen in het oliehavengebied voorgeschreven dat (minimaal) een sleeptros gebruiksklaar dient te liggen of afgeviert dient te zijn tot op de waterlijn. Dit vereiste zorgt ervoor dat een zeeschip door een of meerdere sleepboten kan worden aangepakt en weggesleept kan worden, indien dit noodzakelijk is in verband met een

calamiteit aan de wal. Hierbij is het aan de kapitein om vanuit goed zeemanschap zorg te dragen voor de meest optimale locatie/belegging van deze tros op het schip, onder andere gelet op de richting waarin het schip zal moeten worden weggesleept. Het tweede lid onder a dekt alle zeeschepen af die in het oliehavengebied afgemeerd zijn. Hiernaast bestaat voor zeetankschepen, die bij een terminal bezig zijn met operationele handelingen van gevaarlijke of schadelijke stoffen, ingevolgde de verplichtingen van de ship/shore safety checklist de aanvullende eis, dat er zowel op het voor-als achterschip een sleeptros aanwezig moet zijn.

In het tweede lid, onder b, wordt voor zeeschepen met een lengte van meer dan 120 meter voorgeschreven dat (minimaal) een sleeptros gebruiksklaar dient te liggen of afgeviert dient te zijn tot op de waterlijn. Dit is van belang voor een losgebroken schip dat door aangesnelde sleepboten, middels de sleeptros, kan worden aangepakt en voor verder driften kan worden behoed. Daarnaast kunnen ook bij deze schepen incidenten aan de wal, zoals bijvoorbeeld een brand in een opslagloods, het overal in de haven noodzakelijk maken dat het schip onmiddellijk moet worden aangepakt en versleept. Hierbij is het aan de kapitein om vanuit goed zeemanschap zorg te dragen voor de meest optimale locatie/belegging van deze tros op het schip, onder andere gelet op de richting waarin het schip zal moeten worden weggesleept.

Artikel 4.11 Gebruik van ankers

In de onderwaterbodem van de haven bevinden zich op een groot aantal plaatsen infrastructurele voorzieningen, zoals bodembescherming, leidingen en kabels. Het gebruikmaken van ankers zonder vooraf kennis te nemen van de locaties van deze infrastructurele voorzieningen kan leiden tot beschadiging hiervan. Om dit te voorkomen is uitgangspunt in de haven dat het verboden is van een anker gebruik te maken. Daarnaast is het in verband met de ordening in de haven niet acceptabel dat naar eigen inzicht van de schipper of kapitein ten anker wordt gegaan.

Het gebruikmaken van een anker is, op grond van onderdeel a en b van het eerste lid, wel toegestaan indien ligplaats wordt genomen op aangewezen ligplaatsen of ankergebieden. De aanwijzing kan zowel door verkeerstekens als door een ander besluit van het bevoegd gezag plaats vinden. Het gebruikmaken van een anker is, op grond van onderdeel c van het eerste lid, wel toegestaan indien ligplaats wordt genomen aan afmeerboeien. Het anker mag daarbij niet in de nabijheid van een boei of een paal worden neergelaten, aangezien het anker de boei of paal zou kunnen beschadigen.

Tevens is het gebruik van een anker toegestaan, indien dit geschiedt door een drijvende kraan en zeker is gesteld dat gebruik van een anker geen schade toebrengt aan de onderwaterbodem aangebrachte leidingen, kabels, duikers of oever- of kadeverdedigingswerken. Drijvende kranen werken doorgaans op een zelfde locatie in de haven, waardoor bekend is of er ter plaatse veilig geankerd kan worden.

Indien een drijvende kraan zijn anker wil gebruiken, dient dit gemeld te worden aan de havenmeester. De wijze waarop dient te worden gemeld zal geregeld worden het Havenreglement.

Dit artikel is gebaseerd vanuit de beheergrondslag van de verordening en bestaat in aanvulling op en naast de eventuele anker- en afmeerbepalingen vanuit de verkeersregelingen op basis van de scheepvaartverkeerswet en het BPR. Dit betekent dat op basis van die wetgeving in geval van overmacht en nautische beweegredenen (om schade aan schip en objecten in de omgeving te voorkomen vanuit goed zeemanschap) het gebruik van een anker voor een bepaalde manoeuvre wel is toegestaan, als de kapitein of schipper zich ervan vergewist dat er géén kabels en leidingen aanwezig zijn.

Artikel 4.12 Gebruik van spudpalen

In de onderwaterbodem van de haven bevinden zich op een groot aantal plaatsen infrastructurele voorzieningen, zoals bodembescherming, leidingen en kabels. Het gebruikmaken van spudpalen

zonder vooraf kennis te nemen van de locaties van deze infrastructurele voorzieningen kan leiden tot beschadiging hiervan. Om dit te voorkomen is uitgangspunt in de haven dat het verboden is van spudpalen gebruik te maken. Daarnaast is het in verband met de ordening in de haven niet acceptabel dat de schipper of kapitein zijn spudpalen naar eigen inzicht gebruikt.

Het verbod geldt niet, indien dit geschiedt in overeenstemming met ter plaatse aangebrachte verkeerstekens en nadere aanduidingen als bedoeld in artikel 3.1, aangezien ankeren en het gebruik van spudpalen op grond van het BPR is gelijkgesteld. Ook het gebruik van spudpalen op aangewezen ligplaatsen middels een ander besluit met een zelfde strekking als een verkeersteken wordt toegestaan.

Aangezien het gebruik van spudpalen op overige locaties een steeds vaker voorkomende situatie is, met name in de binnenvaart, is in het derde lid de mogelijkheid tot ontheffing opgenomen. Voorlopig blijft deze toets noodzakelijk omdat in tegenstelling tot drijvende kranen de aangevraagde locaties voor dit spudpalengebruik in de haven sterk kunnen variëren.

Artikel 4.13 Verbod vast- en losmaken schepen

Dit artikel bevat het algemene verbod tot het verrichten van diensten van een bootman. Schepen groter dan 75 meter moeten worden vast- en losgemaakt door een bootman. Schepen van 75 meter of kleiner die gevaarlijke stoffen bevatten, moeten eveneens door een bootman worden vast- en losgemaakt. Deze grens van 75 meter hangt samen met voorschriften voor loodsplichtige schepen die zijn opgenomen in het Loodsplichtbesluit 1995. Let wel: het betreft twee verschillende verplichtingen, maar het is logisch een verband tussen die verplichtingen te leggen wat betreft de schepen waarvoor zij beide gelden.

Het tweede lid bevat een aantal uitzonderingen op het verbod diensten van bootman te verrichten. De mogelijkheid om 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. Het oprekken van de mogelijkheden om "met eigen bemanning los en vast te maken" zou immers kunnen leiden tot het ontstaan van semi-roeiersmaatschappijen, zonder daartoe opgeleid personeel, met als gevolg veiligheidsrisico's en onbeheersbaarheid van het logistieke scheepsafwikkelingsproces (beschikbaarheid loodsen en sleepers). Voorts werkt een dergelijke verruiming onderbemand varen in de hand en bestaat het gevaar dat de bemanningsleden de afmeerlocatie niet tijdig zullen bereiken. Bovendien zou het beschikbaarheids- en kwaliteitsniveau van de bootmannen kunnen worden aangetast. In onderdeel e is een uitzondering opgenomen voor marine- en visserijschepen. Hiermee is een historisch gegroeide gedoogsituatie gecodificeerd. Er dient overigens wel een melding aan de havenmeester te worden gedaan. Gebeurt dat niet, dan is de uitzondering niet van toepassing en geldt het verbod van het eerste lid. Dit artikel legt derhalve de verantwoordelijkheid bij de kapitein van het schip om af te zien van het gebruik van bootlieden, mits de kapitein dit tijdig meldt aan de havenmeester. De havenmeester kan echter, wanneer bijzondere omstandigheden dit naar zijn oordeel toch vereisen, ad hoc besluiten via artikel 6.1 van de Havenverordening het gebruik van bootlieden voor te schrijven door middel van een operationele aanwijzing.

Artikel 4.14 Verrichten van werkzaamheden

Artikel 4.14 geeft regels over het verrichten van werkzaamheden aan schepen. In het artikel van de Rhv 2010 werden alle werkzaamheden op of aan het openbaar water geregeld. Gebleken is dat dit niet wenselijk is, omdat werkzaamheden aan steigers, kades en installaties aan het openbaar water geregeld zijn in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. In de nieuwe redactie van dit artikel is opgenomen dat hieronder ook werkzaamheden vallen die buitenboord of onderwater aan een schip plaatsvinden. Hiermee worden duikwerkzaamheden specifiek onder de werking van dit artikel gebracht. Tevens vallen werkzaamheden die worden uitgevoerd aan een voorwerp aan boord van een schip onder de werking van dit artikel.

Grote reparaties aan schepen vinden doorgaans plaats op of aan een werf of in een dok. Kleine reparaties worden echter vaak aan boord verricht door de eigen bemanning, door bijvoorbeeld een reparatiefirma of door werknemers van de stuwadoor. Het verrichten van reparaties kan onder bepaalde omstandigheden gevaren met zich meebrengen. Het verbod richt zich niet alleen op de kapitein of de schipper, maar tevens op alle andere personen, door de toevoeging van de zinsnede "een ieder". Zie voor een toelichting hierop tevens de toelichting op artikel 1.10.

Teneinde te voorkomen dat een kleine scheepsreparatie buiten een werf of herstellingsinrichting tot een reparatie van grote omvang, met inherente veiligheidsrisico's en grote tijdsduur uitgroeit, is in het eerste lid, onder b, opgenomen dat de reparatieduur ten hoogste drie dagen mag duren. Het criterium ten aanzien van de aard van de werkzaamheden is dat hierdoor geen gevaar, schade of hinder voor de omgeving kan ontstaan, hetgeen per reparatie afhankelijk is van de omstandigheden van het geval. Voorts zijn in het eerste lid de voorwaarden opgenomen, waaronder de werkzaamheden dienen te worden verricht. Onder het regime van de Rhv 2010 maakten deze voorwaarden deel uit van de ontheffing in de vorm van beperkingen en voorschriften. Het ontheffingsinstrument is in het onderhavige artikel vervangen door algemene regels, met dien verstande dat de termijn van drie dagen niet wordt overschreden en wordt voldaan aan de overige in het artikel gestelde voorwaarden.

Het eerste lid is ook van toepassing ten aanzien van 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 drie dagen. Verder wordt opgemerkt dat het verbod van open vuur en vonkvorming en het bedrijfsklaar hebben van een schip in het oliehavengebied, dat wordt geregeld in het Havenreglement, onverkort van kracht zijn. In lid 1, onder b, ten 2^o wordt deze uitzondering omschreven.

Verder wordt opgemerkt dat het verbod van open vuur en vonkvorming en het bedrijfsklaar hebben van een schip in het oliehavengebied, dat wordt geregeld in het Havenreglement, onverkort van kracht zijn.

Onder het in het eerste lid, onder b, 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, welke bij het uitvoeren van werkzaamheden met vuur kunnen leiden tot ongewenste gevaarlijke situaties.

In het tweede lid zijn de sloopwerkzaamheden opgenomen. Met slopen wordt bedoeld het vernietigen van (een deel van) de scheepsconstructie. Het tweede lid is opgenomen, aangezien sloopwerkzaamheden specifieke werkzaamheden zijn die niet op het herstel van het schip gericht zijn. Sloopwerkzaamheden zijn verboden, tenzij deze werkzaamheden plaats vinden bij een inrichting die beschikt over een vergunning krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. In bijzondere gevallen kan op basis van het vierde lid ontheffing worden verleend, bijvoorbeeld wanneer het noodzakelijk is om delen van een schip al te verwijderen om het mogelijk te maken met dat schip een sloopwerf fysiek te bereiken.

Indien de werkzaamheden langer dan drie dagen in beslag nemen, kan ontheffing worden aangevraagd op grond van het derde lid. Tevens kan een vrijstelling worden verleend op basis van het derde lid. Hierbij valt onder andere te denken aan doelgroepschepen, zoals bepaalde visserijschepen die met grote regelmaat voor een iets langere periode regulier onderhoud plegen in de haven.

Ten slotte is in het vijfde lid een meldingsverplichting aan de havenmeester opgenomen, met als doel een unieke toetsing van het criterium gevaar, schade of hinder ten aanzien van de omgeving. De wijze waarop dient te worden gemeld wordt geregeld in het Havenreglement.

Artikel 4.15 Ontsmetten van schepen

Artikel 4.15 regelt het ontsmetten van schepen in de haven. Een verbod van behandeling van lading van schepen met (bepaalde) gassen is opgenomen in de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden.

Het in het eerste lid opgenomen verbod is beperkt tot het nemen van ligplaats. Tijdens het gassen van ruimten aan boord van een schip kunnen risico's ontstaan voor het havengebied. In verband met de veiligheid van deze omgeving, is het noodzakelijk dat de havenmeester instemt met het nemen van ligplaats door een schip en met het op die bepaalde plaats verrichten van ontsmettingsactiviteiten in de haven.

Artikel 4.16 Bunkeren, overnemen van stores of afgeven van afvalstoffen aan zeetankschepen

Dit artikel is opgenomen, om zeker te stellen, dat niet dezelfde personen zich tegelijkertijd bezighouden met verschillende operationele handelingen aan boord van een zeetankschip met gevaarlijke of schadelijke vloeistoffen. Deze aanbeveling uit zowel de ISGOTT als de ISGINTT is middels dit artikel wettelijk voorschrijf en moet zorg dragen voor een veilige en verantwoorde afhandeling van zowel ladingoperaties als genoemde operationele handelingen.

Artikel 4.17 Veilige toegang

Dit artikel is toegevoegd aangezien er zich in de havenpraktijk bij de betreding van schepen regelmatig zeer gevaarlijke en onaanvaardbare situaties voordoen. Veilige toegang tot een schip was nergens geregeld, tenzij een schip uitsluitend als een werkplaats werd gezien. Voor dat geval waren in de Arbowetgeving algemene voorschriften opgenomen dat de werkplek veilig moest kunnen worden betreden. Echter, er wordt niet altijd gewerkt. Er wordt op een schip ook gewoond en geleefd en ook dan dient een schip op veilige wijze te kunnen worden betreden. Het motief voor het onderhavige artikel is gelegen in het wonen en leven aan boord, met al het daartoe noodzakelijk maatschappelijk verkeer. In dit artikel wordt als norm gesteld dat het schip over een toegang dient te beschikken, waardoor in redelijkheid geen gevaar of schade voor personen kan ontstaan.

Voor binnenschepen is het in sommige gevallen niet mogelijk of zeer onpraktisch om een veilige toegang tot het schip te creëren. Enerzijds is dit het geval bij laad- of loshandelingen. Door het laden of lossen van lading aan boord van een binnenschip, kan het schip aanzienlijk bewegen. In dit soort situaties kan een veilige toegang niet worden gegarandeerd, sterker nog, een toegang is in dit soort gevallen juist onveilig. Anderzijds meert een binnenschip soms kort af, bijvoorbeeld om passagiers of een auto af te zetten. Om bij dit soort handelingen van een binnenschipper te eisen dat hij een veilige toegang creëert, zou een onevenredige belasting voor een binnenschipper opleveren.

§ 5 Nadere regels

Artikel 5.1 Het stellen van nadere regels door het college

Aan de in dit artikel opgenomen delegatiegrondslagen wordt in het Havenreglement uitvoering gegeven. In de Rhv 2010 waren de grondslagen verspreid over de verschillende artikelen. In plaats hiervan zijn deze nu overzichtelijk in dit artikel aangegeven. De genoemde grondslagen vormen de basis voor het college om nadere regels te stellen.

In het artikel is een onderscheid gemaakt tussen regels, die het college stelt in het eerste lid en regels die het college kan stellen in het tweede lid. In het eerste lid zijn alle grondslagen opgenomen, die noodzakelijk zijn voor een sluitend stelsel van regels ter waarborging van de ordening, veiligheid, milieu, omgeving of kwaliteit van dienstverlening in de haven ter voorkoming van gevaar, schade of hinder.

In het tweede lid zijn de grondslagen opgenomen, die, afhankelijk van de plaatselijke situatie en omstandigheden, nodig kunnen zijn. In die gevallen kan het college besluiten deze regels te stellen.

Het verschil zit in het feit dat het in het eerste geval gaat om een opdracht van de raad en in het tweede geval om een bevoegdheid van het college.

§ 6 Handhaving

Artikel 6.1 Aanwijzingen

Op basis van dit artikel kan het college aanwijzingen geven in het belang van de ordening en veiligheid in de haven, in het bijzonder ter regeling van het scheepvaartverkeer en het nemen van ligplaats en ter voorkoming van gevaar, schade of hinder.

Artikel 6.2 Strafbepaling

Overtreding van het bepaalde bij of krachtens deze verordening wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van de tweede categorie op grond van artikel 154 van de Gemeentewet.

Artikel 6.3 Toezichthoudende ambtenaren

In dit artikel worden de toezichthoudende ambtenaren aangewezen. De bepaling gaat over de aanwijzing van personen belast met het toezicht op de naleving. In artikel 5:17 van de Algemene wet bestuursrecht is de bevoegdheid van de toezichthouder tot het vorderen van inzage van zakelijke gegevens en bescheiden geregeld. In artikel 5:18 Algemene wet bestuursrecht is de bevoegdheid van de toezichthouder om zaken te onderzoeken, aan opnemings te onderwerpen en daarvan monsters te nemen, opgenomen.

Ten aanzien van de aanwijzing van opsporingsambtenaren wordt opgemerkt dat in artikel 142, eerste lid, aanhef en onder c, van het Wetboek van Strafvordering, is bepaald dat met de opsporing van strafbare feiten als buitengewoon opsporingsambtenaar zijn belast de personen die bij verordening zijn belast met het toezicht op de naleving daarvan, een en ander voor zover de personen zijn beëdigd. De toezichthouders die zijn aangewezen in dit artikel, beschikken derhalve tevens over opsporingsbevoegdheden. Aangezien buitengewoon opsporingsambtenaren hun aanwijzing aan het Wetboek van Strafvordering ontleen, is een nadere regeling in deze verordening niet nodig; de aanwijzing als toezichthouder is de grondslag hiervoor. De buitengewoon opsporingsambtenaren dienen op grond van het Besluit buitengewoon opsporingsambtenaar aan de eisen van vakbekwaamheid en betrouwbaarheid te voldoen. Tevens dienen zij te zijn beëdigd door de directe toezichthouder.

De plicht tot medewerking is in algemene zin geregeld in artikel 5:20 Algemene wet bestuursrecht: "een ieder is verplicht aan een toezichthouder binnen de door hem gestelde redelijke termijn alle medewerking te verlenen die deze redelijkerwijs kan vorderen bij de uitoefening van zijn bevoegdheden". Deze plicht beoogt alle denkbare vormen van medewerking te omvatten, met inbegrip van het verstrekken van inlichtingen en de afgifte van gevorderde gegevens en bescheiden. In het tweede lid kunnen ook andere personen als toezichthouder worden aangewezen; met name zal dit het geval zijn, indien betrokkenen niet beschikken over opsporingsbevoegdheid.

Artikel 6.4 Betreden van woonruimten

In artikel 5:15 van de Algemene wet bestuursrecht, is bepaald dat een toezichthouder bevoegd is elke plaats te betreden met uitzondering van een woning zonder toestemming van een bewoner. In artikel 6.4 wordt om die reden nu slechts bepaald in welke gevallen toezichthouders of opsporingambtenaren bevoegd zijn een woning binnen te treden, *zonder toestemming* van de bewoner, mits het gaat om het toezicht in het kader van de veiligheid. De bevoegdheid tot het binnentreden is gestoeld op artikel

149a van de Gemeentewet. Van de bevoegdheid kan in principe alleen gebruik worden gemaakt indien een machtiging op grond van de Algemene wet op het binnentreden is afgegeven. Opgemerkt wordt dat onder het begrip "woning" tevens een woning aan boord van een schip moet worden verstaan.

§ 7 Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 7.1 Intrekken oude verordening

In dit artikel wordt de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2010 ingetrokken met ingang van de datum dat de onderhavige verordening in werking treedt. Zo ontstaat er geen vacuüm in het van toepassing zijn van regelgeving in de haven.

Artikel 7.2 Overgangsrecht

In artikel 7.2 is het overgangsrecht geregeld. In het eerste lid is bepaald dat de op basis van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2010 afgegeven beschikkingen hun geldigheid behouden na inwerkingtreding van de onderhavige verordening onder de destijds geldende voorwaarden en beperkingen. Voorts zal een 3 jaar geleden afgegeven vergunning met een geldigheidsduur van 5 jaar, ook onder deze nieuwe Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012, nog 2 jaar zijn geldigheid behouden.

In het tweede lid is geregeld dat indien vóór het inwerkingtreden van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 aanvragen om toestemming zijn ingediend en waarop nog niet is beslist, deze aanvragen op grond van het nieuwe recht worden behandeld.

Het derde lid bepaalt dat als een bezwaarschrift is ingediend tegen een beschikking om een toestemming die is gebaseerd op de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2010, dit bezwaarschrift wordt afgehandeld met toepassing van het bepaalde bij of krachtens de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012. In dat geval wordt het nieuwe recht dus toegepast.

Bijlage 1

Op de bijgevoegde kaart is het Noordzeekanaalgebied aangegeven. Het is het geheel aan wateren binnen de gemeentegrenzen, die openstaan voor de scheepvaart. In bijlage 2 wordt vervolgens voor de gemeente aangegeven op welk deel van deze wateren de Havenverordening van toepassing is.

Bijlage 2

Op de bijgevoegde kaart(en) is door middel van het als "haven" gemarkeerde gebied aangegeven, op welk deel van de openstaande wateren binnen het Noordzeekanaalgebied in de gemeente de Havenverordening van toepassing is. Tevens is op deze kaart aangegeven welke havenbekkens zich allemaal bevinden binnen het gebied "haven". Dit is van belang in verband met artikel 3.8, op grond waarvan het college op deze kaart aangegeven havenbekkens kan aanwijzen waarvoor een invaarverbod geldt.

Bijlage 3

Deze transponeringstabellen zijn opgenomen om aan te geven welke oude en nieuwe artikelen met elkaar corresponderen, welke artikelen zijn verwijderd en welke nieuwe artikelen zijn opgenomen.