

Toelichting Havenbeheersverordening Flevokust haven 2018

Algemeen

Deze verordening bevat de kaderstellende regels die van toepassing zijn op binnenschepen wanneer deze de Flevokust Haven aandoen. Hiermee worden de gemeentelijke belangen beschermd en tegelijkertijd worden de rechten en plichten van zowel de scheepvaart als de havenbeheerders inzichtelijker gemaakt. Daarbij heeft deze verordening voor ogen dit alles op een overzichtelijke, duidelijke manier te regelen, ontdaan van overbodige regels en administratieve lasten.

Artikelsgewijze toelichting

Artikelen 1.1 en 1.2

Exploitant

Onder exploitant wordt verstaan: de eigenaar, beheerder, rompbevrachter of ieder ander die zeggenschap heeft over het gebruik van het schip. Deze definitie hangt samen met artikel 1.8 waarin de normadressaat is opgenomen: degenen tot wie de bepalingen van de Havenbeheersverordening zich richten.

Haven en toepassingsbereik

Het begrip “haven” omvat de wateren die rondom deze haven in het beheer zijn van onze gemeente en die voor de scheepvaart openstaan, alsmede alle daartoe behorende kaden, kunstwerken, meergelegenheden, trappen, los- en laadplaatsen, zoals aangegeven op de kaart in bijlage 1. Binnen het toepassingsbereik vallen ook wateren die aan anderen toebehoren, als de gemeente deze beheert en deze een openbaar karakter hebben en op enigerlei wijze voor het publiek toegankelijk zijn.

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 1.9 is opgenomen dat het college de havenmeester aanwijst.

Schipper

De schipper is degene die de feitelijke leiding heeft over een schip. Dit is in principe de (papieren) schipper, maar kan ook zijn vervanger zijn, of iemand anders van de bemanning die op dat moment de feitelijke leiding heeft. De definitie hangt samen met artikel 1.8 waarin de normadressaat is opgenomen: degenen tot wie de bepalingen van de Havenbeheersverordening zich richten.

Artikel 1.5 Geldigheidsduur

Dit artikel bepaalt dat een ontheffing, als deze wordt verleend voor een eenmalige gedraging of handeling, wordt verleend voor de duur van die gedraging of handeling, maar niet voor een duur langer dan zes maanden. Een gedraging of handeling die langer duurt dan zes maanden kan worden beschouwd als een activiteit die vergunningplichtig is op grond van de Wet milieubeheer.

Artikel 1.6 Weigerings-, wijzigings- en intrekingsgronden

Onder het bepaalde in onderdeel c worden ook beleidswijzigingen bedoeld. Deze kunnen aanleiding zijn voor intrekking of wijziging van een ontheffing. Daarbij worden vanzelfsprekend de algemene beginselen van behoorlijk bestuur in acht genomen.

Artikel 1.8 Normadressaat

De schipper is in beginsel verantwoordelijk voor de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening, tenzij anders is bepaald. Dit laatste heeft bijvoorbeeld betrekking op die artikelen waarin expliciet is bepaald dat 'eenieder' zich aan dat voorschrift dient te houden.

In het tweede lid is bepaald dat bij afwezigheid van 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.

Artikel 1.10 Nadere regels

In dit artikel zijn delegatiegrondslagen opgenomen op grond waarvan het college nadere regels kan stellen ter waarborging van de ordening, veiligheid, milieu, omgeving of kwaliteit van de dienstverlening in de haven ter voorkoming van gevaar, schade of hinder.

Artikel 2.1 Verkeerstekens

In het Binnenvaartpolitiereglement (hierna: 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 orde en veiligheid in de haven. Het Bpr regelt de verkeersafhandeling, terwijl de verordening het havengebruik regelt vanuit bepaalde belangen (milieu, orde en veiligheid).

Artikel 2.2 Aanwijzen Ligplaatsen

Door het vaststellen van een ligplaatsenoverzicht kan het college bepalen waar in de haven schepen ligplaats mogen nemen. Zo nodig kan ook bepaald worden dat bepaalde plaatsen of gebieden bestemd zijn voor schepen van bepaalde categorieën of voor ligplaatsvergunninghouders. Het college werkt dit uit op een kaart. Hierop kan ook worden aangegeven waar het is toegestaan om een auto aan of van boord te zetten.

Artikel 2.3 Verbod nemen ligplaats

Het is verboden om ergens anders ligplaats te nemen dan op plaatsen of gebieden die daarvoor door het college op een ligplaatsenoverzicht als bedoeld in artikel 2.2 zijn aangegeven, tenzij dat mag op grond van geplaatste verkeerstekens en met instemming van de eigenaar, huurder of (onder)erfpachter van het aan de ligplaats gelegen terrein.

Artikel 2.5 Duur verblijf in haven

Op grond van dit artikel mag een schip niet langer dan noodzakelijk is voor de uitoefening van het bedrijf in de haven verblijven. Na de op- of overslag van containers, bulkgoederen of projectlading verlaat het schip de haven weer.

Artikel 2.6 Voorzieningen en voorwerpen

Dit artikel bepaalt in algemene zin dat het verboden is voorzieningen of voorwerpen in, op, onder of boven water te hebben of aan te brengen indien daardoor gevaar, schade of hinder kan ontstaan.

De havenbeheerder dient in verband met het veilig gebruik van de haven op de hoogte te zijn van alle voorzieningen die in, onder of boven water worden aangebracht en die van een min of meer permanent karakter zijn. Uitgezonderd zijn scheepstoebehoren en voorzieningen die dienen om een schip te laden en te lossen. Daarbij wordt de eis gesteld dat deze voorzieningen ook werkelijk (als

zodanig) in gebruik zijn, teneinde te voorkomen dat voorzieningen die hinderlijk of gevaarlijk voor anderen zijn (bijvoorbeeld meerdraden en fenders) blijvend worden aangebracht.

Artikel 2.7 Gebruik van voortstuwars, boegschroeven of hekschroeven

Dit artikel beoogt bescherming van de onderwaterinfrastructuur in de haven. In de onderwaterbodem van de haven bevinden zich infrastructurele voorzieningen, zoals, bodembescherming, leidingen en kabels. Het gebruik van voortstuwars (schroeven), boegschroeven of hekschroeven kan schade veroorzaken aan deze voorzieningen, als 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; als 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 van dit artikel geldt ook in die situaties waarbij het schip op spudpalen ligt of als 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 meerdraden is afgemeerd. Reden waarom het verbod wordt ingevoerd ligt in het feit dat wanneer door gebruikers van de haven schepen gaande worden gehouden zeer gevaarlijke situaties kunnen worden veroorzaakt. Voorts kan – met name – het proefdraaien van machines, maar ook het trachten los te komen als een schip aan de grond zit, grote schade veroorzaken. Het bij- of afdraaien door een bunker- of bevoorradingschip, dat afgemeerd is aan een ander schip, ter voorkoming van schade levert een verwaarloosbaar risico op voor de haveninfrastructuur en is gelet op de vaak moeilijke afmeersituatie ter voorkoming van directe schade aanvaardbaar.

In het tweede lid is een verplichting opgenomen dat tijdens het inwerking zijn van voortstuwars, boegschroeven of hekschroeven een persoon in de stuurhut aanwezig dient te zijn die bekend is met de bediening van het schip. Een onbemande stuurhut kan tot zeer gevaarlijke en ongewenste situaties leiden.

Artikel 2.8 Plezier- en zeilvaart in de haven

Artikel 2.8 regelt in het eerste lid dat het - in principe - verboden is zich met een charterjacht, charterschip, passagiersvaartuig of pleziervaartuig, waarmee al dan niet eveneens bedrijfsmatig wordt gevaren in de haven te bevinden. Het varen met genoemde soorten vaartuigen in de Flevokust Haven, die wordt gebruikt door de beroepsvaart, kan zeer gevaarlijke situaties met zich meebrengen. Het verbod is niet van toepassing in de toegangsgeul als bedoeld in bijlage 2. In deze toegangsgeul staat de pleziervaart de beroepsvaart niet in de weg.

In het tweede lid wordt bepaald dat het verboden is de zeilvaart te beoefenen in de haven, ook weer met uitzondering van de toegangsgeul. De pleziervaart in het eerste lid heeft geen betrekking op de zeilvaart, die in het tweede lid wordt omschreven. Zeilvaart kan bedrijfsmatig - dus tegen vergoeding - worden beoefend en niet bedrijfsmatig, dus recreatief. Beide worden in het tweede lid geregeld.

Het derde lid ziet op het verbod om zich ook met andere, recreatieve vaarmiddelen in de haven te bevinden, eveneens vanuit de gedachte dat dit soort recreatie de beroepsvaart in de haven ernstig kan verstoren.

Op grond van het vierde lid kan het college een vrijstelling geven voor de in dit artikel gestelde verboden in geval van evenementen, bijvoorbeeld een groot zeilevenement.

Artikel 2.9 Vissen, Zwemmen en Duiken

Ook voor (recreatief) vissen, zwemmen en duiken geldt dat het zich slecht verhoudt tot het doel van de haven, de op- en overslag van containers, bulkgoederen en projectlading door de beroepsvaart. Het verbod om te vissen ziet niet op de beroepsmatige binnenvisserij, die wordt gereguleerd op grond van de Visserijwet 1963 en de Natuurbeschermingswet. Beroepsvissers houden zich daarbij aan de aanwijzingen van de havenmeester.

Artikel 2.10 Verhalen van schepen

Indien zich een calamiteit voordoet in de haven, moeten schepen - in verband met de veiligheid of het milieu - met spoed verhaald kunnen worden, ook al liggen deze schepen er conform het ligplaatsenoverzicht. Bij een brand zouden de schepen bijvoorbeeld in de weg kunnen liggen voor incidentenbestrijdingsvaartuigen.

Aangezien niet altijd in strijd met bestaande wettelijke voorschriften wordt gehandeld, is bestuursdwang als bedoeld in artikel 125 van de Gemeentewet en artikel 5:21 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) in dergelijke gevallen niet mogelijk. Teneinde de havengebruiker tegen onnodig optreden te beschermen, wordt in het eerste lid bepaald dat - overeenkomstig artikel 5:24 Awb - 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 orde of ter bescherming van veiligheids- of milieubelangen. Een voorbeeld van een niet-spoedeisend belang in het kader van de orde 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 eigenaar, beheerder of gebruiker van een schip kan op basis van dit artikel schriftelijk worden verzocht binnen een redelijke termijn het schip te verhalen naar een andere ligplaats. Indien medewerking wordt geweigerd, kan het schip verhaald worden.

Artikel 2.11 Overlast aan vaartuigen

Dit artikel maakt het mogelijk om handhavend op te treden tegen het onrechtmatig vasthouden en losmaken van schepen alsmede het zich onrechtmatig begeven en bevinden op schepen.

Artikel 2.13 Melding bedrijfsstoring, gebrek of schade

Dit artikel bevat de verplichting om alle bedrijfsstoringen, gebreken of schades aan boord van een schip, die een gevaar voor het schip of de omgeving kunnen opleveren aan de havenmeester te melden. De bepaling is van toepassing op alle schepen en is een aanvulling op de meldingsartikelen van de Regeling vervoer gevaarlijke stoffen die alleen van toepassing is op zeeschepen met gevaarlijke stoffen.

Artikel 3.1 Verontreiniging van lucht; stank, hinder of risico veroorzakende stoffen

Het in het eerste lid gestelde verbod beperkt zich tot handelingen die plaatsvinden aan boord van een schip; handelingen gepleegd aan wal vallen hierbuiten. Het is onder meer verboden om aan boord van een schip, door middel van gesterst gas of stoom, het uitlaatgassysteem van verbrandingsmotoren naar de buitenlucht door te blazen, waardoor roet uit het schip ontsnapt. Op grond van het tweede lid kan het college ontheffing verlenen van het verbod, bijvoorbeeld als dit bij kan dragen aan het voorkomen van een schoorsteenbrand bij een schip dat al langer stilligt.

Artikel 3.2 Gebruik afvalverbrandingsoven

Dit artikel is opgenomen in verband met het toenemende gebruik van afvalverbrandingsovens aan boord van schepen. Ter voorkoming van gevaar, schade en hinder voor de omgeving, door bijvoorbeeld ernstige rookontwikkeling en het gebruik van de afvalverbrandingsoven terwijl het schip is afgemeerd, is het verboden afvalverbrandingsovens aan boord van schepen te gebruiken. Afval kan afgegeven worden aan de daartoe bestemde inzamelaars.

Artikel 3.3 Melding en verwijdering van te water geraakte stoffen of voorwerpen

Uit het oogpunt van veiligheid en het voorkomen van belemmeringen van de vaarweg regelt dit artikel dat als stoffen of voorwerpen te water geraken, hiervan onmiddellijk kennis wordt gegeven aan de havenmeester. Deze kennisgeving is niet aan voorschriften gebonden. Vervolgens dient de stof of het voorwerp – voor zover mogelijk – onmiddellijk te worden verwijderd.

Artikel 3.4 Veilige toegang

In de havenpraktijk doen zich bij de betreding van schepen regelmatig zeer gevaarlijke en onaantoonbare situaties voor. Daarom wordt voorgeschreven dat schepen in principe over een toegang dienen te beschikken waardoor – in redelijkheid – geen gevaar of schade voor personen kan ontstaan.

Voor met name binnenschepen is het in sommige gevallen echter niet mogelijk of zeer onpraktisch om een dergelijke toegang tot het schip mogelijk te maken. 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 een auto af te zetten. Om bij dit soort korte handelingen van een schipper te eisen dat hij een veilige toegang creëert, zou een onevenredige belasting voor een schipper opleveren.

Artikel 3.5 Verbod gebruik hoofdmotor

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 kan hinder veroorzaken. Het artikel betreft geen absoluut verbod, maar is afhankelijk van een aanwijzing van gebieden door het college. Bovendien kan het college ontheffing verlenen van het verbod, bijvoorbeeld ten dienste van het proefdraaien van de hoofdmotor.

Artikel 3.6 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 3.7 Deugdelijk afmeren

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. Om

hiertegen op te kunnen treden is dit artikel opgenomen. De hier geformuleerde norm richt zich tot 'eenieder'; hierdoor kan ook degene die het schip laadt of lost vanaf de wal gehouden worden aan de verplichting.

Artikel 3.8 Gebruik van ankers

In de onderwaterbodem van de haven bevinden zich 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 als uitgangspunt genomen dat het in de haven verboden is van een anker gebruik te maken, met uitzondering van de gevallen genoemd in het eerste lid, onder a en b.

Artikel 3.9 Gebruik van spudpalen

In de onderwaterbodem van de haven bevinden zich 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 als uitgangspunt genomen dat het in de haven verboden is van spudpalen gebruik te maken, tenzij dit geschied overeenkomstig de aangebrachte verkeerstekens en nadere aanduidingen. Daarnaast kan het college ontheffing of vrijstelling verlenen van het verbod, voor zover daartoe aanleiding is.

Artikel 3.10 Gebruik generatoren door binnenschepen

Het is verboden om in een door het college aan te wijzen gebied aan boord van een binnenschip een generator te gebruiken. In het kader van het leveren van een bijdrage aan het verbeteren van de (lokale) luchtkwaliteit worden in de haven aansluitingen voor de afname van elektriciteit gerealiseerd. Op het moment dat geen aansluitingen meer beschikbaar zijn (bijvoorbeeld tijdens feestdagen), of voor binnenschepen die voor hun elektriciteitsvoorziening meer stroom nodig hebben dan de walstroomvoorziening kan leveren, kan het college ontheffing of vrijstelling verlenen van het verbod.

Artikel 3.11 Verrichten van werkzaamheden

Dit artikel geeft regels over het verrichten van werkzaamheden aan schepen; hieronder vallen ook werkzaamheden die buitenboord of onderwater aan het schip plaatsvinden. Het verbod richt zich tot 'eenieder'. 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 of door buitenstaanders. Het verrichten van reparaties kan onder bepaalde omstandigheden gevaren met zich meebrengen. 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 24 uur mag duren. Als de werkzaamheden langer dan 24 uur in beslag nemen, kan ontheffing worden aangevraagd op grond van het tweede lid.

Artikel 3.12 Ontsmetten van schepen

Omdat tijdens het gassen van ruimten aan boord van een schip (het ontsmetten) risico's kunnen ontstaan voor het havengebied is dit in beginsel verboden. Het verbod te ontsmetten van het tweede lid is beperkt tot schepen die zijn geladen met losgestorte bulkclading in vaste vorm. Hierdoor worden alle containerschepen van de toepassing uitgesloten. Deze schepen hebben containers als lading onder gas aan boord en zouden dus allemaal een

ontheffing dienen te krijgen, hetgeen niet wenselijk is. Het onder gas staan van te vervoeren containers is in de IMDG-Code geregeld, inclusief de labeling. Het onder gas zetten van containers geschiedt binnen een inrichting en valt onder de vergunningplicht uit de Wet milieubeheer. Er wordt tevens rekening met schepen die in het buitenland zijn beladen met aldaar (in de silo) aan de wal ontsmette lading, die in de haven wordt gelost. Deze lading kan eveneens bepaalde risico's met zich meebrengen.

In het derde lid is een ontheffingsmogelijkheid opgenomen. In de praktijk zal de havenmeester namens het college bepalen of in het specifieke geval mag worden ontsmet en waar dat, met het oog op de veiligheid van de omgeving, dient plaats te vinden.

Artikel 4.4 Betreden van woonruimten

In artikel 5:15 van de Awb is bepaald dat een toezichthouder een woning niet mag betreden als de bewoner daar geen toestemming voor geeft. De bevoegdheid tot het binnentreden is gestoeld op artikel 149a van de Gemeentewet. Artikel 149a strekt ertoe dat de gemeenteraad in bepaalde gevallen de bevoegdheid kan verlenen tot het binnentreden in woningen zonder toestemming van de bewoner. Het gaat hier om binnentreden ter uitoefening van toezicht en opsporing in verband met de naleving van voorschriften inzake handhaving van de openbare orde of veiligheid en bescherming van het leven of de gezondheid van personen. Het binnentreden in woningen behoort niet tot de bevoegdheden die afdeling 5.2 van de Awb aan iedere toezichthouder verleent. De bevoegdheid tot uitoefening van bestuursdwang is in de Gemeentewet voor alle gevallen geregeld in artikel 125. De Algemene wet op het binnentreden is ook hier van toepassing, zodat voor binnentreden zonder toestemming van de bewoner een machtiging noodzakelijk is. De Algemene wet op het binnentreden maakt onderscheid tussen het bevoegd zijn tot binnentreden in een woning en het nodig hebben van een machtiging om tot binnentreden in een woning in een concreet geval over te mogen gaan. Artikel 149a attribueert aan de gemeenteraad de bevoegdheid om personen de bevoegdheid, en dus niet de machtiging, te verlenen tot binnentreden. Op grond van art. 5:27, tweede lid, van de Awb is het bestuursorgaan dat bestuursdwang toepast bevoegd tot het verlenen van deze machtiging. De bevoegdheid tot binnentreden zal slechts uitgeoefend mogen worden voor zover dat redelijkerwijs voor de vervulling van de taak waarvoor binnen wordt getreden, nodig is.¹Opgemerkt wordt dat onder het begrip 'woning' tevens een woning aan boord van een schip moet worden verstaan.

¹ Kamerstukken II 22 539, 1991/92, nr. 3, p. 17.