

---

## Havenverordening Rotterdam 2020 (versie april 2021)

---

### Inhoud

<b>1</b>	<b>Paragraaf 1 Algemene bepalingen</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Paragraaf 2 Havenmeester</b>	<b>8</b>
<b>3</b>	<b>Paragraaf 3 Ordening en gebruik van de haven</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Paragraaf 4 Veiligheid en milieu in de haven</b>	<b>12</b>
<b>5</b>	<b>Paragraaf 5 Petroleumhavens</b>	<b>16</b>
<b>6</b>	<b>Paragraaf 6 Overslag van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk</b>	<b>19</b>
<b>7</b>	<b>Paragraaf 7 Zoneringsregeling schepen met gevaarlijke stoffen in verpakking of bulk</b>	<b>20</b>
<b>8</b>	<b>Paragraaf 8 Bunkeren en van of aan boord brengen van hulpstoffen</b>	<b>21</b>
<b>9</b>	<b>Paragraaf 9 gereserveerd</b>	<b>24</b>
<b>10</b>	<b>Paragraaf 10 gereserveerd</b>	<b>25</b>
<b>11</b>	<b>Paragraaf 11 Dienstverlening</b>	<b>26</b>
<b>12</b>	<b>Paragraaf 12 Veiligheidseisen schepen voor bootlieden en voor personenvervoer</b>	<b>31</b>
<b>13</b>	<b>Paragraaf 13 Schone motoren binnenschepen [alleen Rotterdam]</b>	<b>37</b>
<b>14</b>	<b>Paragraaf 14 Handhaving</b>	<b>38</b>
<b>15</b>	<b>Paragraaf 15 Overgangs- en slotbepalingen</b>	<b>39</b>

### **Bijlagen:**

Bijlage 1 van de Havenverordening Rotterdam 2020

Bijlage 2 als bedoeld in artikel 7.1 van de Havenverordening Rotterdam 2020

Bijlage: Toelichting op de Havenverordening Rotterdam 2020

De Raad van de gemeente Rotterdam,

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 5 november 2019 (raadsvoorstel nr. 19bb22596); raadsstuk 19bb22596;;

gelet op de artikelen 147 en 156, derde lid, van de Gemeentewet;

overwegende dat:

- het noodzakelijk is in deze Havenverordening Rotterdam 2020 regels met betrekking tot het goed havenbeheer te herzien in verband met nieuwe ontwikkelingen, zowel op nautisch, milieu hygiënisch als op technisch en orderingsgebied;
- de Havenverordening Rotterdam 2020 dient ter bevordering van een goed havenbeheer, daaronder begrepen de ordening, de veiligheid en het milieu van de haven en de omgeving van de haven, en de kwaliteit van de dienstverlening in de haven;

**Besluit vast te stellen:**

Havenverordening Rotterdam 2020

## 1 Paragraaf 1 Algemene bepalingen

### Artikel 1.1 Begripsomschrijvingen

In het bepaalde bij of krachtens deze verordening wordt verstaan onder:

- ADN: Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren;
- bekendmaking met dezelfde strekking als een verkeerstekening: een schriftelijke mededeling aan het scheepvaartverkeer waarmee aan dat verkeer wordt gegeven:
  - a. een inlichting over de toestand van een bepaalde plaats in of een bepaald gedeelte van een scheepvaartweg, of;
  - b. een inlichting, aanbeveling, gebod of verbod onderscheidenlijk opheffing van een gebod of verbod voor het verkeersgedrag op een bepaalde plaats in of een bepaald gedeelte van een scheepvaartweg;
- binnenschip: schip, niet zijnde een zeeschip;
- binnentankschip: binnenschip, gebouwd voor of aangepast aan het vervoer van onverpakte vloeibare lading in ladingtanks;
- boeienspan: ligplaats met het kenmerk dat het schip vanaf het voor- of achterschip op of tussen een of meer daarvoor bestemde boeien of palen kan afmeren, waarbij het schip gemeerd ligt zonder enig contact met overige havenafmeervoorzieningen;
- bootliedenorganisatie: een organisatie van bootlieden die activiteiten verricht ter waarborging van de vakbekwaamheid van bootlieden en zorgdraagt voor het vereiste materieel;
- bootman: degene die in de uitoefening van zijn beroep een zeeschip vast- of losmaakt;
- brandbare vloeistof: vloeistof waarvan brandbaarheid de enige gevaarlijke eigenschap is;
- bunkeren: het leveren van vaste, vloeibare of gasvormige brandstoffen of van elke andere energiebron die wordt gebruikt voor de aandrijving van schepen of voor de algemene of specifieke energievoorziening aan boord van schepen;
- bunkerschip: schip gebruikt voor het bunkeren;
- bunkervergunning: vergunning voor het leveren of debunkeren van vaste, vloeibare of gasvormige brandstoffen of van elke andere energiebron die wordt gebruikt voor de aandrijving van schepen en voor de algemene of specifieke energievoorziening aan boord van schepen;
- college: college van burgemeester en wethouders;
- combinatietankschip: zeeschip, ingericht om afwisselend onverpakte vloeibare lading of droge lading te kunnen vervoeren;
- controlelijst: lijst die wordt gebruikt ter controle van de overslag van gevaarlijke stoffen, bunkeren, debunkeren of het aan boord brengen van hulpstoffen;
- communicatievaren: het tegen vergoeding vervoeren van personen van en naar zeeschepen;
- damp: de atmosfeer die boven een vloeibare stof aanwezig is als gevolg van een bepaalde druk van die vloeibare stof;
- dampretourleiding: dampdrukvereffeningssysteem tussen de bij de directe overslag betrokken ladingtanks waardoor de overslag emissieloos plaatsvindt;
- debunkeren: het terugleveren van vaste, vloeibare of gasvormige brandstoffen of van elke andere energiebron die wordt gebruikt voor de aandrijving van schepen en voor de algemene en specifieke energievoorziening aan boord van schepen;
- dienstverlenend schip: elk schip dat betrokken is bij de volgende vormen van dienstverlening:

- a. dienstverlening die verband houdt met het repareren of schoonmaken, zowel open gesloten als anderszins ;
- b. het brengen of halen van voorraden of scheidingsonderdelen, of;
- c. een ontvangstvoorziening;
- exploitant: eigenaar, beheerder, rompbevrachter of ieder ander die zeggenschap heeft over het gebruik van het schip;
- exploitant van een boeienspan of een palenligplaats: eigenaar, beheerder of ieder ander die zeggenschap heeft over het gebruik van een boeienspan of een palenligplaats;
- gasdeskundige: deskundige die in het bezit is van een certificaat van vakbekwaamheid 'Gasdeskundige' als bedoeld in artikel 3.5h, vierde lid, van het Arbeidsomstandighedenbesluit;
- gesloten schoonmaken: elke handeling die gericht is op of verband houdt met het reinigen, gasvrij of dampvrij maken van ladingtanks of sloptanks van een tankschip zodanig dat tijdens de handeling geen emissie naar de atmosfeer plaatsvindt, waaronder ook het gebruik maken van een ontgasvoorziening;
- gevaarlijke stoffen: stoffen die gevaar voor explosie, brand, corrosie, vergiftiging, bedwelming of straling (kunnen) opleveren, zoals vermeld in:
  - a. de IBC Code;
  - b. de IGC Code ;
  - c. de IMDG Code
  - d. de IMSBC Code, of;
  - e. het ADN;
- haven: de navolgende wateren, havens of vaarwegen alsmede alle tot deze wateren behorende kunstwerken, scheepshellingen, dokken, scheepsreparatiewerven en los- en laadplaatsen, die binnen de gemeentegrenzen voor de scheepvaart openstaan:
  - a. de Rijksvaarwegen;
  - b. alle aan getijde onderhevige wateren, havens of vaarwegen gelegen aan de Rijksvaarwegen ten westen van de Erasmusbrug en ten westen van kilometerraai 998 in de Oude Maas tot aan de havenhoofden van Hoek van Holland, met uitzondering van de Veerhaven;
  - c. de Watertorenhaven;
  - d. de Nassauhaven;
  - e. de Persoonshaven;
  - f. de RWS haven;
  - g. de Zout Ziederhaven;
  - h. de Coolhaven;
  - i. de Delfshavense Schie;
  - j. de Alblashaven;
  - k. de Bornissehaven;
  - l. de Gantelhaven;
  - m. de Lingehaven;
  - n. de Peltserhaven;
- havenmeester: havenmeester als bedoeld in artikel 2.1;
- hulpbedrijf: machines, apparaten of installaties op een schip die de voortstuwing ondersteunen of de energievoorziening verzorgen;
- hulpstoffen: stoffen, die aan boord van een schip nodig zijn voor de werking van de aandrijving of het hulpbedrijf;

- IBC Code: International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk van IMO of Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk van IMO;
- IGC Code: International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk van IMO of Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk van IMO;
- IMDG Code: International Maritime Dangerous Goods Code;
- IMO: Internationale Maritieme Organisatie van de Verenigde Naties;
- IMSBC Code: International Maritime Solid Bulk Cargoes Code;
- inerte atmosfeer: een atmosfeer in een ladingtank of sloptank waarin het zuurstofgehalte is verminderd tot ten hoogste 8 volume procent door het toevoegen van een inert gas onder positieve druk;
- inrichting: inrichting als bedoeld in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
- ISGINTT: International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals;
- ISGOTT: International Safety Guide for Oiltankers and Terminals;
- kapitein: degene die de feitelijke leiding over een zeeschip voert;
- ladingresiduen: de restanten van lading in ruimen of tanks aan boord van een schip die na het laden, lossen of schoonmaken achterblijven, met inbegrip van restanten na morsingen;
- LNG: Liquefied Natural Gas;
- LNG-aangedreven schip: schip dat gebruik maakt of mede gebruik maakt van LNG-brandstof voor voortstuwing;
- LNG-brandstof: LNG dat wordt gebruikt als brandstof voor de voortstuwing of hulpbedrijf van een schip;
- MARPOL: International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as amended;
- ontgasvoorziening: vaste of mobiele voorziening, anders dan een dampretourleiding, om dampen van lading te ontvangen tijdens het gasvrij of dampvrij maken van lege of geloste tanks en daarop aangesloten laad- en losleidingen of tijdens de overslag van gevaarlijke of schadelijke stoffen;
- ontsmetten: behandelen met gassen of stoffen die gassen afstaan;
- ontvangst van scheepsafval en ladingresiduen: de ontvangst van scheepsafval en ladingsresiduen door een vaste, drijvende of mobiele voorziening die is ingericht voor de ontvangst van scheepsafval of ladingresiduen als omschreven in Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad, of zoals nadien gewijzigd of herzien;
- ontvangstvoorziening: voorziening voor de ontvangst van scheepsafval, overige schadelijke stoffen of restanten van schadelijke stoffen;
- open schoonmaken: elke handeling die gericht is op of verband houdt met het reinigen, gasvrij of dampvrij maken van ladingtanks of sloptanks van een tankschip zodanig dat een emissie naar de atmosfeer kan plaatsvinden;
- open vuur: vuur, vonkvorming en elk oppervlak binnen een afstand van 25 meter van een gevaarlijke stof, dat een temperatuur heeft die gelijk is aan of hoger dan de minimum-ontstekingstemperatuur van die stof;
- operationele ruimte: in lengte, breedte, diepte of hoogte begrensd gebied, waarbinnen schepen ligplaats kunnen nemen om hun activiteiten uit te oefenen;
- overslag: laden of lossen van lading in of uit een schip;
- palenligplaats: ligplaats waartegen een schip kan afmeren zonder enig contact met overige havenafmeervoorzieningen;

- passagiersschip: elk schip dat is ingericht voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers en dat in het bezit is van toereikende en geldige certificaten;
- personenvervoer: tegen vergoeding vervoeren van personen;
- petroleumhaven: gebied ingericht voor de afhandeling van een tankschip met gevaarlijke vloeibare lading met uitzondering van schadelijke stoffen;
- plaatsgebonden risico: risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is;
- plantaardige of dierlijke oliën: oliën of vetten die gewonnen worden uit zaden of vruchten van planten of bomen of oliën en vetten van dierlijke oorsprong;
- pleziervaartuij: schip dat is bestemd of wordt gebruikt voor sportbeoefening of vrijetijdsbesteding;
- Rijksvaarwegen:
  - a. de Nieuwe Maas;
  - b. het Zuiddiepje;
  - c. de Koningshaven;
  - d. de Nieuwe Waterweg;
  - e. het Breiddiep;
  - f. het Scheur;
  - g. de Oude Maas;
- schadelijke stoffen: stoffen die als zodanig bij of krachtens de Wet voorkoming verontreiniging door schepen zijn aangewezen of worden genoemd;
- scheepsafval: afval, met inbegrip van sanitair afval, en residuen, niet zijnde ladingresiduen, die ontstaan tijdens de bedrijfsvoering van een zeeschip en vallen onder het toepassingsgebied van de bijlagen I, IV, V en VI van MARPOL 73/78, en ladinggebonden afval zoals omschreven in de Guidelines voor de uitvoering van bijlage V van MARPOL 73/78;
- scheepswerf: scheepswerf of herstellingsinrichting voor reparatie of onderhoud van schepen;
- schip: elk vaartuij met inbegrip van een watervliegtuij, een draagvleugelboot, een luchtkussenveertuij, een boorinstallatie, een werkeiland of soortgelijk object, een baggermolen, een drijvende kraan, een elevator, een ponton, een duwbak, een drijvend werktuij, een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting;
- schipper: degene die de feitelijke leiding over een binnenschip voert;
- siorbedrijf: bedrijf dat zich beroepsmatig bezighoudt met siorren en dat is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel;
- siorder: degene die containers aan boord van zeeschepen siorrt;
- siorren: zeevast zetten en losmaken van containers aan boord van een zeeschip;
- sloptank: tank aan boord van een schip, bestemd voor het houden van al dan niet met water vermengde ladingrestanten van schadelijke, brandbare of andere gevaarlijke vloeistoffen (slops);
- StSTGP: Ship to Ship Transfer Guide for Petroleum, Chemicals and Liquefied Gases;
- tankschip: binnentankschip of zeetankschip;
- toestemming: vergunning, ontheffing, erkenning of vrijstelling;
- veiligheidscontour: veiligheidscontour als vastgesteld in het:
  - a. Besluit tot vaststelling van de Veiligheidscontour Botlek-Vondelingenplaat;
  - b. Besluit tot vaststelling van de Veiligheidscontour Maasvlakte 1 en Maasvlakte 2,
  - c. Besluit tot vaststelling van de Veiligheidscontour Europoort en Landtong;

- d. Besluit tot vaststelling van de Veiligheidscontour Eemhaven en distripark Albrandswaard, of;
  - e. Besluit tot vaststelling van de Veiligheidscontour Waalhaven;
- van gedeputeerde staten van Zuid-Holland en het college van burgemeester en wethouders van Rotterdam van 4 februari 2014, 11 oktober 2016 en 15 mei 2018;
- ventileren: het laten drogen van openstaande ladingtanks of sloptanks van een tankschip naar de atmosfeer nadat deze met water zijn gewassen of op een andere wijze zijn schoongemaakt;
  - vlampunt: de laagste temperatuur van een vloeistof, waarbij de damp daarvan met lucht een ontvlambaar mengsel vormt;
  - vluchtige organische stoffen: organische verbinding van antropogene aard met uitzondering van methaan, die bij 293,15 K een dampspanning heeft van 1 kPa of meer of onder de specifieke gebruiksomstandigheden een vergelijkbare vluchtigheid heeft;
  - werkschip: elk schip dat onderhoudswerkzaamheden uitvoert aan de haveninfrastructuur, uitgezonderd een schip dat baggerwerkzaamheden uitvoert;
  - woonconcentratie: een concentratie van minimaal twee woningen op één hectare land;
  - zeeschip: schip dat volgens zijn constructie uitsluitend of in hoofdzaak is bestemd voor de vaart op zee;
  - zeetankschip: zeeschip, gebouwd voor of aangepast aan het vervoer van onverpakte vloeibare lading in zijn ladingtanks.

#### **Artikel 1.2 Waar gelden deze regels?**

1. Deze verordening is van toepassing in de haven.
2. Het bepaalde bij of krachtens paragraaf 11, met uitzondering van afdeling 3 en 4, is niet van toepassing op varende schepen op Rijkswaerwegen.
3. Voor zover het personenvervoer van 12 personen of minder buiten de bemanning betreft is artikel 11.1.3 ook van toepassing op alle wateren binnen de gemeente voor zover die aan getijde onderhevig zijn, met uitzondering van varende schepen op Rijkswaerwegen

#### **Artikel 1.3 Op wie is deze verordening van toepassing?**

1. De kapitein of de schipper is verantwoordelijk voor de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening, tenzij in deze verordening anders is bepaald.
2. Als een kapitein of een schipper niet op het schip aanwezig is, is de exploitant verantwoordelijk voor de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening.

#### **Artikel 1.4 Beslistermijn toestemming**

1. Het college beslist op een aanvraag voor een toestemming binnen acht weken na de datum van ontvangst van de aanvraag.
2. Het college kan de termijn met ten hoogste acht weken verlengen.

#### **Artikel 1.5 Voorschriften en beperkingen**

1. Het college kan aan een toestemming of aanwijzing voorschriften en beperkingen verbinden. Deze voorschriften en beperkingen zijn bedoeld ter bescherming van het belang of de belangen van de betreffende toestemming of aanwijzing.
2. Degene aan wie een toestemming of aanwijzing is gegeven, houdt zich aan de daaraan verbonden voorschriften en beperkingen.

#### **Artikel 1.6 Weigeren, wijzigen of intrekken van toestemming**

Het college kan de toestemming weigeren, wijzigen of intrekken als:

- a. bij de aanvraag onjuiste of onvolledige gegevens zijn verstrekt;
- b. als dit noodzakelijk is ter bescherming van de veiligheid, de ordening, het milieu in de haven of de omgeving van de haven, alsmede kwaliteit van de dienstverlening;
- c. de voorschriften en beperkingen die verbonden zijn aan de toestemming niet zijn of worden nagekomen;
- d. van de toestemming geen gebruik wordt gemaakt binnen een daarin gestelde termijn of, bij het ontbreken van een gestelde termijn, binnen een redelijke termijn, of;
- e. de houder van de toestemming dit verzoekt.

#### **Artikel 1.7    Geldigheidsduur**

1. De toestemming geldt voor maximaal 5 jaar.
2. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid kan een erkenning voor onbepaalde duur worden verleend.

#### **Artikel 1.8    Verplichtingen aan boord houden van toestemmingen**

1. De toestemming of een (digitale) kopie daarvan, die op een schip betrekking heeft bevindt zich aan boord van het schip.
2. Dit artikel is niet van toepassing op een duwbak.

#### **Artikel 1.9    Ontheffing en vrijstelling van geboden en verboden**

1. Het college kan op verzoek ontheffing of vrijstelling verlenen van de verboden en geboden zoals die bij of krachtens deze verordening zijn opgenomen.
2. Het college gebruikt deze bevoegdheid slechts als:
  - a. daardoor de ordening, de veiligheid, het milieu in de haven of de omgeving van de haven niet worden geschaad, en;
  - b. de verzoeker aannemelijk maakt dat alle doelen als bedoeld onder a ten minste even goed worden gediend.

#### **Artikel 1.10    Melding aan de havenmeester**

Het doorgeven van een op grond van het bepaalde bij of krachtens deze verordening verplicht gestelde melding, vindt plaats op een door de havenmeester aangegeven wijze of tijdstip, waarbij de havenmeester tevens de door te geven gegevens kan bepalen.



## **2 Paragraaf 2 Havenmeester**

### **Artikel 2.1 Aanwijzing havenmeester**

Het college wijst de havenmeester aan.

### **3 Paragraaf 3 Ordening en gebruik van de haven**

#### **Artikel 3.1 Verkeerstekens en bekendmakingen met dezelfde strekking als een verkeersteken**

1. Het college kan verkeerstekens plaatsen die zijn vermeld in het Binnenvaartpolitiereglement en kan die verkeerstekens voorzien van nadere aanduidingen.
2. Een verkeersteken en de daarbij behorende nadere aanduidingen moeten worden nageleefd.
3. Wat in het eerste en tweede lid staat, is van overeenkomstige toepassing op een bekendmaking met dezelfde strekking als een verkeersteken.

#### **Artikel 3.2 Aanwijzen gebieden en periodes ligplaatsnemen**

Het college kan gebieden aanwijzen waar bepaalde categorieën van schepen zich wel of niet mogen bevinden, daaronder begrepen het nemen van ligplaats. Het college kan in de aanwijzing periodes aangeven waarbinnen de aanwijzing van toepassing is.

#### **Artikel 3.3 Nemen van een ligplaats**

Een schip mag alleen ligplaats nemen als dit gebeurt:

- a. in overeenstemming met ter plaatse aangebrachte verkeerstekens en nadere aanduidingen die daar zijn aangebracht;
- b. in overeenstemming met een bekendmaking met dezelfde strekking als een verkeersteken, of;
- c. op ligplaatsen, gelegen aan een afmeervoorziening met instemming van een huurder, erfpachter of eigenaar, behalve als het college het nemen van een ligplaats niet toestaat uit het oogpunt van ordening, veiligheid of milieu.

#### **Artikel 3.4 Deugdelijk afmeren**

1. Een schip wordt deugdelijk en veilig afgemeerd.
2. Als een zeeschip ligplaats heeft ingenomen in de lengterichting ten opzichte van een ander afgemeerd schip, houdt het zeeschip, met de hieronder aangegeven lengte, de volgende onderlinge afstand aan:
  - a. tot en met 120 meter; 0,1 x de lengte van het zeeschip met een minimum van 10 meter, of;
  - b. langer dan 120 meter lengte; 0,1 x de lengte van het zeeschip met een minimum van 15 meter en een maximum van 35 meter.

#### **Artikel 3.5 Omhoog brengen van schepen**

Een schip mag alleen met hulpmiddelen omhoog worden gebracht, als het schip zich bevindt in een gebied dat door het college hiervoor is aangewezen.

#### **Artikel 3.6 Gebruik van voortstuwars, boegschroeven of hekschroeven**

1. Een schip mag geen voortstuwars, boegschroeven of hekschroeven gebruiken, als:
  - a. het aan de grond zit;
  - b. het gemeerd, ten anker of op spudpalen ligt;
  - c. het op korte afstand van de kade of de oever gaande wordt gehouden, of;
  - d. de voortstuwars, boegschroeven of hekschroeven worden gebruikt om het schip tegen de kade of de oever aan te drukken, anders dan onmiddellijk voor het ontmeren of afmeren.

2. Wat in het eerste lid, onder b, staat, geldt niet als het schip aan een ander schip gemeerd ligt en moet bij- of afdraaien ter voorkoming van schade.
3. Als de voortstuweraars, boegschroeven of hekschroeven van een schip in werking zijn, is een persoon die met het schip mag varen in de stuurhut aanwezig.
4. Wat in het derde lid staat, geldt niet als het schip:
  - a. afmeert of ontmeert;
  - b. een lengte van maximaal 35 meter heeft;
  - c. op grond van het vereiste geldige certificaat, als bedoeld in de Binnenvaartwet, met één bemanningslid mag varen, en;
  - d. één bemanningslid, zijnde de schipper, heeft, die als enige aan boord is.

### **Artikel 3.7 Gebruik van ankers en spudpalen**

1. Een anker of een spudpaal mag alleen worden gebruikt:
  - a. in door het college aangewezen gebieden;
  - b. in overeenstemming met ter plaatse aangebrachte verkeerstekens en nadere aanduidingen of met een besluit met dezelfde strekking als een verkeersteken, of;
  - c. als het gebruik geen schade toebrengt of schade kan toebrengen aan infrastructuur, in de onderwaterbodem aangebrachte ondergrondse infrastructuur of oever- of kadeverdedigingswerken.
2. Als een anker of een spudpaal in een situatie als bedoeld in het eerste lid, onder c, wordt gebruikt, wordt dit vooraf gemeld aan de havenmeester.
3. Wat in het eerste lid staat, geldt niet voor een anker als deze wordt gebruikt door een zeeschip op advies van een loods:
  - a. bij het afmeren, of;
  - b. ter voorkoming van een aanvaring.

### **Artikel 3.8 Overlast aan schepen**

Alleen rechthebbenden mogen een schip vasthouden, zich daarop bevinden of een schip losmaken.

### **Artikel 3.9 Melding bedrijfsstoring, gebrek, schade of aanvaring**

Bedrijfsstoringen, gebreken of schades aan of aan boord van een schip die gevaar, schade of hinder kunnen veroorzaken voor het schip of de omgeving, dan wel een aanvaring worden direct aan de havenmeester gemeld.

### **Artikel 3.10 Meldplicht zeeschepen**

1. Gereserveerd.
2. Een zeeschip dat behoort tot een door het college vast te stellen categorie van zeeschepen en dat op weg is van of naar een binnen de gemeentegrenzen gelegen ligplaats, meldt aan de havenmeester de door het college vast te stellen gegevens omtrent:
  - a. de aankomst;
  - b. het vertrek;
  - c. het verhalen;
  - d. de positie van het schip;
  - e. de gegevens met betrekking tot de te gebruiken nautische dienstverleners en de scheepsagent;
  - f. de gegevens met betrekking tot het schip;
  - g. de daarmee vervoerde lading, en;

- h. de uit te voeren reis.
- 3. Dit artikel is niet van toepassing voor zover in het daarin geregelde onderwerp wordt voorzien bij of krachtens het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart en het Binnenvaartpolitiereglement.

#### **Artikel 3.11 Operationele ruimte ligplaatsen**

- 1. Het college kan voor een ligplaats de operationele ruimte aanwijzen.
- 2. Het college kan aanvullende regels stellen met betrekking tot het nautisch gebruik van de operationele ruimte.
- 3. De huurder, erfpachter of eigenaar van de afmeervoorziening van de ligplaats mag schepen alleen ligplaats laten nemen binnen de operationele ruimte.
- 4. Bunker- of dienstverlenende schepen mogen voor het uitvoeren van hun werkzaamheden geheel of gedeeltelijk buiten de operationele ruimte ligplaats innemen na een melding aan de havenmeester.

#### **Artikel 3.12 Maatregelen onttrekking economisch verkeer**

- 1. Het college kan maatregelen opleggen ter bescherming van veiligheids-, orderings- of milieubelangen aan een schip, als:
  - a. dat schip niet beschikt over de vereiste certificaten;
  - b. beslag is gelegd op dat schip, de lading of de bunkers;
  - c. dat schip is opgelegd, of;
  - d. dat schip is onttrokken aan het nautische of economisch verkeer.
- 2. Degene aan wie de maatregelen zijn opgelegd, is verplicht daaraan gevolg te geven.

#### **Artikel 3.13 Voorzieningen in de haven**

Voorzieningen of voorwerpen mogen in, op, onder of boven water worden geplaatst of aangebracht, als:

- a. daardoor geen gevaar, schade of hinder kan ontstaan, of;
- b. het betreft het hebben, plaatsen of aanbrengen van scheepstoebehoren en voorzieningen, en als zodanig in gebruik zijn, om een schip te laden en te lossen.

## **4 Paragraaf 4 Veiligheid en milieu in de haven**

### **Artikel 4.1 Verontreiniging en overlast door schepen**

Het is verboden:

- a. stoffen uit een schip te laten ontsnappen, waardoor gevaar, schade of hinder ontstaat of kan ontstaan, of;
- b. in de haven aan boord van een schip een afvalverbrandingsoven te gebruiken.

### **Artikel 4.2 Verbod gebruik generator, hoofd- en hulpmotor**

1. Het college kan gebieden aanwijzen waarin het verboden is aan boord van een binnenschip een generator of een hoofd- of hulpmotor te gebruiken.
2. Het is toegestaan om direct voor het vertrek en direct na aankomst van een schip in een aangewezen gebied aan boord van een schip een generator of een hoofd- of hulpmotor in werking te hebben.

### **Artikel 4.3 Gevaar, schade of hinder opleverende schepen**

Het college kan als naar zijn oordeel een schip mogelijk gevaar, schade of hinder, of verstoring van de ordening in of in de omgeving van de haven veroorzaakt of kan veroorzaken dan wel de veiligheid in gevaar brengt of kan brengen:

- a. een verbod opleggen om met dat schip de haven binnen te komen, in de haven te verblijven of zich met dat schip op een ligplaats te bevinden, of;
- b. mondeling of schriftelijk aanwijzingen geven aan de kapitein, de schipper of de exploitant van het schip dat in de haven verblijft of zich op een ligplaats bevindt.

### **Artikel 4.4 Veilige toegang**

1. Een afgemeerd schip beschikt over een toegang, die geen gevaar of schade kan veroorzaken.
2. Een binnenschip hoeft niet over een toegang te beschikken indien:
  - a. de feitelijke situatie dit onmogelijk maakt ten gevolge van laad- of loshandelingen, of;
  - b. het afmeren van korte duur is.

### **Artikel 4.5 Verrichten van werkzaamheden**

1. Een ieder mag aan een schip of aan een voorwerp aan boord van een schip werkzaamheden verrichten of doen verrichten, die verband houden met de bedrijfsgereedheid, aanpassing, het herstel of de verbetering van het schip of het voorwerp, als:
  - a. het schip ligplaats heeft op of bij een scheepswerf, of;
  - b. de werkzaamheden:
    - 1°. ten hoogste 7 x 24 uur aaneengesloten in beslag nemen;
    - 2°. geen gevaar, schade of hinder veroorzaken of kunnen veroorzaken;
    - 3°. ten minste 25 meter verwijderd zijn van gevaarlijke stoffen of brandbaar materiaal;
    - 4°. worden verricht en tijdens de werkzaamheden doelmatige brandblusmiddelen en personen die met het gebruik van die middelen bekend zijn, direct beschikbaar zijn, en;
    - 5°. geen vonkvorming naar de buitenlucht veroorzaken of kunnen veroorzaken als het schip in een petroleumhaven ligt.

2. Werkzaamheden op een tankschip of aan of in een brandstoftank van een schip die gevaar, schade of hinder veroorzaken of kunnen veroorzaken, mogen alleen plaatsvinden als door een gasdeskundige:
  - a. een veiligheids- en gezondheidsverklaring is afgegeven, of;
  - b. is vastgesteld dat geen veiligheids- en gezondheidsverklaring nodig is.
3. Het is een ieder verboden om werkzaamheden uit te voeren aan de LNG-installaties van een schip, tenzij de werkzaamheden plaatsvinden op of bij een scheepswerf.
4. Sloopwerkzaamheden aan een schip mogen alleen worden verricht, als het schip ligplaats heeft op of bij een inrichting die deze sloopwerkzaamheden mag uitvoeren.
5. Van de werkzaamheden aan een zeeschip bedoeld in het eerste lid, onder b, en tweede lid wordt voorafgaand aan de start van de werkzaamheden een melding gedaan aan de havenmeester.

#### **Artikel 4.6 Ontsmetten**

Het college kan ligplaatsen aanwijzen waar het is toegestaan met een schip ligplaats te nemen om het schip of de lading te ontsmetten.

#### **Artikel 4.7 Lading die in het buitenland is ontsmet**

1. Een schip geladen met bulklading in vaste vorm, waarbij de lading is ontsmet, mag alleen ligplaats nemen of zich op een ligplaats bevinden, als:
  - a. tijdens en na het afmeren geen operationele handelingen worden uitgevoerd;
  - b. de ruimen en ventilatieopeningen van de ruimen gesloten zijn, en;
  - c. de nautische en operationele afwikkeling van het schip plaatsvindt overeenkomstig een plan van aanpak.
2. Het plan van aanpak wordt vastgesteld door het college. Eenieder is verplicht zich te houden aan het vastgestelde plan van aanpak.

#### **Artikel 4.8 Vergunning ontvangst afval zeeschepen**

De ontvangst van scheepsafval en ladingresiduen van zeeschepen mag alleen als de ontvangstvoorziening beschikt over een vergunning van het college.

#### **Artikel 4.9 Minimum eisen vergunning ontvangst afval zeeschepen**

1. Het college kan minimumeisen stellen aan de vergunninghouder en de vergunning voor de ontvangst van scheepsafval en ladingresiduen.
2. Deze minimumeisen kunnen betrekking hebben op:
  - a. de beroepskwalificaties van de vergunninghouder, diens personeel of de natuurlijke personen die de activiteiten van de vergunninghouder daadwerkelijk en permanent beheren;
  - b. de financiële draagkracht van de vergunninghouder;
  - c. de uitrusting die nodig is om scheepsafval en ladingresiduen in normale en veilige omstandigheden in ontvangst te nemen en het vermogen om deze uitrusting op het vereiste niveau te houden;
  - d. de beschikbaarheid om scheepsafval en ladingresiduen in ontvangst te nemen voor alle gebruikers, aan alle aanlegplaatsen en zonder onderbrekingen, dag en nacht, het hele jaar door;
  - e. naleving van eisen ten aanzien van maritieme veiligheid of de veiligheid en beveiliging van de haven of de toegang tot de haven, de installaties, uitrusting en werknemers en andere personen;
  - f. naleving van lokale, nationale, Europese en internationale milieueisen, of;

- g. de betrouwbaarheid van de vergunninghouder, als bepaald overeenkomstig eventueel toepasselijk nationaal recht inzake betrouwbaarheid, rekening houdend met dwingende redenen om te twijfelen aan de betrouwbaarheid van de aanbieder van havendiensten.

#### **Artikel 4.10 Vergunning mobiele ontgasvoorziening**

Een mobiele ontgasvoorziening mag alleen dampen van ladingrestanten van een tankschip ontvangen als zij beschikt over een vergunning van het college.

#### **Artikel 4.11 Schoonmaken en ventileren van ladingtanks of sloptanks van tankschepen**

1. Een tankschip mag haar ladingtanks of sloptanks leeg van de volgende stoffen alleen gesloten schoonmaken:
  - a. van een gevaarlijke of schadelijke stof die ingevolge de IBC Code of het ADN vervoerd moet worden in een tank met een aansluiting voor een dampretourleiding of gesloten vervoerd moet worden, of;
  - b. van een vloeistof als bedoeld in bijlage 1, of;
  - c. van een vluchtige organische stof.
2. Een tankschip mag haar ladingtanks of sloptanks open schoonmaken, als het eerste lid niet voorschrijft dat het gesloten moet gebeuren.
3. Ladingtanks van een tankschip dat vloeibare gassen als bedoeld in het ADN of de IGC-code vervoert mogen alleen worden schoongemaakt als het schip op de ligplaats ligt:
  - a. bij een bedrijf dat deze schoonmaakactiviteiten mag uitvoeren, en;
  - b. dit bedrijf de restanten van de vloeibare gassen in ontvangst neemt.
4. Ladingtanks of sloptanks van tankschepen mogen alleen worden geventileerd wanneer deze na het schoonmaken nog restanten van gevaarlijke stoffen bevatten die:
  - a. brandbaar zijn en de atmosfeer in de ladingtanks zich onder tien procent van de onderste explosiegrens bevindt, of;
  - b. giftig zijn en de atmosfeer in de ladingtanks zich onder de grenswaarde, bedoeld in artikel 4.3, eerste lid, van het Arbeidsomstandighedenbesluit bevindt.
5. Ladingtanks of sloptanks van een binnentankschip, leeg van stoffen als bedoeld in ADN nummer 7.2.3.7.1.3 (niet T-stoffen) mogen in afwijking van het eerste lid overeenkomstig het gestelde in paragraaf 7.2.3.7 van het ADN open worden schoongemaakt of geventileerd op de daartoe door de havenmeester aangewezen locaties.
6. Wat in het vierde en vijfde lid staat, is niet van toepassing op stoffen die zijn genoemd in bijlage 1.
7. Het college kan regels stellen omtrent het beperken of verbieden van schoonmaken of ventileren buiten inrichtingen indien de atmosferische of plaatselijke omstandigheden zodanig zijn dat door het vrijkomen van de betrokken stoffen gevaar, schade, stankhinder of hinder ontstaat of kan ontstaan.
8. Voorafgaand aan het schoonmaken of ventileren wordt een melding gedaan aan de havenmeester.

#### **Artikel 4.12 Langs zij liggen tijdens het open schoonmaken en ventileren van ladingtanks of sloptanks van zeetankschepen**

Langs een zeetankschip waarvan ladingtanks vloeibare gevaarlijke stoffen bevatten of als laatste hebben bevat en open worden schoongemaakt of geventileerd, mogen aan elke zijde:

- a. één zeetankschip, of;
- b. maximaal twee binnentankschepen, overeenkomstig het ADN gecertificeerd, liggen.

#### **Artikel 4.13 Overslag tussen schepen en mobiele voorzieningen op de wal**

1. Het is verboden gevaarlijke of schadelijke vloeistoffen tussen een schip en een mobiele voorziening op de wal:
  - a. over te slaan;
  - b. als brandstoffen, energiebronnen of hulpstoffen te bunkeren of te debunkeren in een gebied of op een ligplaats die niet is aangewezen op grond van artikel 8.1, tweede lid, of artikel 8.5, tweede lid, of;
  - c. als scheepsafval of ladingresiduen in te zamelen;  
tenzij deze activiteit onderdeel uitmaakt van een inrichting waar deze werkzaamheden mogen worden uitgevoerd.
2. In afwijking van wat in het eerste lid, onder c, staat, kan het college gebieden of ligplaatsen aanwijzen waar het inzamelen door een mobiele voorziening is toegestaan.



## **5 Paragraaf 5 Petroleumhavens**

### **Artikel 5.1 Petroleumhavens**

Het college kan petroleumhavens aanwijzen.

### **Artikel 5.2 Toegelaten schepen in de petroleumhaven**

1. Een schip mag zich alleen in een petroleumhaven bevinden als:
  - a. het een tankschip is;
  - b. het schip van de haveninfrastructuur gebruikt maakt, heeft gemaakt of zal maken tijdens, kort voor of kort na, het lossen, het laden, het schoonmaken van ladingtanks of sloptanks of te bunkeren;
  - c. het een roei- of motorboot is die niet door een benzinemotor wordt voortbewogen en die tot de uitrusting van een schip als bedoeld in onderdeel a of b behoort, en:
    - 1°. gebruikt wordt voor het vervoeren van opvarenden naar en van een schip, of;
    - 2°. waarvan de werking van de motor, de davit of de vrije val-installatie wordt getest;
  - d. de aanwezigheid van dat schip in de haven in verband met de aankomst, het verblijf of het vertrek van een schip als bedoeld in onderdeel a of b, noodzakelijk is;
  - e. het schip werkzaam is voor een publiekrechtelijk lichaam of het schip van de havenbeheerder is;
  - f. het schip rechtstreeks en zonder onderbreking vaart naar of van haveninfrastructuur buiten de petroleumhaven;
  - g. het een dienstverlenend schip is;
  - h. het een schip betreft dat baggerwerkzaamheden uitvoert;
  - i. het een werkschip is;
  - j. het een LNG-bunkerschip is, of;
  - k. het een schip betreft betrokken bij het communicatievaren.
2. Het is verboden zich met een pleziervaartuig of passagiersschip in een petroleumhaven te bevinden.

### **Artikel 5.3 Verbod open vuur, roken en vonkvorming**

1. Het is een ieder verboden om in een petroleumhaven of aan boord van een zich aldaar bevindend schip:
  - a. open vuur te gebruiken;
  - b. in de buitenlucht te roken, of;
  - c. activiteiten te ondernemen waardoor vonkvorming naar de buitenlucht optreedt of kan optreden.
2. Het is verboden om zich met een schip in een petroleumhaven te bevinden met een vonkende uitlaatgassenleiding van een verbrandingsmotor.

### **Artikel 5.4 Tankschepen met gevaarlijke stoffen**

1. Tankschepen waarvan de lading- of sloptanks gevaarlijke stoffen of residuen daarvan bevatten mogen alleen ligplaats nemen in een petroleumhaven.
2. Tankschepen mogen ook op ligplaatsen buiten een petroleumhaven ligplaats nemen als de lading- of sloptanks:
  - a. alleen gevaarlijke stoffen met een uitsluitend brandbare eigenschap of residuen daarvan bevatten:
    - 1°. met een vlamptpunt van 55 graden Celsius of hoger;
    - 2°. een inerte atmosfeer bevatten, of;

- 3°. maximaal 20% van de laagste explosiegrens brandbare dampen bevat en gesloten blijven, of;
- b. alleen kaliumhydroxide, natriumhydroxide, fosforzuur, schadelijke stoffen die geen gevaarlijke stoffen zijn of residuen daarvan bevatten of leeg daarvan zijn.

#### **Artikel 5.5 Binnentankschepen met gevaarlijke stoffen**

In afwijking van artikel 5.4, eerste lid, mag een binnentankschip ook buiten een petroleumhaven ligplaats nemen als:

- a. kortstondig ligplaats wordt genomen:
  - 1°. op een aangewezen autoafzetplaats om een auto onmiddellijk af te zetten of aan boord te nemen;
  - 2°. bij een inrichting waar onmiddellijk brandstof ingenomen wordt, of;
  - 3°. bij een aangewezen plaats voor het onmiddellijk innemen van drinkwater, of;
- b. het schip een ontvangstvoorziening is en voldoet aan de vereisten die het ADN stelt aan een binnenschip van het type C waarvan de ladingtanks of de sloptanks een inerte atmosfeer bevatten.

#### **Artikel 5.6 Zeetankschepen met gevaarlijke stoffen**

- 1. Als een zeetankschip, als bedoeld in artikel 5.4, tweede lid onderdeel a, subonderdelen 2° en 3°, buiten een petroleumhaven ligplaats neemt:
  - a. wordt door een gasdeskundige het door de havenmeester vastgestelde formulier 'verklaring gasdeskundige' afgegeven;
  - b. blijven ladingtanks of sloptanks gesloten, en;
  - c. vinden er geen schoonmaakwerkzaamheden plaats van gevaarlijke stoffen of residuen met uitzondering van plantaardige of dierlijke oliën of alleen schadelijke stoffen genoemd in de IMDG Code, klasse 9.
- 2. Wanneer een zeetankschip, als bedoeld in het eerste lid, buiten een petroleumhaven gaat liggen, wordt dit vooraf gemeld aan de havenmeester.

#### **Artikel 5.7 Combinatietankschepen met gevaarlijke stoffen**

- 1. In afwijking van artikel 5.4, eerste lid, mag een combinatietankschip buiten een petroleumhaven ligplaats nemen als:
  - a. door een gasdeskundige het door de havenmeester vastgestelde formulier 'verklaring gasdeskundige' is afgegeven;
  - b. het geladen is of wordt met losgestorte bulkclading in vaste vorm;
  - c. alle overige tanks, met uitzondering van bunkertanks, en ruimten vrij zijn van brandbare vloeistoffen met een vlammpunt dat lager ligt of gelijk is aan 55 graden Celsius of residuen;
  - d. er geen schoonmaakwerkzaamheden plaatsvinden van gevaarlijke stoffen, en;
  - e. de tanks die niet direct aan laadruimen grenzen, en brandbare ladingresiduen bevatten een inerte atmosfeer hebben; of een atmosfeer maximaal 20% van de laagste explosiegrens brandbare dampen bevat.
- 2. Wanneer een combinatietankschip buiten een petroleumhaven gaat liggen, wordt dit vooraf gemeld aan de havenmeester.

#### **Artikel 5.8 Bouw- en uitrustingsvoorschriften dienstverlenend- of werkschip**

Een dienstverlenend schip of een werkschip dat in een petroleumhaven verblijft, heeft:

- a. een scheepsromp die volledig uit onbrandbaar materiaal bestaat;

- b. tijdens het verblijf in de petroleumhaven een in werking zijnde marifooninstallatie, waarop voortdurend op het betreffende VHF havenkanaal wordt uitgeluisterd;
- c. een elektrische installatie die voldoet aan minimaal de voorschriften overeenkomstig ATEX zone 2 van Richtlijn 1999/92/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 1999, dan wel zoals nadien gewijzigd;
- d. indien aanwezig, een verblijfsruimte, stuurhuis, machinekamer of controleruimte die voldoende bescherming biedt tegen het binnendringen van gevaarlijke gassen en dampen;
- e. indien aanwezig, een verwarming-, kook- of koeltoestel dat werkt op elektriciteit of een brandbare vloeistof met een vlampunt van 55 graden Celsius of hoger dan wel zijn deze toestellen uitgeschakeld, en;
- f. een afgeschermd motor die niet als ontstekingsbron kan dienen.

## **6 Paragraaf 6 Overslag van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk**

### **Artikel 6.1 Overslag gevaarlijke stoffen op boeienspan of palenligplaats**

Het is verboden op een boeienspan of een palenligplaats gevaarlijke stoffen over te slaan, intern te verpompen, te verplaatsen of te mengen in afwijking van hetgeen op grond van artikel 11.5.1, onder c, door de exploitant van de boeienspan of palenligplaats is aangegeven.

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

1. De directe overslag van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen tussen tankschepen onderling of de overslag tussen een zeetankschip en een inrichting mag alleen plaatsvinden als voor de betreffende activiteit de controlelijst als bedoeld in de ISGOTT, StSTGP of ISGINTT overeenkomstig het bepaalde in de hiervoor bedoelde controlelijst door de betrokken partijen is ingevuld en ondertekend.
2. De overslag vindt plaats overeenkomstig de controlelijst.

### **Artikel 6.3 Overige regels voor overslag van vloeibare gevaarlijke stoffen in bulk**

1. Tijdens de overslag tussen tankschepen onderling van de volgende vloeibare gevaarlijke stoffen:
  - a. van een gevaarlijke of schadelijke stof die ingevolge de IBC Code of het ADN vervoerd moet worden in een tank met een aansluiting voor een dampretourleiding of gesloten vervoerd moet worden, of;
  - b. van een vloeistof als bedoeld in bijlage 1, of;
  - c. van een vluchtige organische stof; wordt gebruik gemaakt van een:
    - 1°. tussen betrokken ladingtanks aangesloten dampretourleiding, of;
    - 2°. van een ontgasvoorziening op zodanige wijze dat er geen dan wel zo min mogelijk emissie naar de atmosfeer plaatsvindt buiten de kaders zoals aangegeven in de vergunning van de ontgasvoorziening.
2. Voor de overslag worden niet meer ladingleidingen gebruikt dan noodzakelijk. De vaste aansluitpunten voor ladingleidingen liggen op zo kort mogelijke afstand van elkaar.
3. Bij de overslag van vloeibare gevaarlijke stoffen wordt de vaste scheepsleiding gebruikt.
4. Bij het lossen van vloeibare gevaarlijke stoffen, met uitzondering van schadelijke stoffen, wordt de vaste scheepspomp gebruikt.
5. Een schip dat vloeibare gevaarlijke stoffen, met uitzondering van schadelijke stoffen, overslaat, mag aan beide zijden één schip afgemeerd hebben. Er mogen meer schepen aan één zijde afgemeerd liggen als het gaat om:
  - a. één enkel dienstverlenend schip, mits deze afgemeerd wordt buiten de ladingzones van het tankschip, of;
  - b. één enkel bunkerschip.

### **Artikel 6.4 Overslag van gas als bedoeld in de IGC Code of het ADN**

Overslag van een gas als bedoeld in de IGC Code of het ADN tussen twee tankschepen onderling is verboden.

### **Artikel 6.5 Langsij afmeren bij overslag van gas**

Het is verboden af te meren langsij een schip dat betrokken is bij de overslag van een gas zoals bedoeld in de IGC Code of het ADN.

## **7 Paragraaf 7 Zoneringsregeling schepen met gevaarlijke stoffen in verpakking of bulk**

### **Artikel 7.1 Verbod ligplaatsinname schip met gevaarlijke stoffen**

1. Een schip dat geladen is met een in bijlage 2 genoemde gevaarlijke stof in verpakking mag alleen ligplaats nemen binnen een in bijlage 2 genoemde afstand van de stuwpositie van de gevaarlijke stof tot een woonconcentratie als wordt gehandeld in overeenstemming met de in bijlage 2 opgenomen bepalingen.
2. Een zeetankschip mag, indien zich een gevaarlijke stof als lading of ladingresidu aan boord bevindt, alleen ligplaats nemen buiten de in bijlage 2, zone a of b, genoemde afstanden tot een woonconcentratie.

## **8 Paragraaf 8 Bunkeren en van of aan boord brengen van hulpstoffen**

### **Artikel 8.1 Bunkeren**

1. Door het college aangewezen brandstoffen of energiebronnen mogen alleen met een vergunning van het college gebunkerd of gedebunkerd worden.
2. Het college kan gebieden of ligplaatsen aanwijzen waar het:
  - a. verboden is te bunkeren of te debunkeren;
  - b. bunkeren of debunkeren is toegestaan, of;
  - c. bunkeren of debunkeren volgens het bepaalde in het eerste lid slechts voor bepaalde brandstoffen of energiebronnen is toegestaan.
3. Het college kan brandstoffen aanwijzen die niet gedebunkerd mogen worden.
4. Een vergunning is niet nodig als het bunkeren of debunkeren plaatsvindt bij een inrichting waar die bunkeractiviteit mag worden uitgevoerd.
5. Gelijkijdige activiteiten mogen tijdens een LNG-bunkering aan boord van het ontvangende schip alleen plaatsvinden, als deze zijn toegestaan in een klasse goedgekeurd LNG-bunkermanagementplan.

### **Artikel 8.2 Minimumeisen aan een bunkervergunning**

1. Het college kan minimumeisen stellen aan de vergunning en de vergunninghouder van de bunkervergunning.
2. Deze minimumeisen kunnen betrekking hebben op:
  - a. de beroepskwalificaties van de vergunninghouder, diens personeel of de natuurlijke personen die de activiteiten van de vergunninghouder daadwerkelijk en permanent beheren;
  - b. de financiële draagkracht van de vergunninghouder;
  - c. de uitrusting die nodig is om het bunkeren in normale en veilige omstandigheden uit te voeren en het vermogen om deze uitrusting op het vereiste niveau te houden;
  - d. de beschikbaarheid van de vergunninghouder om te bunkeren of te debunkeren, aan alle aanlegplaatsen en zonder onderbrekingen, dag en nacht, het hele jaar door;
  - e. naleving van eisen ten aanzien van maritieme veiligheid of de veiligheid en beveiliging van de haven of de toegang tot de haven, de installaties, uitrusting en werknemers en andere personen;
  - f. naleving van lokale, nationale, Europese en internationale milieueisen, en;
  - g. de betrouwbaarheid van de vergunninghouder, als bepaald overeenkomstig eventueel toepasselijk nationaal recht inzake betrouwbaarheid, rekening houdend met dwingende redenen om te twijfelen aan de betrouwbaarheid van de aanbieder van havendiensten.

### **Artikel 8.3 Invulling minimum eisen aan bunkervergunning**

1. Bij de vergunningaanvraag worden de gegevens overgelegd die zijn vermeld in een door de havenmeester vastgesteld aanvraagformulier.
2. Het college kan bepalen dat voor bepaalde brandstoffen of energiebronnen voor de aanvraag voor de vergunning aanvullende gegevens worden overgelegd. Deze aanvullende gegevens staan in verband met de voorschriften en beperkingen als bedoeld in het derde lid en kunnen verband houden met een audit die het college kan houden voor de bunker- of debunkeractiviteiten die het bedrijf uitvoert.
3. Aan de vergunning kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden, die betrekking hebben op:

- a. de locatie waar het bunkeren of debunkeren uitgevoerd mag worden en de veiligheidsafstanden die in acht moeten worden genomen tijdens het bunkeren of debunkeren;
- b. de operationele veiligheid en de procedures die zien op de uitvoering van het bunkeren of debunkeren, inclusief het al dan niet toestaan van andere activiteiten die gelijktijdig met het bunkeren of debunkeren plaatsvinden;
- c. de nautische veiligheid;
- d. de externe veiligheid, en;
- e. het doen van operationele meldingen die betrekking hebben op het bunkeren of debunkeren.

#### **Artikel 8.4 Regels schepen langs zij bij bunkeren**

Het college kan beperkingen stellen aan het aantal, de locatie en het type schepen dat mag afmeren langs zij een schip dat gebunkerd of gedebunkerd wordt met door het college aangewezen brandstoffen of soorten energiebronnen.

#### **Artikel 8.5 Hulpstoffen**

1. Door het college aangewezen hulpstoffen mogen alleen met een vergunning van het college van of aan boord van een schip worden gebracht.
2. Het college kan gebieden of ligplaatsen aanwijzen waar :
  - a. hulpstoffen niet van of aan boord van een schip worden gebracht;
  - b. hulpstoffen wel van of aan boord van een schip worden gebracht, of;
  - c. alleen bepaalde hulpstoffen van en aan boord van schepen mogen worden gebracht.
3. Een vergunning is niet nodig als het van of aan boord van schepen brengen van hulpstoffen plaatsvindt bij een inrichting waar de activiteit van het aan boord van schepen brengen van hulpstoffen mag worden uitgevoerd.

#### **Artikel 8.6 Eisen aan hulpstoffenvergunning**

1. Bij de vergunningaanvraag worden de gegevens overlegd die zijn vermeld in een door de havenmeester vastgesteld aanvraagformulier.
2. Het college kan bepalen dat voor bepaalde hulpstoffen voor de aanvraag van de vergunning aanvullende gegevens moeten worden overgelegd. Deze aanvullende gegevens staan in verband met de voorschriften en beperkingen als bedoeld in het derde lid en kunnen verband houden met een audit die het college kan houden voor de activiteiten die het bedrijf uitvoert voor het van of aan boord brengen van hulpstoffen.
3. Aan de vergunning kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden, die betrekking hebben op:
  - a. de veiligheidsafstanden die in acht moeten worden genomen tijdens het van of aan boord van schepen brengen van de hulpstoffen;
  - b. de operationele veiligheid en de procedures die zien op de uitvoering van het van of aan boord van schepen brengen van hulpstoffen, inclusief het al dan niet toestaan van andere activiteiten die gelijktijdig plaatsvinden met het van of aan boord van schepen brengen van hulpstoffen;
  - c. de nautische veiligheid;
  - d. de externe veiligheid, en;
  - e. het doen van operationele meldingen die betrekking hebben op het van of aan boord van schepen brengen van hulpstoffen.

### **Artikel 8.7    Controlelijst (de)bunkeren en aan boord brengen hulpstoffen**

1. Het college kan voor het bunkeren of het debunkeren van bepaalde door het college aan te wijzen brandstoffen en energiebronnen of het van of aan boord brengen van bepaalde door het college aan te wijzen hulpstoffen een controlelijst vaststellen.
2. Het college kan tevens categorieën van schepen aanwijzen waar de controlelijst voor geldt.
3. Een controlelijst wordt door de bij het bunkeren of het debunkeren betrokken partijen ingevuld, nageleefd en tot ten minste 24 uur na het beëindigen van het bunkeren of het debunkeren aan boord van de betrokken schepen gehouden.

### **Artikel 8.8    Seinvoering**

1. Tijdens het bunkeren van LNG voert een LNG-aangedreven zeeschip als bijkomend teken tussen zonsopgang en zonsondergang de internationale seinvlag “B” en tussen zonsondergang en zonsopgang een rood helder rondom schijnend licht.
2. Het college kan voor het bunkeren van andere brandstoffen of energiebronnen als bedoeld in het eerste lid voorschriften voor de seinvoering vaststellen.



**9 Paragraaf 9 gereserveerd**

**10 Paragraaf 10 gereserveerd**

## **11 Paragraaf 11 Dienstverlening**

### **Afdeling 1 Algemeen**

#### **Artikel 11.1.1 Begripsbepaling**

In deze paragraaf wordt verstaan onder lengte: lengte, bedoeld in artikel 1, onderdeel o, van de Meetbrievenwet 1981.

#### **Artikel 11.1.2 Keuring van schepen**

1. Indien een schip voldoet aan het bepaalde in artikel 11.2.4, eerste lid, onder a, onderdeel 2, of paragraaf 12 wordt door een inspecteur die gekwalificeerd is om keuringen uit te voeren voor een door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat erkende instelling of persoon voor het keuren van binnenschepen, een verklaring van deugdelijkheid verstrekt. De verklaring wordt, in afschrift, aan de havenmeester overgelegd.
2. Een verklaring van deugdelijkheid verliest zijn geldigheid, indien:
  - a. de inrichting van het schip wordt gewijzigd, of;
  - b. wegens de staat waarin het schip verkeert, gebruik niet langer verantwoord is.

#### **Artikel 11.1.3 Eisen aan schepen en bemanning**

1. De schipper van een schip dat is ingericht en wordt gebruikt voor het communicatievaren of het personenvervoer van 12 personen of minder buiten de bemanning:
  - a. gebruikt een schip dat voldoet aan de op grond van artikel 11.1.2, eerste lid, voor de betreffende categorie gestelde eisen en dat is voorzien van:
    - 1°. een verklaring van deugdelijkheid als bedoeld in artikel 11.1.2, eerste lid, of;
    - 2°. een certificaat van onderzoek als bedoeld in artikel 6 van het Binnenvaartbesluit, en;
  - b. is in het bezit van een groot vaarbewijs als bedoeld in artikel 14 van het Binnenvaartbesluit en een basiscertificaat marifonie.
2. De schipper van een schip dat is ingericht en wordt gebruikt voor het communicatievaren of het personenvervoer van 12 personen of minder buiten de bemanning, die een petroleumhaven bevaart, gebruikt een schip dat tevens voldoet aan het gestelde in artikel 5.8.
3. De verklaring van deugdelijkheid, die op een schip betrekking heeft, of een (digitale) kopie daarvan bevindt zich aan boord van het schip.
4. Voor zover het het personenvervoer van 12 personen of minder buiten de bemanning betreft, kan het college van het in het eerste lid, onderdeel a, en onderdeel b, voor zover het betreft het in bezit zijn van een groot vaarbewijs als bedoeld in artikel 14 van het Binnenvaartbesluit, bepaalde ontheffing verlenen.

### **Afdeling 2 Het vast- en losmaken van schepen**

#### **Artikel 11.2.1 Verbod vast- en losmaken schepen**

1. Het is een ieder verboden de diensten van bootman te verrichten, voor zover het betreft een zeeschip:
  - a. met een lengte van meer dan 75 meter, of;

- b. met een lengte van 75 meter of minder dat is gebouwd of wordt gebezigd voor het vervoer van vloeibare gevaarlijke stoffen in bulk, tenzij het schip leeg en schoon is gemaakt van die stoffen.
2. Het eerste lid is niet van toepassing indien:
    - a. terstond en op een veilige wijze wordt gehandeld door de bemanningsleden die, bij aankomst van het schip op de betreffende meerplaats, aan boord zijn;
    - b. wordt gehandeld door een bootman die aangesloten is bij een erkende bootliedenorganisatie;
    - c. het zeeschip wordt verhaald langs een kade, zonder daarvan volledig los te komen, of;
    - d. de werkzaamheden worden verricht in het kader van de opleiding, bedoeld in artikel 11.2.2, eerste lid, onder verantwoordelijkheid van een bootman als bedoeld in onderdeel b.
  3. Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen aan de exploitant welke een veerverbinding onderhoudt, indien:
    - a. op grond van een dienstregeling vastgesteld door de exploitant minimaal één keer in de 48 uur door een roll-on-roll-offschip de haven wordt aangedaan;
    - b. roll-on-roll-offschepen op de vaste ligplaatsen van de exploitant worden afgemeerd binnen een vaste afmeerconfiguratie, en;
    - c. wordt gehandeld in overeenstemming met een door het college vastgestelde ferry mooring safety procedure.

#### **Artikel 11.2.2 Beroep en verplichtingen bootman**

1. Het beroep van bootman mag uitsluitend worden uitgeoefend door degene die:
  - a. de opleiding Bootman, als opgenomen in het door de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap vastgesteld dossier, onder toekenning van de betreffende registratiecode CREBO, met goed gevolg heeft afgesloten, of;
  - b. in de afgelopen zeven aansluitende kalenderjaren ten minste vier jaar ervaring heeft opgedaan als zelfstandig bevoegd bootman in een of meer havens binnen de Europese Unie, en degene:
    - 1°. in een haven die met de Rotterdamse havensituatie te vergelijken is, ervaring heeft met het meren en ontmeren op boeien, op ruim water met hoge golfslag en op sterk stromend getijdenwater;
    - 2°. de Nederlandse taal voldoende machtig is;
    - 3°. beschikt over een groot vaarbewijs of een daaraan gelijkwaardig buitenlands bewijs van vaarbekwaamheid als bedoeld in bijlage 7.1, onder 1.1, van de Binnenvaartregeling en een basiscertificaat marifonie of een daaraan gelijkwaardig buitenlands bewijs, en;
    - 4°. naar het oordeel van de erkende bootliedenorganisatie waar hij te werk gesteld wordt of werkzaam is, een gelijkwaardig niveau van kennis en vaardigheden zeker is gesteld, en;
 is aangesloten bij een erkende bootliedenorganisatie als bedoeld in artikel 11.2.3.
2. De bootman is tijdens de werkzaamheden voorzien van een geldig legitimatiebewijs, als bedoeld in artikel 11.2.3, onder e.
3. De bootman toont het legitimatiebewijs, bedoeld in artikel 11.2.3, onder e, op verzoek van personen of bedrijven die van zijn diensten gebruik maken.

#### **Artikel 11.2.3 Erkenning bootliedenorganisatie**

Het college verleent een erkenning voor een bootliedenorganisatie, indien deze:

- a. voorzien is van een geldig ISO 9001 of daarmee vergelijkbaar certificaat;
- b. beschikt over ten minste één continu bereikbaar meldpunt waar bootlieden kunnen worden besteld;
- c. aantoonst dat regelmatig overleg plaatsvindt met nautische dienstverleners in de haven omtrent de werkwijze en procedures bij meren en ontmeren;
- d. aantoonst dat, om de continuïteit van de adequate dienstverlening te waarborgen, wordt voldaan aan de mogelijkheid om in volcontinuïteit, per uur, ten minste 3 zeeschepen afzonderlijk, in verschillende situaties voor wat betreft afmeting, scheepstype en locatie, te kunnen meren of ontmeren, met behulp van daartoe gekwalificeerd personeel, en;
- e. aan de bootlieden een legitimatiebewijs wordt verstrekt dat is voorzien van een goedgeijkende pasfoto en dat ten minste vermeldt:
  - 1°. de naam, geboorteplaats en geboortedatum van de bootman;
  - 2°. met goed gevolg de opleiding Bootman behaalt als bedoeld in artikel 11.2.2, eerste lid, onder a, met vermelding van datum van diplomaverstrekking, en;
  - 3°. de naam van de bootliedenorganisatie waarbij de bootman is aangesloten.

#### **Artikel 11.2.4 Eisen aan bemanning en schepen die worden gebruikt voor het vastmaken van zeeschepen**

1. De schipper van een schip dat is ingericht en wordt gebruikt voor het vastmaken van zeeschepen:
  - a. gebruikt:
    - 1°. indien het een schip betreft dat is gebouwd vóór 1 januari 2018 een schip dat voldoet aan de op grond van artikel 11.1.2, eerste lid, voor de betreffende categorie gestelde eisen en dat is voorzien van een verklaring van deugdelijkheid als bedoeld in artikel 11.1.2, eerste lid, of;
    - 2°. een schip dat voldoet aan de gestelde eisen in NEN 8431-cat. B en dat is voorzien van een verklaring van deugdelijkheid als bedoeld in artikel 11.1.2, eerste lid.
  - b. is in het bezit van een groot vaarbewijs als bedoeld in artikel 14 van het Binnenvaartbesluit en een basiscertificaat marifonie.
2. De schipper van een schip dat is ingericht en wordt gebruikt voor het vastmaken van zeeschepen, die een petroleumhaven bevaart, gebruikt een schip dat tevens voldoet aan het gestelde in artikel 5.8.
3. De verklaring van deugdelijkheid die op een schip betrekking heeft, of een (digitale) kopie daarvan, bevindt zich aan boord van het schip.
4. Het eerste lid, onder a, onder 1°, vervalt met ingang van 1 januari 2028.

### **Afdeling 3 Personenvervoer over water**

#### **Artikel 11.3.1 Vervallen**

#### **Artikel 11.3.2 Communicatievaren**

Het is verboden zonder een door het college verleende vergunning te communicatievaren tenzij het vervoer geschiedt met een sleepboot die bij aankomst of vertrek van het zeeschip assisteert.

### **Artikel 11.3.3 In- en ontschepen van passagiers**

1. Het in- en ontschepen van passagiers vindt plaats op:
  - a. plaatsen die in goede staat verkeren;
  - b. geschikt zijn voor het in- en ontschepen van personen, en;
  - c. die voldoende zijn verlicht.
2. Het is verboden om passagiers te ontschepen indien geen toestemming is verleend door de exploitant van het betreffende terrein of schip.
3. Een aanlegplaats met een openbare bestemming wordt zo spoedig mogelijk vrij gemaakt indien de schipper van een ander schip kenbaar maakt deze te willen gebruiken.

### **Artikel 11.3.4 Bekendmaking**

De exploitant van personenvervoer over water, met uitzondering van een exploitant van communicatievaren, maakt bij de aanlegplaatsen en aan boord van het schip bekend:

- a. de tarieven of de wijze waarop deze worden berekend;
- b. de dienstregeling en de beschikbaarheid van vervoer, en;
- c. de vervoersvoorwaarden.

## **Afdeling 4 Het sjourren van containers aan boord van zeeschepen**

### **Artikel 11.4.1 Verbod sjourren**

Het is verboden om aan boord van een afgemeerd zeeschip containers te sjourren, tenzij wordt gehandeld:

- a. door de bemanning van het betreffende zeeschip, voor zover het een zeeschip betreft met een maximale lengte van 170 meter, of;
- b. door een sjorder die in dienst is bij een sjorbedrijf dat in het bezit is van een vergunning.

### **Artikel 11.4.1a Verbod varend sjourren**

Het is verboden om aan boord van een varend zeeschip containers te sjourren.

### **Artikel 11.4.2 Vergunningvoorwaarden sjorbedrijf**

Het college verleent een vergunning voor een sjorbedrijf, indien het sjorbedrijf:

- a. 24 uur per dag, 7 dagen per week zijn diensten aanbiedt en in staat is ten minste één zeeschip te behandelen in de door de rederij of de stuwadoor beschikbaar gestelde tijd;
- b. in bezit is van een ISO 9002 certificaat of aantoonst dat het daarover binnen afzienbare termijn beschikt;
- c. ervoor zorgdraagt dat de onder zijn verantwoordelijkheid werkende sjorders, overeenkomstig het bepaalde in artikel 11.4.3, voldoende vakbekwaam, betrouwbaar en herkenbaar zijn, en;
- d. aan de sjorders een legitimatiebewijs verstrekt dat is voorzien van een goedgeijkende pasfoto en dat ten minste vermeldt:
  - 1°. de naam, geboorteplaats en geboortedatum van de sjorder, en;
  - 2°. de naam van het sjorbedrijf waar de sjorder in dienst is.

### **Artikel 11.4.3 Verplichtingen sjorders**

1. De sjorder beschikt bij indiensttreding bij een erkend sjorbedrijf over een verklaring omtrent het gedrag.
2. Het beroep van sjorder kan uitsluitend worden uitgeoefend door degene die één van de volgende opleidingen met goed gevolg heeft afgesloten:
  - a. Medewerker Havenoperaties, opgenomen in het CREBO onder nummer 93070 of nummer 95727, of;
  - b. Assistent logistiek medewerker, opgenomen in het CREBO onder de nummers 93730 of 93732.
3. De sjorder is tijdens de sjorwerkzaamheden voorzien van het legitimatiebewijs, bedoeld in artikel 11.4.2, onder d.
4. De sjorder toont het legitimatiebewijs, bedoeld in artikel 11.4.2, onder d, op verzoek van personen of bedrijven die van zijn diensten gebruik maken.

## **Afdeling 5 Exploitatie van een boeienspan of een palenligplaats**

### **Artikel 11.5.1 Exploitatie van een boeienspan of een palenligplaats**

Het is de exploitant van een boeienspan of een palenligplaats verboden op deze boeienspan of deze palenligplaats gevaarlijke stoffen over te slaan, over te laten slaan, te behandelen of te laten behandelen, tenzij:

- a. als gevolg van deze overslag of die behandeling het plaatsgebonden risico op de veiligheidscontour niet komt te liggen boven  $10^{-6}$ ;
- b. door de exploitant is vastgesteld dat door deze overslag of die behandeling het plaatsgebonden risico op de veiligheidscontour niet komt te liggen boven  $10^{-6}$ , en;
- c. door de exploitant aan de schipper of kapitein van het schip dat de gevaarlijke stoffen overslaat of behandelt, is aangegeven:
  - 1°. de stof die mag worden overgeslagen of behandeld;
  - 2°. de hoeveelheid van die stof die maximaal mag worden overgeslagen of behandeld.

## **12 Paragraaf 12 Veiligheidseisen schepen voor bootlieden en voor personenvervoer**

### **Artikel 12.1 Begripsbepalingen**

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

- aan dek: op een open, niet door opbouw of anderszins van de buitenlucht afgesloten, dek, de vloer van een schip met een open kuip daarbij inbegrepen;
- breedte: de grootste breedte, gemeten op de buitenkant van de huidbeplating;
- Bwl: breedte op de waterlijn, de grootste breedte van de romp, gemeten op de buitenkant van de spanten, op of onder het vlak van de grootste inzinking;
- lengte van een schip: grootste lengte van de romp, roer en boegspriet niet inbegrepen;
- Lwl: lengte op de waterlijn op het vlak van de grootste inzinking;
- veiligheidsafstand: afstand tussen het vlak van de grootste inzinking en het daaraan evenwijdige vlak door het laagste punt, waar het schip niet meer als waterdicht wordt beschouwd;
- vlak van de grootste inzinking: vlak door de waterlijn, overeenkomende met de grootste toegelaten inzinking waarbij het schip mag varen;
- vrijboord: afstand tussen het vlak van de grootste inzinking en het daaraan evenwijdige vlak door het laagste punt van het gangboord, of bij ontbreken van een gangboord, het laagste punt van het vaste boord;
- zone 2: wateren binnen de gemeentegrenzen zoals genoemd in bijlage I van Richtlijn 2006/87/EG;
- zone 3: wateren binnen de gemeentegrenzen zoals genoemd in bijlage I van Richtlijn 2006/87/EG.

### **Artikel 12.2 Toepassingsbereik**

1. Deze paragraaf is van toepassing op :
  - a. een vastmakersboot of een schip dat wordt gebruikt voor het communicatievaren of;
  - b. waarvoor ingevolge artikel 6 van het Binnenvaartbesluit geen certificaat van onderzoek is vereist en waarmee twaalf of minder personen, buiten de bemanning, worden vervoerd.
2. De artikelen 12.20, 12.21, 12.22 en 12.23 zijn uitsluitend van toepassing op schepen voor personenvervoer met dien verstande dat onder 'personen' niet wordt verstaan bemanning.
3. In afwijking van het in het eerste en tweede lid bepaalde zijn op:
  - a. schepen, die in het bezit zijn van een certificaat van onderzoek, als bedoeld in artikel 6 van het Binnenvaartbesluit, uitsluitend de artikelen 12.9, tweede lid, en 12.22, vierde lid, van toepassing;
  - b. vastmakersboten of op open boten voor het vervoer van personen over korte afstand tussen wal en schip de artikelen 12.9, eerste lid, onder e, en 12.20, tweede lid, niet van toepassing.

### **Artikel 12.3 Scheepsromp**

1. De scheepsromp is bestand tegen alle belastingen die onder normale omstandigheden op de romp worden uitgeoefend.
2. De waterinlaten en -uitlaten, alsmede de daarop aansluitende pijpleidingen, zijn zo uitgevoerd dat elk ongewenst binnendringen van water in het schip onmogelijk is.
3. De lengte van een schip bestemd voor de passagiersvaart, bedraagt ten minste zeven



meter en de breedte ten minste twee meter.

#### **Artikel 12.4 Schotten**

De motor:

- a. is geplaatst in een aparte ruimte, die door middel van een brandvertragend schot van de accommodatie is gescheiden, of;
- b. is geheel omsloten door een brandvertragende omkasting, waarvan het brandvertragend effect ten minste 1 uur is.

#### **Artikel 12.5 Lenssysteem**

1. Het schip beschikt over een lenspomp die voor direct gebruik gereed is.
2. Bij een scheepslengte van minder dan twaalf meter bedraagt de diameter van de aansluiting ten minste 38 mm.
3. Bij een scheepslengte van meer dan twaalf meter bedraagt de diameter van de aansluiting ten minste 50 mm of worden twee lenspompen gebruikt met een aansluiting van elk ten minste 38 mm.
4. Elke waterdichte afdeling die tijdens de vaart gewoonlijk niet luchtdicht is afgesloten, kan afzonderlijk worden gelensd.
5. Een bilge-alarm waarschuwt tijdig wanneer zich vloeistof in de bilge of op de bodem bevindt in ruimten waar dit invloed van betekenis heeft op de stabiliteit.

#### **Artikel 12.6 Ankergeroi**

1. Het schip beschikt over een anker dat voor direct gebruik gereed is.
2. Het anker:
  - a. heeft voldoende houdkracht;
  - b. heeft op schepen korter dan 12 meter een gewicht van ten minste 20 kg en op schepen langer dan 12 meter, een gewicht van ten minste 25 kg, en;
  - c. is voorzien van een ankertros met een lengte van ten minste driemaal de diepte van het desbetreffende vaarwater en is van voldoende breeksterkte voor het betrokken schip.
3. Een anker mag worden vervangen door twee ankers die gezamenlijk ten minste het in het tweede lid, onder b, genoemde gewicht hebben.

#### **Artikel 12.7 Reddingmiddelen**

1. Het schip beschikt ten minste over één reddingboei met een lijn van ten minste 20 m die voor onmiddellijk gebruik gereed is.
2. Voor alle opvarenden zijn individuele of collectieve reddingmiddelen aan boord.
3. Drijvende zitkussens worden als reddingmiddelen beschouwd indien deze:
  - a. een draagvermogen in zoetwater van ten minste 7,5 kg hebben;
  - b. bestand zijn tegen olie, olieproducten en temperaturen tot 50 graden Celsius;
  - c. van een grijplijn zijn voorzien, en;
  - d. niet aan het schip zijn bevestigd.

#### **Artikel 12.8 Blusmiddelen**

In de nabijheid van de motorinstallatie is één draagbaar blustoestel met een vulgewicht van ten minste 4 kg of zijn twee draagbare blustoestellen van ten minste 2 kg vulgewicht elk aanwezig met een voor vloeistofbranden geschikt blusmiddel.

### **Artikel 12.9 Overige uitrusting**

1. Aan boord is ten minste de volgende uitrusting in bruikbare staat aanwezig:
  - a. een bootshaak;
  - b. een verbanddoos, met voldoende verbandmiddelen om in noodgevallen eerste hulp te kunnen verlenen;
  - c. voldoende trossen voor meren en slepen, alsmede een voorziening waaraan een sleeptros bevestigd kan worden om gesleept te worden;
  - d. een goed functionerende, voor onmiddellijk gebruik gereed zijnde scheepshoorn, die geschikt is voor het geven van de voorgeschreven geluidsseinen;
  - e. een goed werkende marifoon die is voorzien van de lokale marifoonblokken, kanalen 10 en 11 en de brugkanalen.
2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid is aan boord van:
  - a. vastmakersboten een marifoon met de kanalen 41 tot en met 45 aanwezig;
  - b. vastmakersboten waarmee een tros van een schip naar een meerpaal of -boei wordt gesleept, een inrichting aanwezig waarmee de schipper de gesleepte tros onder alle omstandigheden kan loslaten, wanneer de boot scheef of onder water getrokken dreigt te worden.
3. Tijdens de vaart met een vastmakersboot wordt een goed functionerende radarreflector gevoerd, tenzij dit tijdens het uitvoeren van werkzaamheden als bootman ten behoeve van het afmeren of ontmeren van een schip, ter beoordeling van de bootman, als hinderlijk wordt ervaren.

### **Artikel 12.10 Stabiliteit en drijfvermogen**

1. Het schip is voldoende stabiel indien het de volgende stabiliteitsproef met goed gevolg doorstaat:
  - a. het gewicht van de helft van het toegestane aantal personen wordt zodanig naar de zijde van het schip verplaatst, dat aldaar een dichtheid van 3,75 personen of 285 kg/m<sup>2</sup> wordt verkregen;
  - b. bij deze proef mag de slagzij na het verplaatsen niet meer dan 7° bedragen, waarbij de hellingshoek wordt bepaald met behulp van een clinometer;
  - c. na de proef bedoeld in onderdeel b, mogen het resterend vrijboord en de resterende veiligheidsafstand niet kleiner zijn dan respectievelijk 0,05 Bwl + 20 cm en 0,05 Bwl + 10 cm, en;
  - d. deze proef moet worden gehouden bij de ongunstigste vullingsgraad van de brandstof- en drinkwatertanks.
2. Het schip heeft na vollopen voldoende reservedrijfvermogen.
3. Indien redelijkerwijs niet kan worden voorzien in voldoende reservedrijfvermogen, zijn naar het oordeel van de havenmeester afdoende maatregelen getroffen om te voorkomen dat water aan boord komt. In dat geval bevindt zich tijdens de vaart geen vrije vloeistof in het schip.

### **Artikel 12.11 Veiligheidsafstand en inzinkingsmerken**

1. De veiligheidsafstand bedraagt in zone 3 ten minste 50 cm.
2. De veiligheidsafstand bedraagt in zone 2 ten minste 80 cm.
3. Kleinere afstanden zijn toegestaan, wanneer de bedrijfsvoering dit vereist en de aard van het vaartuig dit toelaat met handhaving van het veiligheidsniveau.
4. Voor schepen die goederen mogen vervoeren, is het vlak van de grootste inzinking aangegeven door één paar duidelijk zichtbare en onuitwisbare inzinkingsmerken, ongeveer midscheeps.

### **Artikel 12.12 Brandstofvoorziening**

1. Het is verboden brandstof te gebruiken of aan boord te hebben met een vlampunt lager dan 55 graden Celsius.
2. De brandstoftank bevindt zich buiten het voor passagiers bestemde gedeelte en is voorzien van een vanaf dek afsluitbare snelafsluiter van de brandstoftoevoer.
3. Peilglazen van de brandstoftanks staan met de bovenzijde in verbinding met de tank, zodat de brandstof daarin kan terugvloeien.
4. De vulopening en de ontluchting van de brandstoftank bevinden zich aan dek.
5. De voor de verbranding noodzakelijke luchttoevoer is gewaarborgd.

### **Artikel 12.13 Installaties**

1. Installaties voor verwarming, koken of koeling zijn beveiligd tegen oververhitting en omvallen.
2. De installaties zijn voorzien van een thermisch beveiligde brandstofafsluiter.

### **Artikel 12.14 Stuurinrichting en bedieningsorganen**

1. Het schip is voorzien van een betrouwbaar werkende stuurinrichting, die een goede bestuurbaarheid garandeert, waarbij rekening wordt gehouden met het gebruik waarvoor het schip is bestemd.
2. De functies van de bedieningsorganen zijn duidelijk aangegeven.
3. Indien een stuurmachine aanwezig is, is deze sterk genoeg om de krachten op het roer te kunnen opvangen.
4. De voortstuwingsinstallatie kan op betrouwbare wijze aangezet, gestopt en van vooruit op achteruit en andersom gezet worden.
5. Een alarmvoorziening is aangebracht voor koelwatertemperatuur, smeeroliedruk en laadstroom.
6. De stand van het roer is vanaf de stuurstelling duidelijk zichtbaar; indien dit niet het geval is, is een roerstandaanwijzer bij de stuurstelling aangebracht.

### **Artikel 12.15 Voldoende uitzicht**

Vanaf de stuurstelling van het schip is er voldoende uitzicht in alle richtingen voor een veilige vaart.

### **Artikel 12.16 Motoren**

1. De voortstuwingsinstallatie is zodanig ingericht en opgesteld, dat zij voldoende toegankelijk is voor de bediening en het onderhoud.
2. Bewegende delen en hete oppervlakken van motoren of stoomketels, en hun toebehoren, zijn voorzien van beschermende voorzieningen.

### **Artikel 12.17 Uitlaatgassenleiding**

1. Uitlaatgassenleidingen die door de verblijven of het stuurhuis gaan, zijn in die ruimten voorzien van een voldoende gasdichte ommanteling.
2. Uitlaatgassen worden volledig naar buitenboord afgevoerd.
3. Binnendringen van de uitlaatgassen in de ruimten van het schip wordt door doelmatige maatregelen verhinderd.
4. Uitlaatgassenleidingen zijn afdoende gekoeld of warmte-isolerend bekleed.

### **Artikel 12.18 Elektrische installaties**

1. Accumulatoren zijn afgedekt en zo geplaatst, dat zij toegankelijk zijn en niet kunnen verschuiven ten gevolge van de scheepsbewegingen.
2. Accumulatoren zijn niet opgesteld in het stuurhuis of verblijven dan wel op plaatsen waar zij aan overmatige hitte, extreme koude dan wel regen- of buiswater zijn blootgesteld.
3. Gesloten ruimten, kasten en kisten waarin accumulatoren zijn opgesteld, worden doelmatig geventileerd.

### **Artikel 12.19 Vloeibaargasinstallatie**

Vloeibaargasinstallaties zijn aan boord van het schip aangelegd door een erkend installatiebureau. Koppelingen, verdamperen en aansluitslangen mogen de houdbaarheidsdatum niet overschrijden.

### Aanvullende voorzieningen voor personenvervoer

#### **Artikel 12.20 Aantal personen**

1. Het ten hoogste toegestane aantal personen aan boord van het schip wordt zodanig vastgesteld, dat aan het bepaalde van deze paragraaf met betrekking tot de stabiliteit en het vrijboord wordt voldaan.
2. Er is voor elke opvarende een zitplaats, die een breedte heeft van ten minste 40 cm.
3. Het maximum aantal toelaatbare personen is op het schip op een in het oog springende plaats duidelijk leesbaar aangegeven.
4. Indien het schip bestemd is of gebezigd wordt om zaken, niet zijnde handbagage, mede te vervoeren of te vervoeren, is het schip daartoe in het bijzonder ingericht.

#### **Artikel 12.21 Vluchtruimte**

1. Er is een vrij middenpad over de gehele lengte van het voor personen bestemde gedeelte van het schip aanwezig.
2. De breedte van het middenpad bedraagt ten minste 45 cm.
3. Indien het schip een opbouw heeft, is zowel aan de voorzijde als aan de achterzijde of aan beide zijden van het voor personen bestemde gedeelte een uitgang met een vrije breedte van ten minste 70 cm aanwezig.
4. Eén van de uitgangen mag zijn vervangen door twee nooduitgangen, ieder met een vrije doorgang van ten minste 60 cm breed en ten minste 80 cm hoog.

#### **Artikel 12.22 Verschansing en in- en ontschepingsvoorzieningen**

1. Waar personen mogen komen, is op het schip een verschansing van ten minste 90 cm hoogte aangebracht.
2. Openingen voor embarkeren of debarkeren zijn overeenkomstig het eerste lid beveiligd.
3. Loopplanken zijn ten minste 60 cm breed en voorzien van reling van ten minste 90 cm hoogte.
4. Schepen bestemd voor het vervoer van personen, met het oogmerk deze af te zetten varend of liggend langs een ander schip mogen, in plaats van de verschansing, bedoeld in het eerste lid, zijn voorzien van andere beveiliging van een gelijk veiligheidsniveau die geschikt is voor dit doel.
5. De in het vierde lid bedoelde schepen zijn zodanig ingericht en uitgerust dat personen

onder alle omstandigheden op veilige wijze kunnen overstappen van of naar een ander vaartuig.

**Artikel 12.23 Deuren**

1. Deuren, met uitzondering van hutdeuren, voor ruimten die zijn bestemd voor personen gaan naar buiten open of zijn als schuifdeuren uitgevoerd.
2. De in het eerste lid bedoelde deuren kunnen tijdens de vaart niet door onbevoegden worden afgesloten of vergrendeld.

## **13 Paragraaf 13 Schone motoren binnenschepen**

### **Artikel 13.1 Begripsbepalingen**

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

- a. bedrijfsmatig vervoer:
  - 1°. vervoer van goederen in de uitoefening van een bedrijf of beroep; of
  - 2°. vervoer van goederen, uitsluitend bestemd voor of afkomstig van de eigen onderneming;
- b. binnenschip: schip, niet zijnde een zeeschip, dat is bestemd voor bedrijfsmatig vervoer.

### **Artikel 13.2 Verbod voor binnenschepen in de haven**

- 1. Het is vanaf 1 januari 2025 verboden zich in de haven te bevinden met een binnenschip met een – ten behoeve van de voortstuwing – inwerking zijnde dieselmotor die niet voldoet aan de emissiewaarden van fase II van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart of niet voldoet aan het bepaalde in Richtlijn 97/68/EG, dan wel het bepaalde in eventuele opvolgende richtlijnen.
- 2. Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen voor binnenschepen van bijzondere aard of met bijzondere lading, functie of bestemming.

### **Artikel 13.4 Buiten toepassing laten**

Het college kan besluiten deze paragraaf buiten werking te stellen/buiten toepassing te laten, indien uit de evaluatie verschoning binnenvaartschepen blijkt dat de noodzaak voor het verbod in artikel 13.3 is komen te vervallen.

## **14 Paragraaf 14 Handhaving**

### **Artikel 14.1 Verplichting om regels na te leven**

De bij of krachtens deze verordening opgenomen regels en de daarbij gegeven voorschriften en beperkingen moeten worden nageleefd. Het overtreden van deze regels en voorschriften levert een strafbaar feit op.

### **Artikel 14.2 Strafbepaling**

Overtreding van het bepaalde bij of krachtens deze verordening wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste drie maanden of een geldboete van de tweede categorie.

### **Artikel 14.3 Toezichthoudende ambtenaren**

1. Met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening zijn belast:
  - a. de medewerkers werkzaam bij de Divisie Havenmeester Rotterdam van Havenbedrijf Rotterdam N.V., met uitzondering van hen die meer in het bijzonder administratieve werkzaamheden uitoefenen;
  - b. de bij besluit van het college aan te wijzen personen.
2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid zijn met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens artikel 1.8, artikel 1.9, paragraaf 6, paragraaf 8, artikel 11.1.3, artikel 11.2.2 en artikel 11.4.2 de opsporingsambtenaren, bedoeld in artikel 141 Wetboek Strafvordering, van de politie, regionale eenheid Rotterdam, district Zeehaven, belast.

### **Artikel 14.4 Binnentreden van woningen**

Zij die belast zijn met het toezicht op de naleving of de opsporing van een overtreding van de bij of krachtens deze verordening gegeven voorschriften die strekken tot handhaving van de openbare orde of veiligheid of bescherming van het leven of de gezondheid van personen, zijn bevoegd tot het binnentreden in een woning zonder toestemming van de bewoner.

## **15 Paragraaf 15 Overgangs- en slotbepalingen**

### **Artikel 15.1 Wijzigingen in andere regelgeving**

Artikel 5.23a van de Algemene plaatselijke verordening Rotterdam 2012 komt te luiden:

#### **Artikel 5:23a Toepassingsbereik**

Deze afdeling, met uitzondering van de artikelen 5:29 (reddingsmiddelen), 5:30 (Veiligheid op het water) en 5:30a (Zwemmen en baden elders dan in zee), is niet van toepassing in de haven als bedoeld in artikel 1.2, in samenhang met artikel 1.1 van de Havenverordening Rotterdam 2020.

### **Artikel 15.2 Intrekking oude regelgeving**

De Havenbeheersverordening Rotterdam 2010 wordt ingetrokken.

### **Artikel 15.3 Overgangsrecht**

1. Toestemmingen, besluiten of erkenningen die zijn verleend bij of krachtens de in artikel 15.2 ingetrokken regeling en die van kracht zijn op het moment van inwerkingtreding van deze verordening worden aangemerkt als toestemmingen, besluiten of erkenningen bij of krachtens deze verordening.
2. Indien vóór het tijdstip van inwerkingtreding van deze verordening een aanvraag om toestemming, besluit of erkenning op grond van de in artikel 15.2 ingetrokken regeling is ingediend waarop nog niet is beslist wordt daarop deze verordening toegepast.
3. Op bezwaarschriften gericht tegen een beschikking op een aanvraag om toestemming, besluit of erkenning krachtens de in artikel 15.2 ingetrokken regeling wordt beslist met toepassing van deze verordening.

### **Artikel 15.4 Inwerkingtreding**

Deze verordening wordt gepubliceerd in het gemeenteblad en treedt in werking op 6 januari 2020.

### **Artikel 15.5 Citeertitel**

Deze verordening wordt aangehaald als: Havenverordening Rotterdam 2020.

*Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 28 november 2019.*

*De griffier,  
M.J.E.M. van Dam*

*De voorzitter,  
A. Aboutaleb*



## Bijlage 1 van de Havenverordening Rotterdam 2020

De in artikel 4.11 en artikel 6.3 van de Havenverordening Rotterdam 2020 bedoelde stoffen zijn:

Stofnaam	V.N.-nummer
- benzeen	1114
- benzeenhoudende mengsels met meer dan 10% benzeen	meerdere V.N.- nummers mogelijk
- ethylacrylaat	1917
- formaldehyde oplossing	1198 of 2209
- iso-butylacrylaat	2527
- iso-butyraldehyde	2045
- iso-propylamine	1221
- methylacrylaat	1919
- n-butylacrylaat	2348
- n-butyraldehyde	1129
- propyleenoxide	1280
- styreen	2055
- terpentijn	1299

## Bijlage 2 als bedoeld in artikel 7.1 van de Havenverordening Rotterdam 2020

IMDG Klasse	Zone A: Zeeschepen en binnenschepen 0-100 m. tot woonconcentratie	Zone B: Zeeschepen 100-300 m. tot woonconcentratie
1.1>1.6	<b>Verboden voor:</b> Totale hoeveelheid: Klasse 1.1, 1.2, 1.5: >125 kg Klasse 1.3, 1.4 (uitgezonderd 1.4S): > 500 kg Klasse 1.4S: > 1000 kg	<b>Verboden voor:</b> Totale hoeveelheid: Klasse 1.1, 1.2, 1,5 >500 kg Klasse 1.3, 1.4 > 30.000 kg
2.1	<b>Verboden voor:</b> totale hoeveelheid klasse 2.1 >10.000 kg	<b>Verboden in verpakking met een lading &gt;13.000 kg voor de VN nummers:</b> 1032, 1036, 1041, 1061, 1063, 1083, 1085, 1087, 1912
2.2	Onbeperkt	Onbeperkt
2.3	<b>Verboden</b>	<b>Verboden voor de VN nummers:</b> 1017, 1026, 1048, 1050, 1053, 1067, 1069, 1076, 1082, 2188, 2192, 2199, 2202, 2204, 2418, 2676  <b>Onbeperkt voor de VN nummers:</b> 1008, 1016, 1023, 1045, 1071, 1612, 1660, 1859, 1911, 1953, 1955, 2190, 2198, 2417, 2451, 2600, 3303, 3304, 3305, 3306  <b>Resterende VN nummers van de klasse 2.3 zijn verboden in een verpakking met een lading &gt;13000 kg.</b>
3	<b>Verboden voor de VN nummers:</b> 2478, 2481, 2486 <b>Verboden voor:</b> totale hoeveelheid klasse 3 >10.000 kg	<b>Verboden in verpakking met een lading &gt;585 kg voor de VN nummers:</b> 2478, 2481, 2486
4.1>4.3	Onbeperkt	Onbeperkt
5.1	Onbeperkt	Onbeperkt
5.2	<b>Verboden voor:</b> totale hoeveelheid klasse 5.2 > 10.000 kg	Onbeperkt
6.1	<b>Verboden voor de VN nummers:</b> 1051, 1092, 1238, 1239, 1614, 1889, 2334, 2477, 2480, 2482  <b>Verboden voor:</b> totale hoeveelheid klasse 6.1 >10.000 kg	<b>Verboden in verpakking met een lading &gt;585 kg voor de VN nummers:</b> 1051, 1092, 1238, 1239, 1614, 1889, 2334, 2477, 2480, 2482
6.2	Valt onder het besluit GGO	
7	<b>Verboden voor de VN nummers:</b> 2977, 2978. Valt onder de Kernenergiewet	<b>Verboden voor de VN nummers:</b> 2977, 2978. Valt onder de Kernenergiewet
8	<b>Verboden voor de VN nummers:</b> 1052, 1744, 1786, 1790  <b>Verboden voor:</b> totale hoeveelheid klasse 8 > 10.000 kg	<b>Verboden in verpakking met een lading &gt;585 kg voor de VN nummers:</b> 1052, 1744, 1786, 1790
9	Onbeperkt	Onbeperkt

<b>Zone C: Zeeschepen 300-500 m. tot woonconcentratie</b>	<b>Zone D: Zeeschepen 500-1500 m. tot woonconcentratie</b>	<b>Buitenzone Zeeschepen min. 1500 m. tot woonconcentratie</b>
<b>Verboden voor:</b> Totale hoeveelheid: Klasse 1.1, 1.2, 1,5 >30.000 kg Klasse 1.3, 1.4 > 120.000 kg	Onbeperkt	Onbeperkt
Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt
Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt
<b>Verboden in verpakking met een lading &gt;1300 kg voor de VN nummers:</b> 1017, 1026, 1048, 1050, 1053, 1067, 1069, 1076, 1082, 2188, 2192, 2199, 2202, 2204, 2418, 2676	<b>Verboden met meer dan 10 tankcontainers (per stuk &gt;13.000 kg) aan boord met VN nummer 1017, 1067 of 1082</b>  <b>Verboden met meer dan 5 tankcontainers met VN nummer 1017, 1067 of 1082 indien met deze containers laad- en/of loshandelingen worden verricht.</b>	Onbeperkt
<b>Verboden in tankcontainers met een lading &gt;13.000 kg voor de VN nummers:</b> 2478, 2481, 2486	Onbeperkt	Onbeperkt
Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt
Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt
Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt
<b>Verboden in tankcontainers met een lading &gt;13.000 kg voor de VN nummers:</b> 1092, 1238, 1239, 1889, 2334, 2477, 2482	Onbeperkt	Onbeperkt
en voedsel- en warenwetgeving		
Valt onder de kernenergiewet		
<b>Verboden in verpakking met een lading &gt;13000 kg voor de VN nummers:</b> 1052, 1744, 1786, 1790	Onbeperkt	Onbeperkt
Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt

**Gewichten in deze bijlage gelden voor de stoffen en de verpakking, containergewicht wordt buiten beschouwing gelaten. De totale hoeveelheden van klasse 1 mogen de hoeveelheden zoals genoemd in de Regeling vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen niet worden overschreden.**

## **Bijlage: Toelichting op de Havenverordening Rotterdam 2020**

### **Verhouding tot andere regelgeving**

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

### *Artikelsgewijze toelichting*

Hieronder is de artikelsgewijze toelichting opgenomen. Niet alle artikelen hebben een toelichting, alleen de artikelen die een toelichting behoeven zijn toegelicht.

### Paragraaf 1 Algemene bepalingen

#### **Artikel 1.1 Begripsomschrijvingen**

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

Hieronder volgt een toelichting op een aantal begrippen.

#### *Gevaarlijke stoffen*

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

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*

Hier wordt gedefinieerd wat onder het begrip "haven" valt. Dit begrip moet in samenhang met artikel 1.2 van de Havenverordening worden gelezen.

#### *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, voor zover deze gemandateerde taken heeft of op basis van de Havenverordening de bevoegdheid zelf heeft.

### *Inerte atmosfeer*

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

### *Kapitein en schipper*

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

### *Ontgasvoorziening*

Zowel nationaal als internationaal worden regels gesteld die het ontgassen van ladingtanks met gevaarlijke dampen naar de atmosfeer de komende jaren beperken. Schepen dienen hun ladingtanks dan op een andere wijze van hun gevaarlijke dampen te ontdoen. Dit zal via een ontgasvoorziening moeten plaatsvinden.

Deze ontgasvoorziening kan zowel op een vaste locatie als op een mobiele locatie (bijvoorbeeld op een schip) plaatsvinden. Een ontgasvoorziening kan ook ingezet worden voor het afvangen van dampen tijdens de overslag van schadelijk of gevaarlijke stoffen waarvoor een aansluiting op een dampretourleiding is vereist. Voor ontgasvoorzieningen die niet onder een omgevingsvergunning van een inrichting vallen kan het de havenmeester een vergunning verlenen.

### *Open schoonmaken en gesloten schoonmaken*

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

### *Schadelijke stoffen*

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

### *Scheepsafval*

"Scheepsafval" is gedefinieerd als het afval van een schip, dat ontstaat tijdens de reguliere bedrijfsvoering van een schip. Specifiek zijn vermeld: olie-afval uit de machinekamer, huishoudelijk afvalwater, huisvuil, klein gevaarlijk afval en ozon aantastende stoffen, die voorkomen in bijvoorbeeld oude brandblussers. Daarnaast bevat het begrip "scheepsafval" ook ladinggebonden afval, zoals stuwhout en verpakkingsmateriaal. Ladingresiduen, zowel droog als nat, zijn stoffen die achterblijven na lossing van de lading en vallen niet onder deze definitie.

### *Vluchtige organische stoffen*

Hierbij wordt onder een organische verbinding een verbinding verstaan die ten minste het element koolstof bevat en daarnaast nog één of meer van de volgende elementen: waterstof,

halogenen, zuurstof, zwavel, fosfor, silicium of stikstof, met uitzondering van koolstofdioxide, anorganische carbonaten en bicarbonaten" toegevoegd

### *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 binnenbuitenschepen), op grond van deze definitie worden aangemerkt als zeeschip.

### **Artikel 1.2 Waar gelden deze regels**

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

Door paragraaf 4 onder de werkingssfeer van het tweede lid te brengen is het varend sjoeren van containers ook op Rijkswaarsewegen verboden.

Het derde lid is een verbijzondering op het eerste lid. De eisen die in artikel 11.1.3 worden gesteld aan schepen en bemanning ten behoeve van personenvervoer van 12 personen of minder is van toepassing op alle wateren binnen de gemeente die aan getijde onderhevig zijn met uitzondering van varende schepen op de Rijkswaarsewegen.

### **Artikel 1.3 Op wie is deze verordening van toepassing**

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

### **Artikel 1.5 Voorschriften en beperkingen**

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

### **Artikel 1.7 Geldigheidsduur**

Een toestemming die wordt verleend voor een eenmalige gedraging of handeling, wordt verleend voor de duur van die gedraging of handeling. De termijn is vermeld in de ontheffing en hangt samen met de aanvraag. Een toestemming kan worden verleend voor de maximale duur van vijf jaar. In het tweede lid is bepaald dat de erkenning voor een bootliedenorganisatie voor onbepaalde duur kan worden verleend.

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

### **Artikel 1.9 Ontheffing en vrijstelling van geboden en verboden**

In de verordening en het reglement zijn in de artikelen zelf geen ontheffings- of vrijstellingsmogelijkheden opgenomen. Er wordt volstaan met deze algemene mogelijkheid om ontheffing of vrijstelling te verlenen voor de verboden en geboden in de verordening. Deze mogelijkheid is niet beperkt. Voorwaarde is wel dat de aanvrager aannemelijk maakt dat de voorwaarden zoals die in dit artikel vermeld zijn, worden gewaarborgd, en niet het college.

### **Artikel 1.10 Melding aan de Havenmeester**

Voor welke handelingen een meldplicht geldt, is in verschillende artikelen in deze verordening zelf geregeld. De wijze waarop, wat en wanneer deze melding moet plaatsvinden, wordt geregeld via een apart besluit van de Havenmeester.

Paragraaf 3 Ordening in en gebruik van de haven

### **Artikel 3.1 Verkeerstekens en bekendmakingen met dezelfde strekking als een verkeersteken**

In het Binnenvaartpolitiereglement (Bpr) is een voor Nederland uniform systeem van verkeerstekens geregeld. Om dit systeem niet te doorkruisen, is in dit artikel vastgelegd dat het college dezelfde tekens gebruikt ten behoeve van de ordening in de haven. Het Bpr regelt de verkeersafhandeling, terwijl deze 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. Alleen de grondslag voor de borden kan dus verschillend zijn.

### **Artikel 3.2 Aanwijzen gebieden en periodes ligplaatsnemen**

Dit artikel regelt in het algemeen dat het college bevoegd is gebieden aan te wijzen waar bepaalde typen schepen zich wel of niet mogen bevinden. Dat kan ook voor een bepaalde periode zijn. Het college kan bijvoorbeeld besluiten om pleziervaartuigen uit havenbekkens te weren.

### **Artikel 3.4 Deugdelijk afmeren**

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

In de praktijk komt het voor dat een schip slechts op een spring is afgemeerd en waarna wordt overgegaan tot lossen of laden. Hierdoor bestaat het gevaar dat lading in het oppervlaktewater wordt gemorst of materiële schade aan schip of 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 geen voor- of achterwaartse verplaatsing kan plaatsvinden, zij het dat enige beweging als gevolg van golfslag of winddruk onvermijdelijk is en schade, anders dan door toedoen van menselijk handelen, wordt voorkomen.

In het tweede lid zijn voor zeeschepen minimum lengte-afstanden opgenomen, zodat de kans dat schepen elkaar kunnen raken – bijvoorbeeld door de gevolgen van het tij of door zuiging van langs varende schepen – minimaal is.

### **Artikel 3.5 Omhoog brengen van schepen**

Op grond van dit artikel is het mogelijk een schip omhoog te brengen als aan bepaalde voorwaarden is voldaan. In de vorige Havenverordening was een verbod op opvijzelen opgenomen. In verband met onduidelijkheid over het begrip 'opvijzelen' is ervoor gekozen de term 'omhoog brengen' op te nemen, wat feitelijk dezelfde betekenis heeft als opvijzelen. Tevens is ervoor gekozen de regeling niet meer alleen te laten gelden voor een

boorinstallatie, een werkeiland of een soortgelijk object (hierna: werkeiland), maar voor een schip in het algemeen (daaronder vallen ook een booreiland etc.). In de definitiebepalingen zijn de specifieke objecten onder het begrip 'schip' opgenomen.

Het college kan gebieden aanwijzen waar dit omhoog brengen mogelijk is. Gebieden kunnen worden aangewezen als daar bijvoorbeeld geen kabels in de grond liggen of andere omstandigheden zijn die dergelijk activiteiten mogelijk maken (veiligheid, onderwater infrastructuur, e.d.).

Indien een schip zich bevindt op een scheepswerf of bij een herstellingsinrichting geldt het verbod niet, voor zover de activiteiten vallen binnen de werkings sfeer van de vergunning die is afgegeven krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

### **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, als deze anders worden gebruikt dan voor het bereiken of verlaten van een ligplaats.

Gebruik van voortstuwars, boegschroeven of hekschroeven mag ook niet plaatsvinden als een schip op spudpalen ligt of als het schip gaande wordt gehouden of tegen de kade of oever wordt gedrukt (anders dan noodzakelijk voor het ontmeren of afmeren). Reden van het verbod is gelegen in het feit dat gebleken is dat door gebruikers van de haven gevaarlijke situaties kunnen worden veroorzaakt. Ook kan het proefdraaien van voortstuwars, boegschroeven of hekschroeven, maar ook het trachten los te komen, indien een schip aan de grond zit, grote schade veroorzaken.

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 aanvaardbaar, gelet op de vaak moeilijke afmeersituatie ter voorkoming van directe schade.

### **Artikel 3.7 Gebruik van ankers en spudpalen**

In de onderwaterbodem van de haven bevinden zich op een groot aantal plaatsen infrastructuurle voorzieningen, zoals bodembescherming, leidingen en kabels. Het gebruikmaken van ankers of spudpalen zonder vooraf kennis te nemen van de locaties van deze infrastructuurle voorzieningen kan leiden tot beschadiging van deze voorzieningen. Het college wijst daarom gebieden aan, plaatst verkeerstekens of neemt besluiten met dezelfde strekking als gebleken is dat het gebruik van ankers en spudpalen geen schade toebrengt.

### **Artikel 3.11 Operationele ruimte ligplaatsen**

Het college kan aan een ligplaats een operationele ruimte toewijzen, een in drie dimensies (lengte, breedte en diepte) afgebakend waterperceel, waarbinnen schepen ligplaats kunnen nemen om hun activiteiten uit te voeren.

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



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

In het vierde lid wordt een uitzondering gemaakt voor bunker- of dienstverlenende schepen om buiten de operationele ruimte hun activiteiten uit te oefenen. Gelet op het relatief kortdurende karakter van deze activiteiten is 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. Voor deze activiteiten is geen toestemming nodig. De melding kan de havenmeester wel aanleiding geven om bijvoorbeeld een aanwijzing te geven om bijvoorbeeld de activiteit uit te stellen.

### **Artikel 3.12 Maatregelen onttrekking economisch verkeer**

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

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

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

Dit artikel biedt de mogelijkheid om doeltreffende maatregelen op te kunnen leggen aan de kapitein, schipper of exploitant van het schip om 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 bemanningssterkte.

### **Artikel 3.13 Voorzieningen in de haven**

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.

## Paragraaf 4 Veiligheid en milieu in de haven

### **Artikel 4.1 Verontreiniging en overlast door schepen**

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

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

### **Artikel 4.2 Verbod gebruik generator, hoofd- en hulpmotor**

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

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

### **Artikel 4.3 Gevaar, schade of hinder opleverende schepen**

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

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

### **Artikel 4.4 Veilige toegang**

Een veilige toegang is beschreven in o.a. de SOLAS en Arboregelgeving en de Regeling vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen. Hierin staat beschreven wat onder een veilige toegang wordt verstaan.

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

#### **Artikel 4.5 Verrichten van werkzaamheden**

Grote reparaties aan schepen vinden doorgaans plaats op of aan een werf of in een dok. Kleine reparaties worden vaak aan boord verricht door de eigen bemanning, door een reparatiefirma of door werknemers van de stuwadoor. Het verrichten van reparaties kan gevaren met zich meebrengen. Het artikel richt zich tot een ieder.

Om 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 buiten een werf of herstellingsinrichting ten hoogste zeven dagen aaneengesloten mag duren, dus niet in parten van een of meer dagen. Dat zou niet handhaafbaar zijn. Het eerste lid is ook van toepassing op de bedrijfsgereedheid van het schip. Werkzaamheden aan bijvoorbeeld de voortstuwingsinstallatie mogen niet leiden tot het belemmeren van de bedrijfsgereedheid voor een periode van meer dan zeven dagen. Verder is het verbod van open vuur en vonkvorming in het petroleumhavengebied, dat elders is geregeld, onverkort van kracht bij het verrichten van werkzaamheden.

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

Werkzaamheden aan een LNG-installatie zijn toegestaan met een ontheffing waaraan voorwaarden worden gesteld om de ordening en (milieu) veiligheid te waarborgen. Dergelijke werkzaamheden kunnen zoveel gevaar met zich meebrengen dat een enkele melding niet volstaat.

Sloopwerkzaamheden zijn geregeld in het vierde lid. Met slopen wordt bedoeld het demonteren van de scheepsconstructie. Sloopwerkzaamheden zijn specifieke werkzaamheden zijn die niet op het herstel van het schip zijn gericht.

#### **Artikel 4.6 Ontsmetten**

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

#### **Artikel 4.7 Lading die in het buitenland is ontsmet**

Dit artikel is van toepassing op schepen die de haven aandoen en in het buitenland zijn beladen met aldaar of tijdens de reis ontsmette lading, Schepen met losgestorte bulkclading die nog een te hoge concentratie ontsmettingsmiddel hebben in de lading dienen, wanneer zij de haven inkomen, te handelen overeenkomstig het door het college vastgestelde plan van aanpak. Dit plan van aanpak beschrijft, gedurende de periode dat de lading onvoldoende vrij is van ontsmettingsmiddelen, de te treffen maatregelen om met name de veiligheid en het milieu op het schip en voor de omgeving te waarborgen.

In het plan van aanpak ligt een grote verantwoordelijkheid bij de gassingsleider. Door in het tweede lid de verantwoordelijkheid voor de naleving van het plan aanpak bij "eenieder" neer

te leggen is het mogelijk om de persoon aan te spreken die de werkzaamheden op basis van het plan van aanpak ook daadwerkelijk uitvoert of laat uitvoeren.

#### **Artikel 4.8 Vergunning ontvangst afval zeeschepen**

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

Uit de Memorie van Toelichting van de Wvvs blijkt dat een overlap met de vergunningvereiste voor een inzamelvergunning conform de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht 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 wel gebruik maken van het instrument vergunning teneinde nadere voorschriften te kunnen geven aan bedrijven die scheepsafvalstoffen inzamelen in de haven. Dit betreffen operationele en administratieve voorschriften om zorg te dragen voor een goede logistieke infrastructuur in de haven.

Een overslagterminal of scheepsreparatiewerf, die is aangewezen (een vergunning heeft gekregen) voor het in ontvangst nemen van afvalstoffen, mag slechts afvalstoffen accepteren die afkomstig zijn van zeeschepen, die bij het bedrijf worden geladen, gelost of gerepareerd. Het spreekt voor zich dat bedrijven, die het in ontvangst nemen, bewerken, verwerken en vernietigen van afvalstoffen als hoofdbedrijf uitoefenen, door de aanwijzing ook verplicht zijn om alle aangewezen schadelijke afvalstoffen te accepteren. Transportbedrijven, zonder een vaste inrichting aan de wal voor het bewaren, bewerken of verwerken van afvalstoffen komen ook voor aanwijzing in aanmerking, mits zij ingevolge de milieuwetgeving gerechtigd zijn gevaarlijke afvalstoffen in te zamelen of te bewaren. Deze bedrijven worden door de aanwijzing verplicht tot aflevering van de ingezamelde scheepsafvalstoffen aan een bedrijf dat op basis van de milieuwetgeving bevoegd is die stoffen te bewerken, verwerken of vernietigen.

De vergunning die is neergelegd in de Havenverordening heeft dus een ander oogmerk en een aanvullend karakter op de inzamelvergunning van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

#### **Artikel 4.9 Minimum eisen vergunning ontvangst afval zeeschepen**

In de Europese verordening (EU) 2017/352 zijn de eisen vastgesteld voor het vergunnen van bedrijven met een afvalontvangstvoorziening. Deze eisen die de haven stelt aan de vergunning worden opgenomen in deze verordening.

#### **Artikel 4.10 Vergunning mobiele ontgasvoorziening**

Mobiele ontgasvoorzieningen die op het water hun diensten verlenen aan schepen en niet onder een omgevingsvergunning vallen mogen dit alleen doen met een vergunning van het college. De eisen die het college stelt aan door dergelijke bedrijven gebruikte

ontgasvoorzieningen sluiten zoveel als mogelijk aan bij de eisen die voor een walinstallatie worden gehanteerd.

Mobiele ontgasvoorzieningen die op de wal staan vallen onder de omgevingsvergunning van het betreffende walbedrijf

#### **Artikel 4.11 Schoonmaken en ventileren van ladingtanks of sloptanks van tankschepen**

Dit artikel regelt in zijn algemeenheid het veilig en milieuverantwoord schoonmaken van tanks, inclusief het gebruik van een ontgassingsinstallatie. Het beperken van emissies maakt een belangrijk onderdeel uit van dit artikel. Slechts het onvermijdelijke laten ontsnappen van een klein restje gas bij het openen van de ladingtanks of sloptanks is toelaatbaar.

In het eerste lid, onder b, wordt geregeld dat de zogenaamde stankstoffen uit bijlage 1 en die niet onder het bepaalde onder a en c vallen, verboden zijn open schoon te maken.

In het vierde lid onder a wordt geregeld dat ventileren onder de 10% LEL is toegestaan. Met dit percentage wordt aangesloten bij de bepalingen uit het ADN en het CDNI.

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

### Paragraaf 5 Petroleumhavens

#### **Artikel 5.2 Toegelaten schepen in de petroleumhaven**

In verband met de risico's die gevaarlijke stoffen met zich meebrengen mogen in de petroleumhavengebieden alleen bepaalde schepen of activiteiten worden toegelaten. Onderdeel f bepaalt dat schepen (in het algemeen, niet specifieke schepen) het petroleumhavengebied mogen doorvaren, indien dat noodzakelijk is om hun bestemming te bereiken. Voorwaarde hierbij is dat ze ruim afstand houden ten opzichte van andere in de petroleumhaven verblijvende schepen en de kortste weg kiezen zonder (onnodig) te stoppen.

#### **Artikel 5.3 Verbod open vuur, roken en vonkvorming**

Deze verboden betreffen activiteiten die niet passen in aangewezen petroleumhavens. Open vuur en roken, waaronder elektrische sigaretten aan boord in een petroleumhaven zijn verboden.

#### **Artikel 5.5 Binnentankschepen met gevaarlijke stoffen**

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

#### **Artikel 5.6 Zeetankschepen met gevaarlijke stoffen**

Zeetankschepen mogen alleen buiten een petroleumhaven ligplaats nemen wanneer wordt voldaan aan alle voorwaarden zoals gesteld onder het eerste lid. De verklaring van een

gasdeskundige is nodig wanneer de gevaareigenschappen van de lading niet op voorhand, voor binnenkomst haven, bepaald kunnen worden door de havenmeester.

#### **Artikel 5.7 Combinatietankschepen met gevaarlijke stoffen**

Combinatietankschepen mogen alleen ligplaats nemen buiten een petroleumhaven ligplaats nemen wanneer wordt voldaan aan alle voorwaarden zoals gesteld in het eerste lid. De verklaring van een gasdeskundige is dus altijd nodig.

Paragraaf 6 Overslag van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk

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

Voordat overslag van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen met een zeetankschip of tussen tankschepen plaatsvindt, moeten de voor de overslag verantwoorde personen (op een (zee)tankschip de kapitein/schipper en voor de inrichting de exploitant) een controlelijst nalopen en invullen. De hier bedoelde controlelijst is opgenomen in de International Safety Guide for Oiltankers and Terminals, (ISGOTT) die wordt uitgegeven door de International Chamber of Shipping (International Association of Ports and Harbors (IAPH), de International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals (ISGINTT) of de Ship to Ship Transfer Guide for Petroleum(StSTGP). Er wordt niet verwezen naar een specifieke uitgave van deze richtlijnen. Er wordt altijd volgens de laatste uitgaven gehandeld.

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

#### **Artikel 6.3 Overige regels voor overslag van vloeibare gevaarlijke stoffen in bulk**

Dit artikel regelt in zijn algemeenheid de veilige en milieuverantwoorde behandeling van genoemde stoffen. Het beperken van emissies maakt een belangrijk onderdeel uit van dit artikel.

Overigens geldt voor dit gehele artikel het uitgangspunt dat het schip centraal staat, waarvoor de bepalingen uit dit artikel gelden. Daarbij maakt het niet uit of het schip is afgemeerd op bijvoorbeeld een openbare ligplaats of aan een afmeervervoorziening, die behoort tot een ligplaats van een inrichting, waarvoor een omgevingsvergunning geldt.

De veiligheidsvoorschriften voor overslag tussen een binnentankschip en een inrichting zijn neergelegd in het ADN. Aanvullende regulering in dit reglement is voor dat type overslag niet nodig.

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

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

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

Paragraaf 7 Zoneringsregeling schepen met gevaarlijke stoffen in verpakking of bulk

#### **Artikel 7.1 Verbod ligplaatsinname schip met gevaarlijke stoffen**

Geregeld is dat het verboden is met een schip dat geladen is met een in de bijlage 2 genoemde gevaarlijke stof ligplaats te nemen binnen een in de bijlage genoemde afstand van een woonconcentratie. De afstand wordt bepaald vanaf de stuwpositie van de gevaarlijke stoffen aan boord van het schip.

Het eerste lid heeft betrekking op alle schepen, het tweede lid op alleen zeetankschepen.

Paragraaf 8 Bunkeren en van of aan boord brengen van hulpstoffen

#### **Algemene toelichting**

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

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

#### **Artikel 8.1 Bunkeren**

Het zesde lid staat onder voorwaarden gelijktijdige operationele handelingen tijdens het LNG-bunkeren toe. Activiteiten die gelijktijdig uitgevoerd worden met een LNG bunkering, zoals ladinghandelingen, bunkeren van andere brandstoffen of smeerolie, schoonmaken en repareren, kunnen risico's opleveren. Binnen de ISO TS 18683 guidelines for systems and installations for supply of LNG as fuel to ships en diverse best practice guidelines wordt gesteld dat gelijktijdige handelingen alleen verantwoord zijn als er een risico-assessment is uitgevoerd waaruit is gebleken of er en onder welke condities, gelijktijdig andere activiteiten verantwoord plaats kunnen vinden. Het resultaat van de risico-assessment wordt verwerkt in de door de vlaggenstaat goedgekeurde operationele documentatie, zoals het bunker managementplan, voor het LNG aangedreven schip. De bij de bunkering betrokken partijen moeten het gestelde en de beperkingen vanuit deze operationele documentatie naleven. Alleen die handelingen die in de operationele documentatie zijn opgenomen, mogen tijdens het LNG-bunkeren plaatsvinden.

#### **Artikel 8.4 Regels schepen langzij bij bunkeren**

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

Paragraaf 11

#### **Afdeling 1 Algemene toelichting**

In afdeling 1 zijn de algemene bepalingen opgenomen inzake het vastmaken en losmaken van schepen en personen vervoer in de haven.

##### **Artikel 11.1.1 Begripsbepaling**

Onder lengte wordt in deze paragraaf verstaan:

96 procent van de lengte van de lastlijn op 85 procent van de kleinste holte naar de mal gemeten vanaf de bovenzijde van de kielplaat, dan wel de lengte van de voorzijde van de voorsteven tot aan de hartlijn van de roerkoning op deze lastlijn gemeten, indien deze laatste lengte groter is. Bij schepen die met stuurlast zijn ontworpen moet de lastlijn waarop deze lengte wordt gemeten, evenwijdig aan de constructie-waterlijn worden genomen.

##### **Artikel 11.1.2 Keuring van schepen**

In paragraaf 11 van deze verordening worden technische eisen gesteld aan vastmakersboten, kleine vaartuigen die personen vervoeren en communicatievaartuigen.

In het eerste lid is bepaald dat inspecteurs die verbonden zijn aan de keuringsinstellingen die door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat zijn erkend voor het keuren van schepen, eveneens dienstverlenende schepen als bedoeld in artikel 11.2.4, eerste lid, onder a, onderdeel 2, of paragraaf 12, voor de vaart in de haven, mogen keuren en hiervoor een verklaring van deugdelijkheid afgeven. Op die manier is het niet langer nodig een erkenningsbesluit van keuringsinstellingen door het college vast te stellen. Er mag worden verondersteld dat deze personen die werkzaam zijn of werkzaamheden verrichten voor een door de Minister erkende instelling, ook voor het keuren van enkele kleine, in de haven varende schepen voldoende geschikt zijn.

##### **Artikel 11.1.3 Eisen aan schepen en bemanning**

In dit artikel zijn de verplichtingen opgenomen van schippers van schepen die zijn ingericht en worden gebruikt voor het communicatievervoer en het personenvervoer van 12 personen of minder buiten de bemanning. De schepen moeten zijn gekeurd overeenkomstig artikel 11.1.2 of zijn voorzien van een certificaat van onderzoek als bedoeld in het Binnenvaartbesluit. De schipper moet in het bezit zijn van een groot vaarbewijs als bedoeld in het Binnenvaartbesluit en een basiscertificaat marifonie.

De schipper houdt een verklaring van deugdelijkheid of een kopie hiervan, te allen tijde aan boord van het schip, tenzij het betreft een schip zonder bemanningsverblijf.

In het vierde lid is opgenomen dat het college ontheffing kan verlenen van het vereiste van de verklaring van deugdelijkheid voor het bedrijfsmatig vervoer van 12 personen of minder. Aanleiding voor deze opname is de trend dat met snelle boten personen (in het kader van bijv. bedrijfsuitjes) over de rivier wordt gevaren. Om het mogelijk te maken dat dit soort



schepen af kunnen meren, kan het college in deze gevallen ontheffing van het bepaalde in artikel 11.1.3 verlenen.

Hierbij wordt nog opgemerkt dat het in principe niet wordt toegestaan dat deze schepen met een ontheffing in de havens komen.

## **Afdeling 2 Algemene toelichting**

Afdeling 2 bevat voorschriften inzake het vast- en losmaken van schepen.

### **Artikel 11.2.1 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. Voor de plicht gebruik te maken van bootlieden wordt namelijk aangesloten bij de plicht gebruik te maken van een loods: op historische gronden valt de “vastmaakplicht” samen met de loodsplicht. In de haven zijn schepen met een lengte van 75 meter of meer loodsplichtig, onafhankelijk van de plaats in de haven.

Het tweede lid bevat een aantal uitzonderingen op het verbod diensten van bootman te verrichten. De mogelijkheid om 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. Voorkomen moet worden dat ruimte wordt geboden voor situaties waarbij de bemanning op de kade achterblijft, het schip losmaakt en vervolgens met de auto naar de nieuwe ligplaats gaat om het schip vast te leggen. Het toestaan van 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 slepers). 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 het derde lid is een bevoegdheid voor het college opgenomen ontheffing te kunnen verlenen van het in het eerste lid, van artikel 11.2.1 opgenomen verbod tot het verrichten van de diensten bootman.

De uitzondering die wordt gemaakt ziet op exploitanten van veerverbindingen die hoogfrequent de haven aandoen. Op deze veerverbindingen wordt gebruik gemaakt van roll-on-roll-offscheperen. Deze schepen zijn goed manoeuvreerbaar en meren af op vaste en veilige afmeerplaatsen. Onder ‘hoogfrequent’ wordt verstaan een frequentie in de door exploitant vastgestelde dienstregeling van minimaal eenmaal per 48 uur. De kapitein en de bemanning van deze roll-on-roll-offscheperen hebben – als gevolg van de hoge aanloofrequentie – voldoende routine ontwikkeld om deze schepen, onder verschillende omstandigheden, veilig te kunnen los- en vastmaken. Ook het met deze taak belaste personeel aan de wal beschikt - vanwege de hoge frequentie - over voldoende routine. Daarnaast is bepaald dat het moet gaan om roll-on-roll-offscheperen die afmeren binnen een vaste afmeerconfiguratie. Vanwege de laad- en losklep is op de afmeerplaats van deze schepen een speciale voorziening (de ramp) aangebracht, als gevolg waarvan er altijd op

exact dezelfde plek wordt gemeerd. Vanwege de ramp is er voor het roll-on-roll-offschip altijd voldoende ruimte om af te meren. De afmeerlijnen hebben een vaste volgorde en plaatsing. Als gevolg van deze afmeerconfiguratie is het afmeerproces sterk vereenvoudigd en bestaan er minder veiligheidsrisico's.

In onderdeel c van het derde lid van artikel 11.2.1. is ten slotte bepaald dat exploitant van de veerverbinding over een "ferry-mooring safety procedure" moet beschikken. Deze procedure wordt ter vaststelling voorgelegd aan het college alvorens een ontheffing wordt verleend.

#### **Artikel 11.2.2 Beroep en verplichtingen bootman**

Dit artikel regelt de voorwaarden voor de uitoefening van het beroep bootman. De vergunning bootman is vervallen en vervangen door voorschriften genoemd in dit artikel. Alle eisen die worden gesteld aan het uitoefenen van het beroep bootman zijn in dit artikel opgenomen. De bootman moet ofwel een opleiding Bootman, vastgesteld door de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, onder toekenning van de betreffende registratiecode CREBO, met goed gevolg hebben afgesloten of over relevante ervaring beschikken. Tevens moet hij zijn aangesloten bij een erkende bootliedenorganisatie.

In het tweede en het derde lid wordt bepaald dat de bootman voorzien moet zijn van een legitimatiebewijs en het toont op verzoek van personen of bedrijven die van zijn diensten gebruik maken. Bedrijven of personen kunnen van deze bepaling gebruik maken voor het controleren van de bootman. Voor toezichthouders is deze bevoegdheid tot controle al geregeld in artikel 5:20 van de Algemene wet bestuursrecht.

#### **Artikel 11.2.3 Erkenning bootliedenorganisatie**

Dit artikel bevat de voorwaarden voor erkenning van een bootliedenorganisatie. Het bedrijf moet voorzien zijn van een ISO certificaat en beschikken over ten minste één continu bereikbaar meldpunt waar bootlieden kunnen worden besteld. Ook draagt het bedrijf zorg voor regelmatig overleg met andere nautische dienstverleners in de haven, zoals loodsen en havensleepdiensten. Het bedrijf draagt zorg voor een goede kwaliteit en kwantiteit van het personeel en het materieel, teneinde adequate diensten te kunnen verlenen. Dit houdt in dat in volcontinuïteit, per uur, ten minste drie zeeschepen afzonderlijk in verschillende situaties wat betreft afmeting, type en locatie kunnen worden vast of losgemaakt. Tot slot verstrekt het bedrijf legitimatiebewijzen aan bootlieden.

#### **Artikel 11.2.4 Eisen aan bemanning en schepen die worden gebruikt voor het vastmaken van zeeschepen**

In dit artikel zijn de eisen opgenomen die aan een schipper van een vastmakersboot en aan schepen die worden gebruikt voor het vastmaken van zeeschepen worden gesteld. Voorheen waren deze eisen opgenomen in artikel 11.1.3.

De schipper van een vastmakersboot dient te beschikken over een groot vaarbewijs en een basiscertificaat marifonie. Hierin vindt geen wijziging plaats ten opzichte van de bestaande situatie.

Voor wat betreft de eisen aan de vastmakerboten is er wel een wijziging. De eisen voor de schepen die worden gebruikt voor het vast- en losmaken van zeeschepen zijn in nationaal verband gemoderniseerd en ondergebracht in de norm NEN 8431-cat. B. In NEN 8431-cat. B zijn zoveel mogelijk internationale eisen opgenomen: de belangrijkste internationale bronnen zijn de EU-pleziervaartuigenrichtlijn, de EU-binnenvaartrichtlijn en de door ISO opgestelde

eisen die gelden voor “small craft” (pleziervaart). Deze normen zijn actueel en internationaal geaccepteerd; daarom is het ten behoeve van het veilig met vastmakersboten kunnen varen én opereren belangrijk dat vastmakersboten daarbij aansluiten. Voor de (bestaande) vastmakersboten geldt een overgangstermijn: vanaf 1 januari 2028 moeten alle vastmakersboten aan de nieuwe standaard voldoen. Tevens is nieuw dat ook een (digitale) kopie van de verklaring van deugdelijkheid mag worden getoond, in plaats van de papieren versie ervan.

### **Afdeling 3 Algemene toelichting**

In afdeling 3 zijn de bepalingen betreffende het personenvervoer in de haven, rondvaarten en veer- en taxidiensten opgenomen. De verschillende categorieën vaartuigen worden niet meer genoemd, omdat dat in de praktijk tot verwarring aanleiding gaf.

#### **Artikel 11.3.1 Toepassingsgebied**

Dit artikel is vervallen.

#### **Artikel 11.3.2 Communicatievaren**

Voor het varen met een communicatievaartuig is een vergunning nodig. Communicatievaren, het tegen vergoeding vervoeren van personen van en naar schepen, is zonder vergunning toegestaan indien het geschied met een sleepboot die bij aankomst of vertrek van het zeeschip assisteert.

#### **Artikel 11.3.3 In- en ontschepen van passagiers**

In dit artikel zijn voorschriften opgenomen betreffende het in- en ontschepen van passagiers. Het artikel strekt tot verhoging van de veiligheid van die passagiers. Tevens wordt de schipper de verplichting opgelegd ervoor zorg te dragen dat geen ongewenste personen op haventerreinen worden afgezet. Dit is in het kader van port-security een meer prominente rol gaan spelen.

#### **Artikel 11.3.4 Bekendmaking**

In het kader van kenbaarheid wat personenvervoer over water kost, wordt in artikel 11.3.4 de exploitant verplicht om aan boord van het schip en bij aanlegplaatsen de tarieven of de wijze waarop deze worden berekend bekend te maken. Dit geldt ook voor de dienstregeling en de beschikbaarheid van het vervoer, alsmede de vervoersvoorwaarden.

### **Afdeling 4 Algemene toelichting**

Afdeling 4 bevat voorschriften inzake het zeevast zetten van containers aan boord van grote zeeschepen (het sjorren). De aanleiding voor het opnemen van deze regels is in de eerste plaats gelegen in de zorg voor een goede dienstverlening door sjorbedrijven in de haven. Het is in het belang van de haven dat er voldoende sjorders beschikbaar zijn op alle tijdstippen van de dag. Met name grote containerschepen varen binnen zeer strakke tijdschema's. Het is niet wenselijk dat door een gebrek aan voldoende sjorders een schip van zijn tijdschema zou moeten afwijken. Voor een goede dienstverlening is ook de kwaliteit van de sjorder van belang.

In de tweede plaats worden deze eisen gesteld in verband met de veiligheid van de sjorders, het schip en de omgeving van het schip, tijdens het vastzetten van de containers. De werkzaamheden van de sjorders vinden plaats onder alle omstandigheden, dag en nacht en vaak onder grote tijdsdruk. Het feit dat containers zeven hoog worden gestapeld op schepen brengt eveneens de nodige gevaren met zich mee.

Tot slot speelt in dat verband een rol dat het vervoer per container wereldwijd nog steeds toeneemt. Een sjobedrijf is een bedrijf dat zich beroepsmatig bezighoudt met het vastzetten door middel van sjorringen van containers aan boord van zeeschepen. Deze regels hebben derhalve alleen betrekking op het vastzetten van containers. Het vastzetten van andere lading, dan wel het vastzetten van trailers (bij ro-ro schepen) valt buiten het bereik van deze regels. Aangezien juist het sjorren van gestapelde containers gevaar voor het schip, de omgeving van het schip en de sjorders met zich meebrengt, is de nadruk gelegd op werkzaamheden aan containers. Bovendien speelt een rol dat, zoals hierboven reeds aan de orde is gekomen, vooral bij containervervoer het vaar- en tijd schema zeer strikt is. Een goede en veilige dienstverlening is derhalve juist bij containervervoer van belang. Het is overigens niet van belang of het bedrijf, naast sjobactiviteiten, tevens andere activiteiten verricht.

#### **Artikel 11.4.1 Verbod sjoben**

In dit artikel is bepaald dat het verboden is om aan boord van een afgemeerd zeeschip containers te sjoben, tenzij wordt gehandeld door een sjorder die in dienst is van een sjobedrijf dat in het bezit is van een vergunning. Een sjorder die zelfstandig sjobwerkzaamheden verricht, zonder te zijn aangesloten bij een bedrijf dat is voorzien van een vergunning, is derhalve in overtreding. Tevens is in dit artikel bepaald dat gekwalificeerde bemanning, de zogenaamde kernbemanning van een schip met een lengte tot 170 meter, zelf de aan boord geplaatste containers kan vastzetten.

Voor zeeschepen met een lengte van 170 meter of meer (deepsea containerschepen) dient altijd gebruik gemaakt te worden van sjorders die zijn aangesloten bij een sjobedrijf dat in het bezit is van een vergunning. Vanwege het feit dat op laatstgenoemde schepen bovendien containers soms zeven of acht containers hoog worden gestapeld is het uit oogpunt van veiligheid in de haven en de omgeving van belang dat sjoben op verantwoorde wijze geschiedt.

De op het zeeschip aanwezige kernbemanning, zijnde de bemanning die op grond van internationale regelgeving aan boord verplicht aanwezig moet zijn om een zeeschip veilig te kunnen varen, navigeren en manoeuvreren, wordt in deze in ieder geval als voldoende gekwalificeerd beschouwd om containers te sjoben op zeeschepen met een lengte van maximaal 170 meter. Indien op een zeeschip gebruik gemaakt wordt van andere bemanningsleden dan de bovengenoemde kernbemanning moet ten aanzien van deze bemanning aan de havenmeester worden aangetoond dat zij over een zodanige mate van ervaring en opleiding beschikt dat het sjoben op veilige en verantwoorde wijze kan geschieden.

#### **Toelichting artikel 11.4.1a Verbod varend sjoben**

Onderzoek heeft uitgewezen dat door de bemanning van zeeschepen in het havengebied varend containers worden gesjord. Dit is ongewenst aangezien het varend sjoben van containers een zeer risicovolle activiteit betreft. Om ongevallen bij deze activiteit zoveel mogelijk te voorkomen is een algeheel verbod voor zeeschepen ingesteld op het varend sjoben van containers in havenbekkens en op de Rijksvaarwegen.

#### **Artikel 11.4.2 Vergunningvoorwaarden sjobedrijf**

In dit artikel zijn de eisen opgenomen waaraan een sjobedrijf moet voldoen om in aanmerking te komen voor een vergunning. De onderdelen a en b zien op de kwaliteit van de

dienstverlening. Door het opnemen van onderdeel a wordt beoogd te voorkomen dat de scheepvaart onnodig oponthoud ondervindt, doordat er geen sjorders beschikbaar zijn voor het vastzetten of losmaken van containers. Door middel van onderdeel b, waarin de eis tot ISO-certificering is opgenomen, wordt gewaarborgd dat bedrijven met een kwalitatief hoogwaardige bedrijfsvoering in de haven actief zijn. Op basis van onderdeel c is het sjorbedrijf verplicht ervoor zorg te dragen dat uitsluitend wordt gewerkt met sjorders die aan bepaalde kwaliteitseisen voldoen. Deze eisen worden nader uitgewerkt in artikel 11.4.3. De vergunning kan worden ingetrokken indien niet langer wordt voldaan aan de genoemde voorwaarden. Onderdeel d regelt dat aan sjorders door het sjorbedrijf een legitimatiebewijs wordt verstrekt dat is voorzien van een pasfoto en naam, geboorteplaats en geboortedatum vermeld. Tevens dient op het legitimatiebewijs de naam van het sjorbedrijf te staan.

#### **Artikel 11.4.3 Verplichtingen sjorders**

Op basis van dit artikel dient de sjorder in de eerste plaats voldoende vakbekwaam te zijn. De sjorder moet zodanig vakbekwaam zijn dat de veiligheid van de sjorder zelf, het schip en de omgeving van het schip is gewaarborgd. Om dit te waarborgen kan het beroep van sjorder uitsluitend worden uitgeoefend door degene die de opleiding Medewerker Havenoperaties, of de opleiding Assistent logistiek medewerker als opgenomen in het door de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap vastgesteld dossier, onder toekenning van registratiecode CREBO-93070, CREBO-95727, CREBO-93730 of CREBO-93732, met goed gevolg heeft afgesloten.

In de tweede plaats dient het sjorbedrijf ervoor te zorgen dat zijn personeel voldoende betrouwbaar is. De sjorders moeten om die reden zijn voorzien van een verklaring omtrent het gedrag. Het sjorbedrijf controleert dit zelf.

Tot slot moet een sjorder voldoende herkenbaar zijn en is derhalve voorzien van een legitimatiebewijs, waaruit duidelijk blijkt bij welk sjorbedrijf hij werkzaam is en dat tevens enkele persoonlijke gegevens bevat. Door het opnemen van deze bepaling wordt het mogelijk te controleren of de sjorder werkzaam is bij een sjorbedrijf dat in het bezit is van een vergunning.

### **Afdeling 5 Algemene toelichting**

Afdeling 5 bevat voorschriften inzake de overslag van gevaarlijke stoffen op boeienspannen en palenligplaatsen.

#### **Artikel 11.5.1 Exploitatie van een boeienspan of een palenligplaats**

In het havengebied vindt overslag van gevaarlijke stoffen plaats op onder meer boeienspannen en palenligplaatsen. Deze boeienspannen en palenligplaatsen vallen buiten de reikwijdte van het begrip inrichting van de Wet milieubeheer. De overslag van gevaarlijke stoffen op die plaatsen valt daarmee ook niet onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Dientengevolge worden tot op heden geen specifieke eisen gesteld aan de externe veiligheid van deze boeien- en palenligplaatsen.

Wel wordt de veiligheid die samenhangt met scheepsactiviteiten op deze ligplaatsen op andere wijzen geborgd, bijvoorbeeld door (nationale en internationale) nautische- en transport(veiligheids)regelgeving, aangevuld met regels in de Havenverordening. In het streven om voor alle ligplaatsen binnen de haven de regels op elkaar af te stemmen, is met ingang van 1 januari 2015 in dit artikel een nieuwe normering geïntroduceerd voor de

boeien- en palenligplaatsen buiten inrichtingen, zodanig dat deze aansluit op de normering binnen inrichtingen.

In dit artikel wordt voorgeschreven dat de exploitant van een boeienspan of een palenligplaats dient vast te stellen dat bij de overslag en behandeling van gevaarlijke stoffen op de boeienspan of de palenligplaats de risicocontour niet groter wordt dan de veiligheidscontouren die voor de haven zijn vastgesteld. Dezelfde veiligheidscontouren worden ook gehanteerd bij vergunningverlening aan inrichtingen in de haven, waardoor een level playing field wordt gecreëerd.

Onderzoek is uitgevoerd naar de risicocontouren die het gevolg zijn van overslag van gevaarlijke stoffen op de boeienspanen en de palenligplaatsen. Uit het onderzoek blijkt dat bij het huidige, en op middellange termijn voorzienbare, gebruik van de boeien- en palenligplaatsen de genoemde veiligheidscontouren niet worden overschreden.

Tevens dient de exploitant op grond van onderdeel c aan de schipper of kapitein van het schip dat de gevaarlijke stoffen overslaat of behandelt, aan te geven welke stof die mag worden overgeslagen (of behandeld) en de maximale hoeveelheid die van die stof mag worden overgeslagen (of behandeld). In artikel 6.1 is bepaald dat de schipper of kapitein zich moet houden aan hetgeen op grond van onderdeel c door de exploitant van de boeienspan of palenligplaats is aangegeven.

## Paragraaf 12

### **Paragraaf 12 Algemene toelichting**

Paragraaf 12 is het voormalige Besluit veiligheidseisen schepen voor bootlieden en voor personenvervoer en is op deze plaats gekomen ten gevolge van de incorporatie van losse gemeentelijke besluiten die hun basis vonden in de eerdere Havenverordeningen.

Het oorspronkelijke besluit had de volgende overwegingen:

- dat in het havengebied werkzaamheden worden verricht met behulp van schepen, waarvoor geen voorschriften bestaan die verband houden met de veiligheid van het gebruikte varende materieel in relatie tot die werkzaamheden;
- dat in dit havengebied personen worden vervoerd, met schepen waarvoor geen certificaat van onderzoek is vereist ingevolge artikel 6 van het Binnenvaartbesluit, en;
- dat het noodzakelijk is om in het belang van de orde en veiligheid in de haven eisen te stellen aan deze schepen.

De veiligheidseisen voor de hier bedoelde categorie schepen vinden reeds vele jaren in de praktijk toepassing en ondervinden geen tegenwerpingen. De gestelde eisen zijn duidelijk geformuleerd en spreken voor zich.

De enige wijziging ten opzichte van het voormalig besluit betreft artikel 12.9, derde lid. Indien tijdens de werkzaamheden als bootman ten behoeve van het afmeren of ontmeren van schepen de voorgeschreven radarreflector als hinderlijk wordt ervaren, mag de bootman (schipper) uitsluitend gedurende deze werkzaamheden de radarreflector tijdelijk verwijderen. Het is niet denkbeeldig dat gedurende de werkzaamheden de trossen van het afmerende of aanmerende schip achter de radarreflector blijven hangen en schade of gevaar teweegbrengen.

## Paragraaf 13

### **Paragraaf 13 Algemene toelichting**

Door het opnemen van deze paragraaf wordt vanaf 1 januari 2025 aan binnenschepen alleen toegang geboden tot de haven van Rotterdam wanneer deze zijn voorzien van dieselmotoren die voldoen aan de emissiewaarden van fase II van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart of aan het bepaalde in Richtlijn 97/68/EG, dan wel in opvolgende richtlijnen.

Het gaat hier om de voortzetting van de regeling die is geïntroduceerd in samenhang met het Project Mainport Ontwikkeling Rotterdam en de in dat verband destijds (2008) gesignaleerde knelpunten voor luchtkwaliteit. Of in de huidige omstandigheden voortzetting van de maatregel wenselijk is, wordt nader in beeld gebracht in het kader van de Rotterdamse Aanpak Luchtkwaliteit 2.0. Daarover heeft op dit moment nog geen besluitvorming plaatsgevonden. Daarom is de regeling vooralsnog beleidsneutraal overgenomen uit de voormalige Havenbeheersverordening Rotterdam 2010.

### **Artikel 13.1 Begripsbepalingen**

In het eerste lid van artikel 13.1 worden twee begrippen die enkel betrekking hebben op paragraaf 13 geïntroduceerd. Zo wordt allereerst het begrip “bedrijfsmatig vervoer” gedefinieerd. Onder “bedrijfsmatig vervoer” wordt verstaan het vervoer van goederen in de uitoefening van een bedrijf of beroep dan wel het vervoer van goederen, uitsluitend bestemd voor of afkomstig van de eigen onderneming.

Ten tweede wordt ten behoeve van paragraaf 13 een afwijkende uitleg, ten opzichte van het begrip “binnenschip” zoals dat in de rest van de Havenverordening wordt gebruikt, geïntroduceerd. Onder het begrip "binnenschip" vallen normaliter niet alleen de “echte” binnenschepen, maar ook passagiersschepen, plezierjachten, sleepboten, de bruine vloot, surfplanken, etc. Het voorgestelde verbod dient zich echter alleen tot binnenschepen te richten die bedrijfsmatige activiteiten verrichten en in die hoedanigheid de Rotterdamse haven aandoen. Daarom is het in dit kader noodzakelijk het begrip "binnenschip" op een andere wijze te formuleren.

“Binnenschip” wordt in paragraaf 13 gedefinieerd als: schip, niet zijnde een zeeschip, dat is bestemd voor bedrijfsmatig vervoer, dat wil zeggen vervoer van goederen over de binnenwateren in de uitoefening van een bedrijf of beroep of vervoer van goederen, uitsluitend bestemd voor of afkomstig van de eigen onderneming.

### **Artikel 13.2 Toepassingsbereik**

In artikel 13.2 is aangegeven waar het verbod van artikel 13.3 van toepassing is. Dat is niet op Rijksvaarwateren, omdat het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam daarover geen jurisdictie heeft.

### **Artikel 13.3 Verbod voor binnenschepen in de haven**

In artikel 13.3 staat het daadwerkelijke verbod. De normadressaat van dit artikel is, op grond van artikel 1.3, de schipper. Artikel 1.3 luidt:

Artikel 1.3 Op wie is deze verordening van toepassing?

1. De kapitein of de schipper is verantwoordelijk voor de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening, tenzij in deze verordening anders is bepaald.
2. Als een kapitein of een schipper niet op het schip aanwezig is, is de exploitant verantwoordelijk voor de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening.

Op grond van artikel 13.2 is het verboden zich in de haven te bevinden met een binnenschip met een – ten behoeve van de voortstuwing – inwerking zijnde dieselmotor die niet voldoet aan de emissiewaarden van fase II van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart of die niet voldoet aan het bepaalde in Richtlijn 97/68/EG, dan wel het bepaalde in eventuele opvolgende richtlijnen.

Allereerst geeft het artikel aan dat een binnenschip met een “vuile” motor zich niet in de haven mag bevinden. Onder haven wordt in artikel 1.1 verstaan:

haven: de wateren binnen de gemeente die voor de scheepvaart openstaan, met uitzondering van:

- 1° de Nieuwe Maas;
- 2° het Zuiddiepje;
- 3° de Koningshaven;
- 4° de Nieuwe Waterweg;
- 5° de Maasmond en de wateren in de aanloop daarvan;
- 6° het Calandkanaal, ten westen van het punt gelegen 1000 meter oostwaarts van het snijpunt van de as van het Beerkanaal;
- 7° het Beerkanaal, ten noorden van het punt gelegen 1320 meter zuidwaarts van het snijpunt met de as van het Calandkanaal;
- 8° het Breddiep;
- 9° de Berghaven;
- 10° de Oude Maas;
- 11° de Delftse Schie van de uitmonding van de Delfshavense Schie tot de gemeentegrens;
- 12° de Rotte, vanaf de Prinses Irenebrug in de Terbregseweg tot de gemeentegrens;
- 13° Het Scheur;

Ten tweede is expliciet aangegeven dat het moet gaan om een dieselmotor die voor de voortstuwing wordt gebruikt. Mocht er aan boord een andere dieselmotor zijn, zoals bijvoorbeeld een scheepsgenerator of een boegschroefmotor, dan valt deze niet onder het gestelde verbod. In dit artikel komt duidelijk naar voren dat de dieselmotor die voor de (hoofd)voortstuwing wordt gebruikt, niet in gebruik mag zijn (derhalve ook niet stationair mag lopen).

Een dieselmotor is “vuil” indien deze niet voldoet aan de emissiewaarden van fase II van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart of niet voldoet aan het bepaalde in Richtlijn 97/68/EG, dan wel het bepaalde in eventuele opvolgende richtlijnen.

Vanzelfsprekend dient het verbod ook gehandhaafd te worden. De gegevens met betrekking tot de emissiewaarden van de motor van een binnenschip, zijn terug te vinden in certificaten die aan boord van het binnenschip aanwezig moeten zijn. In het kader van de reguliere (milieu)controles, die door de divisie Havenmeester worden uitgevoerd, zal gecontroleerd worden of de motor van een binnenschip de gestelde emissiewaarden niet overschrijdt.



Daarnaast wordt onderzocht op welke wijze de emissiewaarden van motoren van binnenschepen, die de haven van Rotterdam vanaf 1 januari 2025 aandoen, centraal toegankelijk en beschikbaar kunnen worden gemaakt voor de handhavers om zodoende de handhaving te vereenvoudigen.

In artikel 13.2 wordt voorts bepaald dat het verbod op “vuile” motoren inwerkingtreding treedt op 1 januari 2025. Er is gekozen voor de datum van 1 januari 2025 aangezien op die datum het merendeel van de (Europese) binnenvaart op basis van de gemiddelde vervangingsinvesteringen naar verwachting voldoet aan de gestelde normen. Deze gemiddelde vervangingsinvesteringen zien niet alleen op het in zijn totaliteit vervangen van een dieselmotor, maar ook op het retrofitten van (voorzieningen op) een bestaande dieselmotor. Bij het retrofitten van een bestaande dieselmotor van een binnenschip worden zodanige aanpassingen gedaan, dat ook een bestaande motor aan de gestelde emissiewaarden voldoet.

Hoewel het verbod op 1 januari 2025 in werking treedt, was het verbod reeds in de (vorige) Havenbeheersverordening Rotterdam 2010 opgenomen. Het (vroeg)tijdig vastleggen van het moment van inwerkingtreding van het verbod is geschied om betrokken bedrijven in binnen- en buitenland, waaronder de binnenvaart en de fabrikanten van schepen en motoren daarvoor, tijdig te informeren over deze voorschriften en de gevolgen daarvan. Ze hebben daardoor voldoende tijd voor de noodzakelijke voorbereidingen en vervangingsinvesteringen. Overigens is de binnenvaartbranche reeds met de vaststelling en goedkeuring van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 in 2008 op de hoogte gesteld van het voorgenomen besluit tot het instellen van het verbod.

Op grond van het tweede lid kan het college van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen, voor binnenschepen van bijzondere aard of met bijzondere lading, functie of bestemming, waaronder binnenschepen die feitelijk niet meer bedrijfsmatig goederen vervoeren. Dit zijn bijvoorbeeld klassieke/antieke binnenschepen die als museumschip dienen of binnenschepen die zijn omgebouwd voor andere doeleinden. Hoewel deze schepen wellicht nog wel goederen zouden kunnen vervoeren, zijn ze daar feitelijk niet meer voor bestemd en op grond van het tweede lid kan het college van burgemeester en wethouders in deze bijzondere gevallen ontheffing verlenen.

#### **Artikel 13.4 Buiten toepassing laten**

In artikel 13.4 krijgt het college de mogelijkheid het verbod van 13.3 buiten toepassing te laten. De verbodsbepaling van artikel 13.3 komt voort uit de Overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte II (OVL) die 22 mei 2008 is getekend door de ministeries van VROM en V&W (nu I&W), Havenbedrijf Rotterdam, de Havenmeester van Rotterdam en de gemeente Rotterdam. Eind 2018 is een het nieuwe bestemmingsplan MVII onherroepelijk geworden. Uit de milieueffectrapportage, welke onderdeel is van het bestemmingsplan, is gebleken dat wordt voldaan aan de Europese normen voor luchtkwaliteit en dat aanvullende luchtmaatregelen uit de OVL niet meer noodzakelijk zijn voor het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan MV2 2018 zijn gelet op het voorgaande geen maatregelen meer opgenomen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

In het verlengde hiervan is eigenlijk de maatregel schone motoren binnenschepen niet meer noodzakelijk en juridisch onwenselijk. Toch wordt voorgesteld deze maatregel tijdelijk te handhaven onder voorwaarde van de uitslag van de hieronder geduide evaluatie, waarvan

de resultaten later bekend zullen zijn dan de gecoördineerde datum van inwerking treden van de nieuwe (regionale) Havenverordeningen 2020.

Aangezien de maatregelen uit de OVL niet meer noodzakelijk zijn voor het bestemmingsplan is met de partners van de OVL besloten om de nog bestaande 3 maatregelen te evalueren. Op basis van evaluatie kan besluitvorming plaatsvinden over eventuele voortzetting van de maatregelen en de noodzaak van voortzetting of ontbinding van de OVL. De evaluatie is recent gestart en zal naar verwachting eerste kwartaal 2020 worden afgerond. Bij een volgende wijziging kan deze paragraaf worden herzien.