

Aan:
de gemeenteraad

Onderwerp:

Eerste wijziging van de Havenverordening Rotterdam 2020.

Gevraagd besluit:

Samenvattend stellen wij u voor:
de Eerste wijziging van Havenverordening Rotterdam 2020 vast te stellen.

Waarom dit voorstel?/Waarom nu voorgelegd?

De nu voorliggende wijziging is ingegeven door twee recente ontwikkelingen, de motie Verantwoord sjoeren en het fosfine incident op het binnenvaartschip de Fox dat eind 2019 plaatsvond in Nieuwegein waarbij enkele personen aan boord van het schip (zwaar) gewond zijn geraakt. Daarnaast wordt een aantal technische wijzigingen voorgesteld waarmee onjuistheden worden gecorrigeerd of teksten verduidelijkt.

Relatie met het coalitieakkoord/collegewerkprogramma/eerder aangenomen moties en gedane toezeggingen:

Motie "Verantwoord sjoeren".

Toelichting:

Periodiek wordt de Havenverordening Rotterdam 2020 gewijzigd. De wijzigingen worden hieronder toegelicht.

De voorgestelde inhoudelijke wijzigingen zijn met de betrokken partijen afgestemd:

- motie Verantwoord sjoeren: VRC (Vereniging van Rotterdamse Cargadoors), KVNR (Koninklijke Vereniging Nederlandse Reders), FNV Havens, ITF (International Transport workers Federation) en ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport);
 - fosfine incident: bedrijven van gassingsleiders en Het Comité van Graanhandelaren.
- Deze partijen kunnen zich vinden in hetgeen wordt voorgesteld.

Verbod op varende sjoeren

Sjoeren is het zeevast maken van containers aan boord van zeeschepen. Dit is een manuele handeling en door het werken op grote hoogte en tussen containers in, is het een risicovolle activiteit. In de Havenverordening is in artikel 11.4.1 een verbod opgenomen om containers te sjoeren, dit met uitzondering van de bemanning van een zeeschip met een maximale lengte van 170 meter, of door sjorders in dienst bij een sjoerbedrijf dat in het bezit is van een vergunning.

Aan het criterium voor de vergunningplicht ligt in hoofdzaak ten grondslag dat de kernbemanning die volgens internationale regelgeving aan boord moet zijn van een zeeschip



tot 170 meter voldoende handen telt om veilig te kunnen sjoorren gegeven het aantal containers aan boord.

Uit onderzoek, mede aan de hand van dronebeelden, is gebleken dat in het havengebied ook varend sjoorren plaatsvindt. Op dit moment geldt geen algeheel verbod op varend sjoorren binnen de havenbekkens en op Rijkswaagen binnen de gemeente. Dit is ongewenst aangezien het varend sjoorren van containers een zeer risicovolle activiteit betreft.

Voorgesteld wordt het varend sjoorren in havenbekkens en op Rijkswaagen te verbieden via wijziging van artikel 1.2 en hoofdstuk 11, afdeling 4. Dit om ongevallen bij varend sjoorren van containers aan boord van zeeschepen zoveel als mogelijk te voorkomen. Hiermee wordt aangesloten bij het internationale verbod op varend sjoorren zoals vastgelegd in het VN-verdrag SOLAS (Safety Of Life At Sea)".

Deze wijziging van de Havenverordening is overeenkomstig de afdoening van de motie "Verantwoord sjoorren" zoals die op 3 maart 2021 aan uw gemeenteraad is voorgelegd.

Fosfine

In december 2019 heeft een incident plaatsgevonden op een binnenvaartschip in Nieuwegein. Het incident was een gevolg van het feit dat het schip was geladen met bulkading dat was geladen vanuit een zeeschip in Amsterdam. De lading in het zeeschip was in het buitenland ontsmet met fosfine(pillen). Deze pillen waren echter nog niet uitgewerkt. Fosfine is een zeer gevaarlijke chemische stof die reukloos is. Gevolg was dat de enkele personen aan boord van het binnenvaartschip (zwaar) gewond zijn geraakt.

Om dergelijke incidenten zoveel als mogelijk te voorkomen, is door de Havenmeesters van Rotterdam, maar ook Amsterdam, samen een nieuw Plan van Aanpak opgesteld voor de afhandeling van zeeschepen die lading aan boord hebben die in het buitenland met fosfine is behandeld. Dit plan, dat uitgebreid is afgestemd met de keten is inmiddels vastgesteld en in werking getreden.

Het Plan van Aanpak bevat een procedure voor alle betrokken partijen bij de overslag in de haven en verder vervoer van zeeschepen met lading die in het buitenland is behandeld met ontsmettingsmiddelen. De procedure is uitsluitend van toepassing binnen de grenzen van de gemeente. Het Plan van Aanpak bevat regels die ervoor moeten zorgen dat zorgvuldig met de lading in het zeeschip wordt omgegaan, zodat er geen gevaarlijke situaties kunnen ontstaan.

In het Plan van Aanpak is een grote rol weggelegd voor de gassingsleider die het proces van het lossen van de lading begeleidt, omdat deze functionaris over de hiervoor specifiek benodigde kennis beschikt. Een gassingsleider is een erkend deskundige krachtens de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden met aantekening Bevoegdheid voor Fosfine op het certificaat.

Dat er een grote verantwoordelijkheid voor het veilig lossen van de lading ligt bij de gassingsleiders wordt onderschreven door de keten, waaronder de gassingsleiders zelf.

Het huidige artikel 1.3 "Op wie is deze verordening van toepassing?" en artikel 4.7 "Lading die in het buitenland is ontsmet", van de Havenverordening bieden niet de mogelijkheid deze functionaris rechtstreeks aan te spreken op de taken die bij hem zijn belegd.



Door artikel 4.7 te wijzigen zodat eenieder zich dient te houden aan het Plan van Aanpak wordt het mogelijk om de persoon aan te spreken die de werkzaamheden ook daadwerkelijk uitvoert, of laat uitvoeren. Uw raad wordt voorgesteld de Havenverordening overeenkomstig te wijzigen.

Technische wijzigingen

Na de inwerkingtreding van de Havenverordening op 1 januari 2020 is een aantal omissies in de tekst en de toelichting van de verordening geconstateerd. Voorgesteld wordt om deze omissies te herstellen. Hieronder wordt kort toegelicht wat deze wijzigingen inhouden; het betreft voornamelijk verduidelijkingen.

Artikel 1.1 Begripsomschrijvingen

Voorgesteld wordt aan het begrip 'dienstverlenend schip' toe te voegen dat schoonmaken zich in diverse vormen kan voordoen. Deze vormen, zowel open schoonmaken, gesloten schoonmaken als anderszins, worden aan het begrip 'schoonmaken' in de definitie van het begrip 'dienstverlenend schip' toegevoegd.

Tevens wordt in het begrip 'ontgasvoorzieningen' verduidelijkt dat een ontgasvoorziening ook dienst kan doen tijdens de overslag van gevaarlijke of schadelijke stoffen, en niet alleen wanneer een schip uitsluitend ligplaats neemt om de ladingtanks gasvrij te maken.

Artikel 1.2 Waar gelden deze regels?

Het derde lid is een verbijzondering van het tweede lid. Abusievelijk is bij de laatste wijziging niet onderkend dat de reikwijdte van artikel 11.1.3, met betrekking tot de eisen gesteld aan de schipper van een schip dat is ingericht en wordt gebruikt voor personenvervoer van 12 personen of meer buiten de bemanning, alle wateren binnen de gemeente omvat die aan getijden onderhevig zijn, met uitzondering van de Rijkswaagwegen.

Artikel 3.2 Aanwijzen gebieden en periodes ligplaatsnemen

Het college heeft de mogelijkheid bepaalde categorieën van schepen niet toe te staan in specifieke gebieden of op ligplaatsen in de haven. Het is in voorkomend geval praktischer aan te geven welke bepaalde categorieën van schepen wel zijn toegelaten in een bepaald gebied.

Artikel 3.4 Deugdelijk afmeren

In het tweede lid wordt in de onderdelen a en b onderscheid gemaakt in de lengte van zeeschepen. Een zeeschip voldoet slechts aan één van de voorwaarden, als bedoeld in de onderdelen a en b. Daarom wordt het woord 'en' tussen onderdelen a en b vervangen door 'of'.

Artikel 3.7 Gebruik van ankers en spudpalen

Het gebruik van ankers en spudpalen is slechts toegestaan als het gebruik geen schade toebrengt aan de infrastructuur, in de onderwaterbodem aangebrachte ondergrondse infrastructuur of oever- of kadeverdedigingswerken. Met de voorgestelde aanpassing is het ook mogelijk vroegtijdig te interveniëren als ankers of spudpalen worden gebruikt waar mogelijk schade kan worden toegebracht.

Artikel 5.2 Toegelaten schepen in de petroleumhaven

De bedoeling van artikel 5.2 is dat schepen zich alleen in een petroleumhaven mogen bevinden voor bepaalde activiteiten en niet om voor langere tijd ligplaats te nemen. Dat wordt nu duidelijker in deze bepaling tot uitdrukking gebracht.



Artikel 5.4 Tankschepen met gevaarlijke stoffen

Tankschepen mogen, als ze aan bepaalde voorwaarden voldoen, ook buiten een petroleumhaven ligplaats nemen. In het geval de ladingtanks van schepen maximaal 20% van de laagste explosiegrens brandbare dampen bevatten en gesloten blijven geldt dat ook voor binnentankschepen en niet alleen voor zeetankschepen.

In onderdeel b wordt nauwkeuriger tot uitdrukking gebracht welke stoffen de schepen mogen bevatten om buiten een petroleumhaven ligplaats te mogen nemen. Naast de genoemde stoffen gaat het om schadelijke stoffen die niet tevens ook gevaarlijke stoffen zijn.

Het tweede lid van artikel 5.4, sub 2, wordt in twee subonderdelen gesplitst omdat het twee te onderscheiden situaties betreft.

artikel 5.5 Binnentankschepen met gevaarlijke stoffen

Met het woord 'vaste locatie' is bedoeld een inrichting, dat wil zeggen een inrichting als bedoeld in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Het begrip 'inrichting' is gedefinieerd in artikel 1. Door het gebruik van het begrip inrichting in onderdeel 2 is duidelijker de intentie van het voorschrift tot uitdrukking gebracht.

Artikel 5.6 Zeetankschepen met gevaarlijke stoffen

De verwijzing in het artikel is exacter gemaakt om duidelijk te maken dat een zeetankschip niet voor alle situaties een verklaring gasdeskundige nodig heeft.

Artikel 14.3 Toezichthoudende ambtenaren

De politie van de regionale eenheid Rotterdam, district zeehaven houdt ook toezicht op de eisen aan schepen en bemanning, de voorwaarden die aan bootsmannen worden gesteld en aan sjobedrijven. Aan het tweede lid zijn de relevante artikelen toegevoegd.

Financiële en juridische consequenties/aspecten:

De wijziging van de Havenverordening Rotterdam 2020 is een algemeen verbindend voorschrift waar geen bezwaar of beroep tegen opstaat.

Het bijbehorende ontwerpbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

De secretaris,

V.J.M. Roozen

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De burgemeester,

B. Wijbenga-van
Nieuwenhuizen, l.b.

Bijlage(n):

n.v.t.



Ontwerpbesluit

De raad van de gemeente Rotterdam,

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 16 maart 2021;
raadsstuk nummer;

gelet op de artikelen 147 en 149 van de Gemeentewet;

overwegende, dat het naar aanleiding van recente ontwikkelingen en nieuwe inzichten als
gevolg van de motie 'Verantwoord sjoeren' en een incident in de binnenvaart met fosfine
wenselijk is de Havenverordening Rotterdam 2020 op enkele punten aan te passen;

besluit vast te stellen:

Eerste wijziging van de Havenverordening Rotterdam 2020

Artikel I

De **Havenverordening Rotterdam 2020** wordt als volgt gewijzigd.

A.

Artikel 1.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de begripsomschrijving 'dienstverlenend schip' wordt aan onderdeel a toegevoegd
' , zowel open, gesloten als anderszins'.
2. Aan de begripsomschrijving 'ontgasvoorziening' wordt toegevoegd 'of tijdens de
overslag van gevaarlijke of schadelijke stoffen'.

B.

Artikel 1.2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt na 'afdeling 3' ingevoegd 'en 4'.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 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 Rijkswaarwegen.

C.

In artikel 3.2 wordt na 'categorieën van schepen zich' ingevoegd 'wel of'.

D.

In artikel 3.4, tweede lid, onderdeel a, wordt '10 meter, en;' vervangen door '10 meter; of'.

E.

In artikel 3.7, eerste lid, onderdeel c, wordt na 'schade toebrengt' ingevoegd 'of schade kan
toebrengen'.



F.

Artikel 4.7 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding '1.' geplaatst.
2. In het eerste lid, onderdeel c, vervalt 'door het college vastgesteld'.
3. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 2. Het Plan van Aanpak wordt vastgesteld door het college. Eenieder is verplicht zich te houden aan het vastgestelde Plan van Aanpak.

G.

Artikel 5.2, eerste lid, onderdeel b, komt te luiden:

b. het schip van de haveninfrastructuur gebruik maakt, heeft gemaakt of zal maken tijdens, kort voor of kort na, het lossen, het laden, het schoonmaken van ladingtanks of sloptanks of om te bunkeren;

H.

Artikel 5.4, tweede lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel a, subonderdeel 1°, vervalt ', of'.
2. Onderdeel a, subonderdeel 2°, komt te luiden:
2° een inerte atmosfeer bevatten; of
3. Aan onderdeel a wordt een subonderdeel toegevoegd, luidende:
3°. maximaal 20% van de laagste explosiegrens brandbare dampen bevat en gesloten blijven; of
4. In onderdeel b wordt 'of alleen schadelijke stoffen' vervangen door 'schadelijke stoffen die geen gevaarlijke stoffen zijn'.

I.

In artikel 5.5, onderdeel a, subonderdeel 2°, wordt 'vaste locatie' vervangen door 'inrichting'.

J.

In artikel 5.6, eerste lid, wordt na 'artikel 5.4, tweede lid,' ingevoegd 'onderdeel a, subonderdelen 2° en 3°'.

K.

Het opschrift van artikel 8.1 komt te luiden:

Artikel 8.1 Bunkeren

L.

Het opschrift van artikel 8.5 komt te luiden:

Artikel 8.5 Hulpstoffen

M.

In artikel 11.4.1 wordt na 'aan boord van een' ingevoegd 'afgemeerd'.

N.

Na artikel 11.4.1 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 11.4.1a Verbod varend sjourren

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



O.

In artikel 14.3 wordt 'het bepaalde bij of krachtens artikel 1.8, artikel 1.9, paragraaf 6 en paragraaf 8' vervangen door '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'.

Artikel II

De **Bijlage: Toelichting op de Havenverordening Rotterdam 2020** wordt als volgt gewijzigd.

A.

De toelichting op artikel 1.1 Begripsomschrijvingen wordt als volgt gewijzigd:

1. In de alfabetische rangschikking van begripsomschrijving wordt ingevoegd:

Vluchtige organische stoffen

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

2. In de toelichting op de definitie van "*Ontgasvoorziening*" wordt na 'mobiele locatie (bijvoorbeeld op een schip) plaatsvinden.' ingevoegd 'Een ontgasvoorziening kan ook ingezet worden voor het afvangen van dampen tijdens de overslag van schadelijke of gevaarlijke stoffen waarvoor een aansluiting op een dampretourleiding is vereist'.

B.

Aan de toelichting op artikel 1.2 wordt toegevoegd:

Door paragraaf 4 onder de werkingssfeer van het tweede lid te brengen is het varend sjoorren van containers ook op Rijkswaerwegen 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 Rotterdam die aan getijde onderhevig zijn met uitzondering van varende schepen op de Rijkswaerwegen.

C.

De toelichting op artikel 3.2 komt te luiden:

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.

D.

In de toelichting op artikel 3.11 wordt na 'of de kielspeling.' ingevoegd '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.'.

E.

In de toelichting op artikel 4.5 vervalt in de tweede alinea 'en het bedrijfsklaar hebben van een schip'.



F.

Aan de toelichting op artikel 4.7 wordt een alinea toegevoegd, luidende:

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.

G.

In de toelichting op artikel 5.6 wordt 'De verklaring van een gasdeskundige is dus altijd nodig' vervangen door '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'.

H.

Het opschrift van de toelichting op artikel 8.1 komt te luiden:

Artikel 8.1 Bunkeren

I.

In de toelichting op artikel 11.4.1 wordt in de eerste zin na 'aan boord van een' ingevoegd 'afgemeerd'.

J.

Na de toelichting op artikel 11.4.1 wordt een toelichting ingevoegd, luidende:

Artikel 11.4.1a Verbod varend sjoeren

Onderzoek heeft uitgewezen dat door de bemanning van zeeschepen in het havengebied varend containers worden gesjord. Dit is ongewenst aangezien het varend sjoeren 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 sjoeren van containers in havenbekkens en op de Rijksvaarwegen.

Artikel III

Deze verordening treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het gemeenteblad waarin zij wordt geplaatst.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van

De griffier,

De voorzitter,

