

Toelichting Havenbeheersverordening 2017

Algemeen

Deze verordening bevat de kaderstellende regels die van toepassing zijn op schepen wanneer deze de haven aandoen die wordt beheerd door de gemeente. Hiermee worden de gemeentelijke belangen beschermd en tegelijkertijd worden de rechten en plichten van zowel de scheepvaart, de gemeente als de havenbeheerder inzichtelijk gemaakt. Daarbij heeft deze verordening voor ogen dit alles op een overzichtelijke, duidelijke manier te regelen, ontdaan van overbodige regels en administratieve lasten. Deze toelichting vormt een verantwoording van de gemaakte keuzes en verklaart waarom bepaalde zaken wel en andere niet hierin zijn opgenomen.

Artikelsgewijze toelichting

Enkel die bepalingen die nadere toelichting behoeven worden hieronder behandeld.

Artikelen 1.1 en 1.2 Haven en toepassingsbereik

De gemeente Oss heeft geen eigen kades waar goederen worden gelost. Bijna alle kades en bijbehorende aanmeervoorzieningen zijn eigendom dan wel in erfpacht van de bedrijven, die ook voor het onderhoud moeten zorgen. De gemeente is eigenaar en beheerder van één stalen damwand. Deze bevindt zich in de zwaairom tussen het kanaal en de Burgemeester van Veldhuizenhaven, aan de zuidoostelijke zijde. Als eigenaar van de vaarweg en uit oogpunt van havenbeheer, heeft de gemeente Oss daarnaast nog wel een toezichtfunctie op de betreffende kades.

In het buitenkanaal ten noorden van de schutsluis is de gemeente beheerder van:

- het kanaal als vaarweg;
- de scheepvaartseinen;
- een welkomstbord ter plaatse van de aansluiting van het kanaal op de Maas;
- een aanmeergelegenheid voor de scheepvaart nabij Macharen;
- een ligplaats van 2 woonboten direct aan de noordkant van de sluis; en
- een radarpost langs het kanaal.

In het binnenkanaal ten zuiden van de schutsluis is de gemeente beheerder van:

- het kanaal als vaarweg;
- de ophaalbrug;
- de geleidewerken aan weerszijden van de brug;
- de kaden langs het kanaal vanaf de ophaalbrug;
- voorzieningen (camera's, marifoon, luidspreker) aan weerszijden van de brug voor het bedienen ervan;
- 2 aanmeergelegenheden met voorzieningen voor schepen tussen brug en sluis;
- een wachtplaats voor binnenschepen met bijbehorende voorzieningen direct ten zuiden van de brug;
- de kaden langs het kanaal vanaf de ophaalbrug;
- een betonnen constructie (duiker) om water van kanaal en weterring gescheiden te houden ter plaatse van de kruising van het kanaal met de Hertogswetering;
- een aanmeergelegenheid voor roeivereniging Aross ten noorden van de Hertogswetering. De steiger is van Aross, maar oever en oeverbescherming zijn voor rekening van de gemeente; en
- een aanmeergelegenheid voor schepen aan de zijde van de Huisdaalsestraat.

Tot slot is de gemeente de onderhoudsplichtige van de taluds, oevers en oeverbeschermingen in het kanaal en de havenarmen.

De bovenstaande opsomming van eigendommen is niet statisch en kan dus in de loop van de tijd veranderen.

Voor de schutsluis geldt dat het Waterschap Aa en Maas hiervan de beheerder en toezichthouder is voor zover het de waterkeringsfunctie betreft. Verder beheer en onderhoud berust bij de gemeente Oss.

Artikel 1.5 Geldigheidsduur

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

Artikel 1.6 Weigerings-, wijzigings- en intrekkingen

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

Artikel 1.8 Normadressaat

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

In het tweede lid is bepaald dat bij afwezigheid van een gezagvoerder, de eigenaar / rederij verantwoordelijk is voor de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening. Deze bepaling is opgenomen voor de gevallen waarin een ponton of een ander soort schip is afgemeerd en er geen bemanning (meer) aan boord is.

Artikel 2.1 Verkeerstekens

In het Binnenvaartpolitiereglement (hierna: Bpr) is een voor Nederland uniform systeem van verkeerstekens geregeld. Om dit systeem niet te doorkruisen, is in dit artikel vastgelegd dat dezelfde tekens worden gebruikt ten behoeve van de orde en veiligheid in de haven. Het Bpr regelt de verkeersafhandeling, terwijl de verordening het havengebruik regelt vanuit bepaalde belangen (milieu, orde en veiligheid).

Artikel 2.2 Toegang schepen

In de haven zijn schepen toegestaan met de genoemde afmetingen. Schepen met een lengte van meer dan 110 meter mogen enkel de haven in wanneer dit van tevoren gemeld wordt. Dit is in verband met de keermogelijkheden en het bevorderen van de doorvaart in de haven. Wanneer er te veel grote schepen in de haven zijn, kunnen er problemen rondom orde en veiligheid ontstaan. Daarom is hier enige coördinatie van tevoren voor nodig. Per geval wordt bekeken of het mogelijk is om een groter schip toegang te geven tot de haven.

Schippers met schepen met een lengte van meer dan 110 meter kunnen mogelijk niet van alle voorzieningen gebruik maken.

Artikel 2.3 Lig- en wachtplaatsenoverzicht

De gemeente Oss heeft geen ligplaatsen in zijn bezit, maar enkel wachtplaatsen. Wachtplaatsen onderscheiden zich van ligplaatsen doordat deze zich nabij het havengebied bevinden om kortstondig wachten in het logistieke proces op te vangen. Schepen kunnen hier voor korte duur

plaats nemen.

Door het vaststellen van een wachtplaatsenoverzicht kan het college bepalen waar in de haven schepen wachtplaats mogen nemen. Zo nodig kan ook bepaald worden dat bepaalde plaatsen of gebieden bestemd zijn voor schepen van bepaalde categorieën of voor wachtplaatsvergunninghouders.

Artikel 2.7a Boord-boord-overslag

Boord-boord-overslag kan voor bedrijven een efficiënte manier van werken zijn. Daarom is dit in beginsel toegestaan.

Echter, boord-boord-overslag vereist wel enige planning. Dit moet voorkomen dat er hinder ontstaat voor het overige scheepvaartverkeer. De havenmeester kijkt of de boord-boord-overslag op het genoemde tijdstip nautisch gezien mogelijk is.

Daarnaast bekijkt de havenmeester of de goederen die worden overgeslagen niet schadelijk voor het milieu of waterkwaliteit of gevaarlijk kunnen zijn.

Artikel 2.8 Gebruik van de kade

Uit het oogpunt van veiligheid is het noodzakelijk dat een kade, in geval van een noodsituatie op het water, altijd toegankelijk is. Dit betekent dat kades niet gebruikt mogen worden voor (permanente) opslag.

Artikel 2.9 Verhalen van schepen

In bepaalde gevallen moeten schepen - in verband met de orde, veiligheid of het milieu - verhaald kunnen worden, ook al liggen deze schepen er in overeenstemming met de daarvoor toepasselijke regels of met toestemming van het college.

Teneinde de havengebruiker tegen onnodig optreden te beschermen, is in het eerste lid bepaald dat de beslissing op schrift dient te worden gesteld. Voorts kan uitsluitend van de bevoegdheid gebruik worden gemaakt als dit noodzakelijk is in het kader van de orde of ter bescherming van veiligheids- of milieubelangen. Een voorbeeld van een niet-spoedeisend belang in het kader van de orde van de haven, is het noodzakelijk worden van het plegen van onderhoud aan een kademuur of steiger waaraan reeds voor langere periode een schip gemeerd ligt.

De eigenaar, beheerder of gebruiker van een schip kan op basis van dit artikel schriftelijk worden verzocht binnen een redelijke termijn het schip te verhalen naar een andere ligplaats. Als medewerking wordt geweigerd, kan het schip verhaald worden.

Het derde lid regelt dat schepen in verband met de veiligheid of het milieu met spoed – en voor rekening en risico van de exploitant - verhaald kunnen worden als zich een calamiteit voordoet in de haven of als de exploitant onbekend is. Bij een brand zouden de schepen bijvoorbeeld in de weg kunnen liggen voor incidentenbestrijdingsvaartuigen.

Artikel 2.10 Gebruik van voortstuwers, boegschroeven of hekschroeven

Dit artikel beoogt bescherming van de onderwaterinfrastructuur in de haven. In, onder en langs de haven bevinden zich onder meer de bedding, kunstwerken, kabels, tunnels, pijpleidingen, kades en zinkers. Het gebruik van voortstuwers (schroeven), boegschroeven of hekschroeven kan schade veroorzaken aan deze voorzieningen, als het in andere gevallen wordt gebruikt dan voor het bereiken of verlaten van een wachtplaats. Onder gebruik wordt in dit geval verstaan, dat de schroeven een daadwerkelijke waterverplaatsing genereren; als de schroeven dit niet doen, zoals bijvoorbeeld het geval is bij een verstelbare schroef in een neutrale positie, dan is dit artikel niet van toepassing.

Artikel 2.12 Melding bedrijfsstoring, gebrek of schade

Dit artikel bevat de verplichting om alle bedrijfsstoringen, gebreken of schades aan boord van een schip, die een gevaar voor het schip of de omgeving kunnen opleveren aan de havenmeester te

melden.

Artikel 2.13 Maatregelen bij ijsgang of dichtgevroren water

De gemeente zorgt voor het ijsvrij houden van de meest gebruikte delen van de haven, waaronder het belangrijkste gedeelte van de vaarroute. Dit is uitbesteed. Omdat er maar een beperkt aantal ijsbrekers beschikbaar zijn, kan het zijn dat bij ijsgang het ijs niet direct gebroken kan worden, als meerdere havens tegelijk van de ijsbrekers gebruik willen maken. De gemeente zorgt ervoor dat het ijs zo snel mogelijk gebroken wordt, maar kan niet garanderen dat de haven altijd ijsvrij is.

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

Het in het eerste lid gestelde verbod beperkt zich tot handelingen die plaatsvinden aan boord van een schip; handelingen gepleegd aan wal vallen hierbuiten. Het is onder meer verboden om aan boord van een schip, door middel van geperst gas of stoom, het uitlaatgassensysteem van verbrandingsmotoren naar de buitenlucht door te blazen, waardoor roet uit het schip ontsnapt.

Artikel 3.2 Gebruik afvalverbrandingsoven

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

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

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

Artikel 3.4 Veilige toegang

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

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

Het tweede lid spreekt van 'inzicht van het college'. Dit betekent dat bij discussie over of een handeling wel of niet kort is, het college (of degenen die uit naam van het college mogen handelen) uiteindelijk beslist. In praktijk zal dit vaak de vorm hebben van een aanwijzing van de havenmeester.

Artikel 3.5 Deugdelijk afmeren

In de praktijk komt het regelmatig voor dat een schip slechts op een spring is afgemeerd en men vervolgens overgaat tot lossen of laden. Hierdoor bestaat het gevaar dat lading in het oppervlaktewater wordt gemorst of materiële schade aan schip of haveninfrastructuur ontstaat. Om hiertegen op te kunnen treden is dit artikel opgenomen. De hier geformuleerde norm richt zich tot 'eenieder'; hierdoor kan ook degene die het schip laadt of lost vanaf de wal gehouden worden aan de verplichting.

Artikel 3.10 Verrichten van werkzaamheden

Dit artikel geeft regels over het verrichten van werkzaamheden aan schepen; hieronder vallen ook werkzaamheden die buitenboord of onderwater aan het schip plaatsvinden. Het verbod richt zich tot 'eenieder'.

Grote reparaties aan schepen vinden doorgaans plaats op of aan een werf of in een dok. Kleine reparaties worden echter vaak aan boord verricht door de eigen bemanning of door buitenstaanders. Het verrichten van reparaties kan onder bepaalde omstandigheden gevaren met zich meebrengen.

Teneinde te voorkomen dat een kleine scheepsreparatie buiten een werf of herstellingsinrichting uitgroeit tot een reparatie van grote omvang, met inherente veiligheidsrisico's en grote tijdsduur, is in het eerste lid, onder b, opgenomen dat de reparatieduur ten hoogste drie dagen mag duren. Als de werkzaamheden langer dan drie dagen in beslag nemen, kan ontheffing worden aangevraagd op grond van het tweede lid.

Artikel 3.11 Ontsmetten van schepen

Omdat tijdens het gassen van ruimten aan boord van een schip (het *ontsmetten*) risico's kunnen ontstaan voor het havengebied is dit in beginsel verboden.

Het verbod te ontsmetten van het tweede lid is beperkt tot schepen die zijn geladen met losgestorte bulkloading in vaste vorm. Hierdoor worden alle containerschepen van de toepassing uitgesloten. Deze schepen hebben containers als lading onder gas aan boord en zouden dus allemaal een ontheffing dienen te krijgen, hetgeen niet wenselijk is. Het onder gas staan van te vervoeren containers is in de IMDG-Code geregeld, inclusief de labeling. Het onder gas zetten van containers geschiedt binnen een inrichting en valt onder de vergunningplicht uit de Wet milieubeheer. Er wordt tevens rekening met schepen die in het buitenland zijn beladen met aldaar (in de silo) aan de wal ontsmette lading, die in de haven wordt gelost. Deze lading kan eveneens bepaalde risico's met zich meebrengen.

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

Artikel 4.2 Betreden van woonruimten

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

Opgemerkt wordt dat onder het begrip 'woning' tevens een woning aan boord van een schip

moet worden verstaan.