

Toelichting

Algemeen

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

Artikelsgewijze toelichting

Enkel die bepalingen die nadere toelichting behoeven worden hieronder behandeld.

Artikelen 1.1 en 1.2

Haven en toepassingsbereik

Het begrip haven omvat die wateren die in het beheer zijn van de gemeente en die voor de scheepvaart open staan, met inbegrip van de daartoe behorende havenwerken (kades, meeraangelegenheden, etc.). Ter afbakening en verduidelijking is de haven c.q. zijn de havens op de kaarten in de bijlage bij de verordening aangegeven. Deze verordening is daarmee in beginsel van toepassing op alle wateren die in het beheer zijn van de gemeente en die voor de scheepvaart open staan, evenals de daartoe behorende havenwerken. Binnen het toepassingsbereik vallen ook wateren die aan anderen toebehoren, als de gemeente deze beheert en deze een openbaar karakter hebben en op enigerlei wijze voor het publiek toegankelijk zijn.

Het begrip haven en daarmee toepassingsgebied van de verordening omvat ook de kaden, meeraangelegenheden, etc. die zich in de genoemde wateren bevinden of daaraan grenzen. Het is duidelijk dat ook vanaf de wal de orde en de veiligheid ongunstig kan worden beïnvloed. Het zou niet praktisch zijn in dat geval op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening op te moeten treden. Particuliere kades worden dus eveneens hieronder begrepen, wanneer deze al of niet met enige beperking voor het publiek toegankelijk zijn. Te denken valt bijvoorbeeld aan de kades van bedrijven grenzend aan de haven. Wat zich binnenshuis afspeelt valt uiteraard niet onder de werking van deze verordening, maar gedragingen die op privéterrein plaatsvinden met

een zekere uitstraling naar of relatie met de haven, kunnen zo ook door de verordening worden bestreken.

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 intrekingsgronden

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 kapitein of de schipper is in beginsel verantwoordelijk voor de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening, tenzij anders is bepaald.

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

Artikel 2.1 Verkeerstekens

In het Binnenvaartpolitierglement (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 Ligplaatsenoverzicht

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

Artikel 2.3 Verbod nemen ligplaats

In principe is het verboden ligplaats te nemen of zich met een schip op een ligplaats te bevinden, tenzij een van de uitzonderingen, bedoeld in artikel 2.3, zich voordoet. Het nemen van ligplaats omvat tevens het ankeren.

Lid 2 regelt het afmeren van schepen door middel van verkeerstekens. Deze verkeerstekens dienen, conform artikel 3.1, te zijn vermeld in het Binnenvaartpolitiereglement. Hierbij valt te denken aan het afmeren van kegelschepen. Indien uit praktische overwegingen géén verkeerstekens geplaatst kunnen worden, kan er ook een besluit gelden met eenzelfde strekking als een verkeersteken.

Artikel 2.6 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 2.7 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 het in andere gevallen wordt gebruikt dan voor het bereiken of verlaten van een ligplaats. Onder gebruik wordt in dit geval verstaan, dat de schroeven een daadwerkelijke waterverplaatsing genereren; als de schroeven dit niet doen, zoals bijvoorbeeld het geval is bij een verstelbare schroef in een neutrale positie, dan is dit artikel niet van toepassing.

Het verbod van dit artikel geldt ook in die situaties waarbij het schip op spudpalen ligt of als men anders dan noodzakelijk voor het ontmeren of afmeren, het schip gaande houdt of tegen de kade of oever drukt waarbij het schip niet met meerdraden is afgemeerd. Reden waarom het verbod wordt ingevoerd ligt in het feit dat wanneer door gebruikers van de haven schepen gaande worden gehouden zeer gevaarlijke situaties kunnen worden veroorzaakt. Voorts kan – met name – het proefdraaien van machines, maar ook het trachten los te komen als een schip aan de grond zit, grote schade veroorzaken. Het bij- of afdraaien door een bunker- of bevoorradingschip, dat afgemeerd is aan een ander schip, ter voorkoming van schade levert een verwaarloosbaar risico op voor de haveninfrastructuur en is gelet op de vaak moeilijke afmeersituatie ter voorkoming van directe schade aanvaardbaar.

Ten slotte is in het artikel een verplichting opgenomen dat tijdens het inwerking zijn van voortstuwars, boegschroeven of hekschroeven een persoon in de stuurhut aanwezig dient te zijn die bekend is met de bediening van het schip. In de praktijk is gebleken dat dit regelmatig niet het geval is. Dit kan tot zeer gevaarlijke en ongewenste situaties leiden.

Artikel 2.10 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. Een voorbeeld hiervan is het niet functioneren van de inert gasinstallatie op een tankschip. De bepaling is van toepassing op alle schepen en is een aanvulling op de meldingsartikelen van de Regeling vervoer gevaarlijke stoffen die alleen van toepassing is op zeeschepen met gevaarlijke stoffen.

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

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

Op grond van het tweede lid kan het college ontheffing verlenen van het verbod, bijvoorbeeld als dit bij kan dragen aan het voorkomen van een schoorsteenbrand bij een schip dat al langer stilligt.

Artikel 3.2 Gebruik afvalverbrandingsoven

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

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

Uit het oogpunt van veiligheid en het voorkomen van belemmeringen van de vaarweg regelt dit artikel dat als stoffen of voorwerpen te water geraken, hiervan onmiddellijk kennis wordt gegeven aan de havenmeester. Deze kennisgeving is niet aan voorschriften 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 en onaanvaardbare 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 binnenschipper te eisen dat hij een veilige toegang creëert, zou een onevenredige belasting voor een binnenschipper opleveren.

Artikel 3.5 Verbod gebruik hoofdmotor

Het komt zeer regelmatig voor dat afgemeerde schepen hun hoofdmotor onnodig laten draaien, anders dan direct voor vertrek van het schip. Dit betekent een onnodige belasting van het milieu en het kan hinder voor omwonenden veroorzaken. In de haven geldt daarom een verbod op het gebruik van de hoofdmotor. Wel kan het college ontheffing verlenen van het verbod, bijvoorbeeld ten dienste van proefdraaien van de hoofdmotor.

Artikel 3.8 Gebruik van ankers

In de onderwaterbodem van de haven bevinden zich op een groot aantal plaatsen infrastructurele voorzieningen, zoals, bodembescherming, leidingen en kabels. Het gebruikmaken van ankers zonder vooraf kennis te nemen van de locaties van deze infrastructurele voorzieningen kan leiden tot beschadiging hiervan. Om dit te voorkomen is als uitgangspunt genomen dat het in de haven verboden is van een anker gebruik te maken, met uitzondering van de gevallen genoemd in het eerste lid, onder a en b.

Artikel 3.9 Gebruik generatoren door binnenschepen

Binnenschepen dienen gebruik te maken van aanwezige walstroomvoorzieningen.

Indien geen walstroomvoorziening aanwezig is, is het verbod niet van toepassing. Dat verbod geldt eveneens niet als er geen aansluiting beschikbaar is, bijvoorbeeld vanwege drukte of omdat de betreffende aansluiting niet geschikt is. Dit laatste kan bijvoorbeeld het geval zijn als het schip meer stroom nodig heeft dan de walstroomvoorziening kan leveren.

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.

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

Teneinde te voorkomen dat een kleine scheepsreparatie buiten een werf of herstellingsinrichting tot een reparatie van grote omvang, met inherente veiligheidsrisico's en grote tijdsduur uitgroeit, is in het eerste lid, onder b, opgenomen dat de reparatieduur ten hoogste 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 bulkclading in vaste vorm. Hierdoor worden alle containerschepen van de toepassing uitgesloten. Deze schepen hebben containers als lading onder gas aan boord en zouden dus allemaal een ontheffing dienen te krijgen, hetgeen niet wenselijk is. Het onder gas staan van te vervoeren containers is in de IMDG-Code geregeld, inclusief de labeling. Het onder gas zetten van containers geschiedt binnen een inrichting en valt onder de vergunningplicht uit de Wet milieubeheer. Er wordt tevens rekening met schepen die in het buitenland zijn beladen met aldaar (in de silo) aan de wal ontsmette lading, die in de haven wordt gelost. Deze lading kan eveneens bepaalde risico's met zich meebrengen.

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

Artikel 4.4 Betreden van woonruimten

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

Opgemerkt wordt dat onder het begrip 'woning' tevens een woning aan boord van een schip moet worden verstaan.

Artikel 5.1 Inwerkingtreding

Deze nieuwe verordening treedt in werking per 1 januari 2022.

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