



gemeente
Het Hogeland



Toelichting

Bij de havenbeheersverordening Lauwersoog 2021

Algemeen

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

Artikelsgewijze toelichting

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 Exploitatiemaatschappij Havencomplex Lauwersoog B.V. en die voor de scheepvaart open staan, met inbegrip van de daartoe behorende havenwerken (kades, meeraangelegenheden, etc.).

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 kapitein of de schipper is in beginsel verantwoordelijk voor de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening, tenzij anders is bepaald. Dit laatste heeft bijvoorbeeld betrekking op die artikelen waarin expliciet is bepaald dat 'eenieder' zich aan dat voorschrift dient te houden. In het tweede lid is bepaald dat bij afwezigheid van een 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 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. 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. Het college werkt dit uit op een kaart.

Artikel 2.7. 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 2.8. 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 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 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 voortstuwers, 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 2.11. 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. Het artikel betreft geen absoluut verbod, maar is afhankelijk van een aanwijzing van gebieden door het college. Bovendien kan het college ontheffing verlenen van het verbod, bijvoorbeeld ten dienste van proefdraaien van de hoofdmotor.

Artikel 3.7. Deugdelijk afmeren

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

Artikel 3.8. Gebruik van ankers

In de onderwaterbodem van de haven bevinden zich 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 van spudpalen

In de onderwaterbodem van de haven bevinden zich op een groot aantal plaatsen infrastructurele voorzieningen, zoals, bodembescherming, leidingen en kabels. Het gebruikmaken van spudpalen zonder vooraf kennis te nemen van de locaties van deze infrastructurele voorzieningen kan leiden tot beschadiging hiervan. Om dit te voorkomen is als uitgangspunt genomen dat het in de haven verboden is van spudpalen gebruik te maken, tenzij dit geschied overeenkomstig de aangebrachte verkeerstekens en nadere aanduidingen. Daarnaast kan het college ontheffing of vrijstelling verlenen van het verbod, voor zover daartoe aanleiding is.

Artikel 3.11. Gebruik generatoren door binnenschepen

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

Artikel 3.12. 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.

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 die niet op het herstel van het schip zijn gericht.

Artikel 3.13. 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 4.4. Betreden van woonruimten

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

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