

## 2e Wijzigingsbesluit op de Havenverordening Schiedam 2020 (22VR054/22BIJ01876)

De raad van de gemeente Schiedam,

- gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 29 november 2022 (nummer 22VR054);
- gelet op artikel 149 van de Gemeentewet;

besluit vast te stellen het 2e Wijzigingsbesluit op de Havenverordening Schiedam 2020.

### Artikel I

De Havenverordening Schiedam 2020 wordt als volgt gewijzigd.

Huidige tekst	Voorgestelde tekst
<p>Artikel 1.1 Begripsomschrijvingen</p> <p>In het bepaalde bij of krachtens deze verordening wordt verstaan onder:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ADN: Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren;</li> <li>- bekendmaking met dezelfde strekking als een verkeerstek: een schriftelijke mededeling aan het scheepvaartverkeer waarmee aan dat verkeer wordt gegeven: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. een inlichting over de toestand van een bepaalde plaats in of een bepaald gedeelte van een scheepvaartweg, of;</li> <li>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;</li> </ul> </li> <li>- binnenschip: schip, niet zijnde een zeeschip;</li> <li>- binnentankschip: binnenschip, gebouwd voor of aangepast aan het vervoer van onverpakte vloeibare lading in ladingtanks;</li> <li>- 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;</li> <li>- bootliedenorganisatie: een organisatie van bootlieden die activiteiten verricht ter waarborging van de vakbekwaamheid van bootlieden en zorgdraagt voor het vereiste materieel;</li> <li>- bootman: degene die in de uitoefening van zijn beroep een zeeschip vast- of losmaakt;</li> <li>- brandbare vloeistof: vloeistof waarvan brandbaarheid de enige gevaarlijke eigenschap is;</li> <li>- 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 algeme-</li> </ul>	<p>Artikel 1.1 Begripsomschrijvingen</p> <p>In het bepaalde bij of krachtens deze verordening wordt verstaan onder:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ADN: Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren;</li> <li>- bekendmaking met dezelfde strekking als een verkeerstek: een schriftelijke mededeling aan het scheepvaartverkeer waarmee aan dat verkeer wordt gegeven: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. een inlichting over de toestand van een bepaalde plaats in of een bepaald gedeelte van een scheepvaartweg, of;</li> <li>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;</li> </ul> </li> <li>- binnenschip: schip, niet zijnde een zeeschip;</li> <li>- binnentankschip: binnenschip, gebouwd voor of aangepast aan het vervoer van onverpakte vloeibare lading in ladingtanks;</li> <li>- 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;</li> <li>- bootliedenorganisatie: een organisatie van bootlieden die activiteiten verricht ter waarborging van de vakbekwaamheid van bootlieden en zorgdraagt voor het vereiste materieel, <b>of een bedrijf waar bootlieden werkzaam zijn</b>;</li> <li>- bootman: degene die in de uitoefening van zijn beroep een zeeschip vast- of losmaakt;</li> <li>- brandbare vloeistof: vloeistof waarvan brandbaarheid de enige gevaarlijke eigenschap is;</li> <li>- 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;</li> </ul>

<p>ne of specifieke energievoorziening aan boord van schepen;</p> <p>bunkerschip: schip gebruikt voor het bunkeren;</p> <p>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;</p> <p>controlelijst: lijst die wordt gebruikt ter controle van de overslag van gevaarlijke stoffen, bunkeren, debunkeren of het aan boord brengen van hulpstoffen;</p> <p>combinatietankschip: zeeschip, ingericht om afwisselend onverpakte vloeibare lading of droge lading te kunnen vervoeren;</p> <p>collega: collega van burgemeester en wethouders;</p> <p>communicatievaren: het tegen vergoeding vervoeren van personen van en naar zeeschepen;</p> <p>damp: de atmosfeer die boven een vloeibare stof aanwezig is als gevolg van een bepaalde druk van die vloeibare stof;</p> <p>dampretourleiding: dampdrukvereffeningssysteem tussen de bij de directe overslag betrokken ladingtanks waardoor de overslag emissieloos plaatsvindt;</p> <p>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;</p> <p>dienstverlenend schip: elk schip dat betrokken is bij de volgende vormen van dienstverlening:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>dienstverlening die verband houdt met het repareren of schoonmaken, zowel open, gesloten als anderszins;</li> <li>het brengen of halen van voorraden of scheepsonderdelen, of;</li> <li>een ontvangstvoorziening;</li> </ol> <p>exploitant: eigenaar, beheerder, rompbevrachter of ieder ander die zeggenschap heeft over het gebruik van het schip;</p> <p>exploitant van een boeienspan of een palenligplaats: eigenaar, beheerder of ieder ander die zeggenschap heeft over het gebruik van een boeienspan of een palenligplaats;</p> <p><i>gasdeskundige: deskundige die in het bezit is van een certificaat van vakbekwaamheid 'Gasdeskundige' als bedoeld in artikel 3.5h, vierde lid, van het Arbeidsomstandighedenbesluit;</i></p> <p>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</p>	<p>bunkerschip: schip gebruikt voor het bunkeren;</p> <p>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;</p> <p>controlelijst: lijst die wordt gebruikt ter controle van de overslag van gevaarlijke stoffen, bunkeren, debunkeren of het aan boord brengen van hulpstoffen;</p> <p>combinatietankschip: zeeschip, ingericht om afwisselend onverpakte vloeibare lading of droge lading te kunnen vervoeren;</p> <p>collega: collega van burgemeester en wethouders;</p> <p>communicatievaren: het tegen vergoeding vervoeren van personen van en naar zeeschepen;</p> <p>damp: de atmosfeer die boven een vloeibare stof aanwezig is als gevolg van een bepaalde druk van die vloeibare stof;</p> <p>dampretourleiding: dampdrukvereffeningssysteem tussen de bij de directe overslag betrokken ladingtanks waardoor de overslag emissieloos plaatsvindt;</p> <p>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;</p> <p>dienstverlenend schip: elk schip dat betrokken is bij de volgende vormen van dienstverlening:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>dienstverlening die verband houdt met het repareren of schoonmaken, zowel open, gesloten als anderszins;</li> <li>het brengen of halen van voorraden of scheepsonderdelen, of;</li> <li>een ontvangstvoorziening;</li> </ol> <p>exploitant: eigenaar, beheerder, rompbevrachter of ieder ander die zeggenschap heeft over het gebruik van het schip;</p> <p>exploitant van een boeienspan of een palenligplaats: eigenaar, beheerder of ieder ander die zeggenschap heeft over het gebruik van een boeienspan of een palenligplaats;</p> <p><b>gasdeskundige: deskundige die in het bezit is van een certificaat van vakbekwaamheid 'Gasdeskundige' als bedoeld in artikel 3.5h, vierde lid, van het Arbeidsomstandighedenbesluit;</b></p> <p>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;</p> <p>gevaarlijke stoffen: stoffen die gevaar voor explosie, brand, corrosie, vergiftiging, bedwel-</p>
--	--

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 IMDG Code;
- b. de IBC Code;
- c. de IGC Code ;
- d. de IMSBC Code, of;
- e. het ADN;

*haven: 'havens, grachten of vaarwegen alsmede alle tot deze wateren behorende kunstwerken, sloopshellingen, dokken, scheepsreparatiewerven en los- en laadplaatsen, die binnen de gemeentegrenzen voor de scheepvaart en pleziervaart openstaan, waaronder ook de Rijksvaarwegen';*

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;

IMSBC Code: International Maritime Solid Bulk Cargoes Code;

IMO: Internationale Maritieme Organisatie van de Verenigde Naties;

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;*

ming of straling (kunnen) opleveren, zoals vermeld in:

- a. de IMDG Code;
- b. de IBC Code;
- c. de IGC Code ;
- d. de IMSBC Code, of;
- e. het ADN;

**haven: havens, grachten of vaarwegen alsmede alle tot deze wateren behorende kunstwerken, sloopshellingen, dokken, scheepsreparatiewerven en los- en laadplaatsen, die binnen de gemeentegrenzen voor de scheepvaart en pleziervaart openstaan, waaronder ook de Rijksvaarwegen;**

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;

IMSBC Code: International Maritime Solid Bulk Cargoes Code;

IMO: Internationale Maritieme Organisatie van de Verenigde Naties;

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: is komen te vervallen**

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 die na het laden en lossen op het dek of in ruimen of tanks achterblijven, met inbegrip van overschotten of restanten die het gevolg zijn van morsen bij het laden en lossen, in natte of droge toestand of meegevoerd in waswater, en exclusief ladingstof dat na vegen op het dek achterblijft of stof op de buitenoppervlakken van het schip;**

LNG: Liquefied Natural Gas;

<p>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;  <i>ontgasvoorziening: 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;</i>  ontsmetten: behandelen met gassen of stoffen die gassen afstaan;  <i>ontvangst van scheepsafval en ladingresiduen: de ontvangst van scheepsafval en ladingresiduen 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;</i>  <i>ontvangstvoorziening: voorziening voor de ontvangst van scheepsafval, overige schadelijke stoffen of restanten van schadelijke stoffen;</i>  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;  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;  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</p>	<p>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;  <b>ontgasvoorziening:</b> 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;  <b>ontvangst van scheepsafvalstoffen: de ontvangst van scheepsafvalstoffen door een vaste, drijvende of mobiele voorziening die is ingericht voor de ontvangst van scheepsafvalstoffen als omschreven in Richtlijn 2019/883/EG van het Europees Parlement en de Raad, of zoals nadien gewijzigd of herzien;</b>  ontvangstvoorziening: voorziening voor de ontvangst van <b>scheepsafvalstoffen</b>;  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;  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;  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 ongeval voorval binnen die inrichting waarbij</p>
---	---

<p>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;</p> <p>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;</p> <p>pleziervaartuig: schip dat is bestemd of wordt gebruikt voor sportbeoefening of vrijetijdsbesteding;</p> <p>Rijksvaarwegen: de Nieuwe Maas;</p> <p>schadelijke stoffen: stoffen die als zodanig bij of krachtens de Wet voorkoming verontreiniging door schepen zijn aangewezen of worden genoemd;</p> <p><i>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;</i></p> <p>schip: elk vaartuig met inbegrip van een watervliegtuig, een draagvleugelboot, een luchtkussen voertuig, een boorinstallatie, een werkeiland of soortgelijk object, een baggermolen, een drijvende kraan, een elevator, een ponton, een duwbak, een drijvend werktuig, een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting;</p> <p><i>scheepswerf: scheepswerf of herstellingsinrichting voor reparatie of onderhoud van schepen;</i></p> <p>schipper: degene die de feitelijke leiding over een binnenschip voert;</p> <p>sjorbedrijf: bedrijf dat zich beroepsmatig bezighoudt met sjorren en dat is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel;</p> <p>sjorder: degene die containers aan boord van zeeschepen sjort;</p> <p>sjorren: zeevast zetten en losmaken van containers aan boord van een zeeschip;</p> <p>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);</p> <p>StSTGP: Ship to Ship Transfer Guide for Petroleum, Chemicals and Liquefied Gases;</p> <p>tankschip: binnentankschip of zeetankschip;</p> <p>toestemming: vergunning, ontheffing, erkenning of vrijstelling;</p> <p>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;</p> <p>vlampunt: de laagste temperatuur van een vloeistof, waarbij de damp daarvan met lucht een ontvlambaar mengsel vormt;</p>	<p>een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is;</p> <p>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;</p> <p>pleziervaartuig: schip dat is bestemd of wordt gebruikt voor sportbeoefening of vrijetijdsbesteding;</p> <p>Rijksvaarwegen: de Nieuwe Maas;</p> <p>schadelijke stoffen: stoffen die als zodanig bij of krachtens de Wet voorkoming verontreiniging door schepen zijn aangewezen of worden genoemd;</p> <p><b>scheepsafvalstoffen: al het afval van het schip, met inbegrip van ladingresiduen, dat tijdens de exploitatie van een zeeschip of tijdens laad-, los- en schoonmaakactiviteiten ontstaat en binnen het toepassingsgebied van de bijlagen I, II, IV, V en VI bij het MARPOL-verdrag valt, evenals passief opgevist afval;</b></p> <p>schip: elk vaartuig met inbegrip van een watervliegtuig, een draagvleugelboot, een luchtkussen voertuig, een boorinstallatie, een werkeiland of soortgelijk object, een baggermolen, een drijvende kraan, een elevator, een ponton, een duwbak, een drijvend werktuig, een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting;</p> <p><b>scheepswerf: is komen te vervallen</b></p> <p>schipper: degene die de feitelijke leiding over een binnenschip voert;</p> <p>sjorbedrijf: bedrijf dat zich beroepsmatig bezighoudt met sjorren en dat is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel;</p> <p>sjorder: degene die containers aan boord van zeeschepen sjort;</p> <p>sjorren: zeevast zetten en losmaken van containers aan boord van een zeeschip;</p> <p>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);</p> <p>StSTGP: Ship to Ship Transfer Guide for Petroleum, Chemicals and Liquefied Gases;</p> <p>tankschip: binnentankschip of zeetankschip;</p> <p>toestemming: vergunning, ontheffing, erkenning of vrijstelling;</p> <p>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;</p> <p>vlampunt: de laagste temperatuur van een vloeistof, waarbij de damp daarvan met lucht een ontvlambaar mengsel vormt;</p> <p>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;</p> <p>werkschip: elk schip dat onderhoudswerkzaamheden uitvoert aan de haveninfrastructuur,</p>
---	---

<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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;</li> <li>- werkschip: elk schip dat onderhoudswerkzaamheden uitvoert aan de haveninfrastructuur, uitgezonderd een schip dat baggerwerkzaamheden uitvoert;</li> <li>- woonconcentratie: een concentratie van minimaal twee woningen op één hectare land;</li> <li>- zeeschip: schip dat volgens zijn constructie uitsluitend of in hoofdzaak is bestemd voor de vaart op zee;</li> <li>- zeetankschip: zeeschip, gebouwd voor of aangepast aan het vervoer van onverpakte vloeibare lading in zijn ladingtanks.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- uitgezonderd een schip dat baggerwerkzaamheden uitvoert;</li> <li>- woonconcentratie: een concentratie van minimaal twee woningen op één hectare land;</li> <li>- zeeschip: schip dat volgens zijn constructie uitsluitend of in hoofdzaak is bestemd voor de vaart op zee;</li> <li>- zeetankschip: zeeschip, gebouwd voor of aangepast aan het vervoer van onverpakte vloeibare lading in zijn ladingtanks.</li> </ul>
<p><b>Toelichting van de wijziging van Artikel 1.1 Begripsomschrijvingen</b></p> <p>Er zijn twee belangrijke wijzigingen als gevolg van wijzigingen in nationale en internationale wetgeving waar de Havenverordening op aansluit. Hierdoor is het begrip "scheepsafval" gewijzigd in "scheepsafvalstoffen" en is het begrip "inrichting" vervallen.</p> <p>Voorgesteld wordt de begrippen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- "bootliedenorganisatie": toe te voegen dat een bootliedenorganisatie ook een bedrijf kan zijn waar bootlieden werkzaam zijn, omdat deze de feitelijke werkzaamheden verrichten;</li> <li>- "scheepswerf" te vervangen door "een bedrijf waar de activiteit is toegestaan".</li> </ul>	
<p>Artikel 1.7 Geldigheidsduur</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De toestemming geldt voor maximaal 5 jaar.</li> <li>2. <i>In afwijking van het bepaalde in het eerste lid kan een erkenning voor onbepaalde duur worden verleend.</i></li> </ol>	<p>Artikel 1.7 Geldigheidsduur</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De toestemming geldt voor maximaal 5 jaar.</li> <li>2. <b>In afwijking van het bepaalde in het eerste lid kan door het college:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. <b>een erkenning voor onbepaalde duur worden verleend;</b></li> <li>b. <b>de vergunning als bedoeld in artikel 8.1 of artikel 8.5 voor een afwijkende maximale geldigheidsduur worden verleend.</b></li> </ol> </li> </ol>
<p><b>Toelichting van de wijziging van Artikel 1.7 Geldigheidsduur</b></p> <p>Door wijziging van artikel 1.7 wordt het mogelijk gemaakt om de bunkervergunning transporteur voor een andere periode dan de in het eerste lid genoemde vijf jaar te verlenen. Deze wijziging wordt voorgesteld om maatwerk te kunnen bieden bij het verlenen van de bunkervergunning transporteur, aangezien in deze vergunning ook technische eisen kunnen worden voorgeschreven. Om een technische eis proportioneel te laten zijn (bijv. in verband met de geldelijke investering die het opleggen van een technische eis met zich mee brengt), is de mogelijkheid om een vergunning voor een langere periode dan vijf jaar te verlenen noodzakelijk.</p>	
<p>Artikel 3.10 Meldplicht zeeschepen</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Een zeeschip</i> 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: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. de aankomst;</li> <li>2. het vertrek;</li> <li>3. het verhalen;</li> <li>4. de positie van het schip;</li> <li>5. de gegevens met betrekking tot de te gebruiken nautische dienstverleners en de scheepsagent;</li> <li>6. de gegevens met betrekking tot het schip;</li> </ol> </li> </ol>	<p>Artikel 3.10 Meldplicht zeeschepen</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>De kapitein, de exploitant of de agent van een zeeschip</b> 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: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. de aankomst;</li> <li>2. het vertrek;</li> <li>3. het verhalen;</li> <li>4. de positie van het schip;</li> <li>5. de gegevens met betrekking tot de te gebruiken nautische dienstverleners en de scheepsagent;</li> </ol> </li> </ol>

<p>7. de daarmee vervoerde lading, en; 8. de uit te voeren reis.</p> <p>2. 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.</p>	<p>6. de gegevens met betrekking tot het schip; 7. de daarmee vervoerde lading, en; 8. de uit te voeren reis.</p> <p>2. 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.</p>
<p><b>Toelichting van de wijziging van Artikel 3.10 Meldplicht zeeschepen</b> Een kapitein die nog met zijn reis bezig is, heeft niet altijd de mogelijkheid om de invoer van de agent te controleren en kan om die reden niet alleen verantwoordelijk worden gehouden voor het aanleveren van de gegevens. Het is daarom logisch om ook de agent verantwoordelijk te kunnen houden voor het tijdig aanleveren van de juiste gegevens. De agent van een zeeschip kan nu ook een melding maken namens de kapitein van het betreffende zeeschip. De vereiste gegevens worden via een digitaal meldsysteem aan de havenmeester gemeld.</p>	
<p>Artikel 4.2 Verbod gebruik generator, hoofd- en hulpmotor</p> <p>1. Het college kan gebieden aanwijzen waarin het verboden is aan boord van een <i>binnenschip</i> een generator of een hoofd- of hulpmotor te gebruiken.</p> <p>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.</p>	<p>Artikel 4.2 Verbod gebruik generator, hoofd- en hulpmotor</p> <p>1. Het college kan gebieden aanwijzen waarin het verboden is aan boord van een <b>schip</b> een generator of een hoofd- of hulpmotor te gebruiken.</p> <p>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.</p>
<p>Artikel 4.5 Verrichten van werkzaamheden</p> <p>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:</p> <p>a. <i>het schip ligplaats heeft op of bij een scheepswerf, of;</i> b. de werkzaamheden:</p> <p>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.</p> <p>2. Werkzaamheden op een tankschip of aan of in een brandstoftank van een schip die gevaar, schade of hinder veroorzaken of kunnen</p>	<p>Artikel 4.5 Verrichten van werkzaamheden</p> <p>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:</p> <p>a. <b>het schip ligplaats heeft bij een bedrijf waar deze activiteiten zijn toegestaan, of;</b> b. de werkzaamheden:</p> <p>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.</p> <p>2. Werkzaamheden op een tankschip of aan of in een brandstoftank van een schip die gevaar, schade of hinder veroorzaken of kunnen ver-</p>

<p>veroorzaken, mogen alleen plaatsvinden als door een gasdeskundige:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. een veiligheids- en gezondheidsverklaring is afgegeven, of;</li> <li>b. is vastgesteld dat geen veiligheids- en gezondheidsverklaring nodig is.</li> </ol> <p>3. <i>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.</i></p> <p>4. <i>Sloopwerkzaamheden aan een schip mogen alleen worden verricht, als het schip ligplaats heeft op of bij een inrichting die deze sloopwerkzaamheden mag uitvoeren.</i></p> <p>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.</p>	<p>oorzaken, mogen alleen plaatsvinden als door een gasdeskundige:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. een veiligheids- en gezondheidsverklaring is afgegeven, of;</li> <li>b. is vastgesteld dat geen veiligheids- en gezondheidsverklaring nodig is.</li> </ol> <p>3. <b>Het is een ieder verboden om werkzaamheden uit te voeren aan de LNG-installaties van een schip, tenzij de werkzaamheden plaatsvinden bij een bedrijf waar deze activiteiten zijn toegestaan.</b></p> <p>4. <b>Sloopwerkzaamheden aan een schip mogen alleen worden verricht, als het schip ligplaats heeft bij een bedrijf waar deze activiteiten mogen worden uitgevoerd.</b></p> <p>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.</p>
<p><b>Toelichting van de wijziging van Artikel 4.2 Verbod gebruik generator, hoofd- en hulpmotor</b> Een belangrijk onderdeel van de missie duurzaamheid van de gemeente Schiedam en de (Rijks)havenmeester van Rotterdam-Rijnmond is om de uitstoot van schepen die zijn afgemeerd in de haven te verminderen. Walstroom biedt hierbij de kans om die uitstoot te verminderen door schepen te voorzien van een schone energiebron. Deze wijziging maakt het mogelijk om naast binnenschepen, daar waar walstroom-faciliteiten aanwezig zijn, ook voor zeeschepen locaties aan te wijzen waar het gebruik van een generator, hoofd- en hulpmotor is verboden. Op 28-1-2014 heeft het college van B&amp;W o.g.v. de (oude) havenverordening/havenreglement al een generatorverbod ingesteld voor Hoofdplein, Voorhavenkade en Buitenhavenweg, wegens de aanwezigheid van walstroom voor binnenvaartschepen. Dit Aanwijzingsbesluit Hoofdplein, Voorhavenkade en Buitenhavenweg als gebieden generatorverbod Schiedam geldt nog steeds.</p>	
<p>Artikel 4.8 Vergunning ontvangst afval zeeschepen De ontvangst van <i>scheepsafval en ladingresiduen</i> van zeeschepen mag alleen als de ontvangstvoorziening beschikt over een vergunning van het college.</p>	<p>Artikel 4.8 Vergunning ontvangst afval zeeschepen De ontvangst van <b>scheepsafvalstoffen</b> van zeeschepen mag alleen als de ontvangstvoorziening beschikt over een vergunning van het college.</p>
<p>Artikel 4.9 Minimum eisen vergunning ontvangst afval zeeschepen</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het college kan minimumeisen stellen aan de vergunninghouder en de vergunning voor de ontvangst van <i>scheepsafval en ladingresiduen</i>.</li> <li>2. Deze minimumeisen kunnen betrekking hebben op: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. de beroepskwalificaties van de vergunninghouder, diens personeel of de natuurlijke personen die de activiteiten van de vergunninghouder daadwerkelijk en permanent beheren;</li> <li>b. de financiële draagkracht van de vergunninghouder;</li> <li>c. de uitrusting die nodig is om <i>scheepsafval en ladingresiduen</i> in normale en veilige omstandigheden in ontvangst te nemen en het vermogen om deze uitrusting op het vereiste niveau te houden;</li> <li>d. de beschikbaarheid om <i>scheepsafval en ladingresiduen</i> in ontvangst te nemen voor alle gebruikers, aan alle</li> </ol> </li> </ol>	<p>Artikel 4.9 Minimum eisen vergunning ontvangst afval zeeschepen</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het college kan minimumeisen stellen aan de vergunninghouder en de vergunning voor de ontvangst van <b>scheepsafvalstoffen</b>.</li> <li>2. Deze minimumeisen kunnen betrekking hebben op: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. de beroepskwalificaties van de vergunninghouder, diens personeel of de natuurlijke personen die de activiteiten van de vergunninghouder daadwerkelijk en permanent beheren;</li> <li>b. de financiële draagkracht van de vergunninghouder;</li> <li>c. de uitrusting die nodig is om <b>scheepsafvalstoffen</b> in normale en veilige omstandigheden in ontvangst te nemen en het vermogen om deze uitrusting op het vereiste niveau te houden;</li> <li>d. de beschikbaarheid om <b>scheepsafvalstoffen</b> in ontvangst te nemen voor alle gebruikers, aan alle aanlegplaatsen en zonder onderbrekingen, dag en nacht, het hele jaar door;</li> </ol> </li> </ol>



<p>aanlegplaatsen en zonder onderbrekingen, dag en nacht, het hele jaar door;</p> <p>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;</p> <p>f. naleving van lokale, nationale, Europese en internationale milieueisen, of;</p> <p>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.</p>	<p>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;</p> <p>f. naleving van lokale, nationale, Europese en internationale milieueisen, of;</p> <p>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.</p>
<p>Artikel 4.11 Schoonmaken en ventileren van ladingtanks of sloptanks van tankschepen</p> <p>1. Een tankschip mag haar ladingtanks of sloptanks leeg van de volgende stoffen alleen gesloten schoonmaken:</p> <p>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;</p> <p>b. van een vloeistof als bedoeld in bijlage 1, of;</p> <p>c. van een vluchtige organische stof.</p> <p>2. Een tankschip mag haar ladingtanks of sloptanks open schoonmaken, als het eerste lid niet voorschrijft dat het gesloten moet gebeuren.</p> <p>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:</p> <p>a. bij een bedrijf dat deze schoonmaakactiviteiten mag uitvoeren, en;</p> <p>b. dit bedrijf de restanten van de vloeibare gassen in ontvangst neemt.</p> <p>4. Ladingtanks of sloptanks van tankschepen mogen alleen worden geventileerd wanneer deze na het schoonmaken nog restanten van gevaarlijke stoffen bevatten die:</p> <p>a. brandbaar zijn en de atmosfeer in de ladingtanks zich onder tien procent van de onderste explosiegrens bevindt, of;</p> <p>b. giftig zijn en de atmosfeer in de ladingtanks zich onder de grenswaarde, bedoeld in artikel 4.3, eerste lid, van het Arbeidsomstandighedenbesluit bevindt.</p> <p>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</p>	<p>Artikel 4.11 Schoonmaken en ventileren van ladingtanks of sloptanks van tankschepen</p> <p>1. Een tankschip mag haar ladingtanks of sloptanks leeg van de volgende stoffen alleen gesloten schoonmaken:</p> <p>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;</p> <p>b. van een vloeistof als bedoeld in bijlage 1, of;</p> <p>c. van een vluchtige organische stof.</p> <p>2. Een tankschip mag haar ladingtanks of sloptanks open schoonmaken, als het eerste lid niet voorschrijft dat het gesloten moet gebeuren.</p> <p>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:</p> <p>a. bij een bedrijf dat deze schoonmaakactiviteiten mag uitvoeren, en;</p> <p>b. dit bedrijf de restanten van de vloeibare gassen in ontvangst neemt.</p> <p>4. Ladingtanks of sloptanks van tankschepen mogen alleen worden geventileerd wanneer deze na het schoonmaken nog restanten van gevaarlijke stoffen bevatten die:</p> <p>a. brandbaar zijn en de atmosfeer in de ladingtanks zich onder tien procent van de onderste explosiegrens bevindt, of;</p> <p>b. giftig zijn en de atmosfeer in de ladingtanks zich onder de grenswaarde, bedoeld in artikel 4.3, eerste lid, van het Arbeidsomstandighedenbesluit bevindt.</p> <p>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</p>

<p>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.</p> <p>6. Wat in het vierde en vijfde lid staat, is niet van toepassing op stoffen die zijn genoemd in bijlage 1.</p> <p>7. Het college kan regels stellen omtrent het beperken of verbieden van schoonmaken of ventileren buiten <i>inrichtingen</i> 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.</p> <p>8. Voorafgaand aan het schoonmaken of ventileren wordt een melding gedaan aan de havenmeester.</p>	<p>open worden schoongemaakt of geventileerd op de daartoe door de havenmeester aangewezen locaties.</p> <p>6. Wat in het vierde en vijfde lid staat, is niet van toepassing op stoffen die zijn genoemd in bijlage 1.</p> <p>7. Het college kan regels stellen omtrent het beperken of verbieden van schoonmaken of ventileren buiten <b>een bedrijf waar deze activiteit is toegestaan</b>, 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.</p> <p>8. Voorafgaand aan het schoonmaken of ventileren wordt een melding gedaan aan de havenmeester.</p>
<p>Artikel 4.13 Overslag tussen schepen en mobiele voorzieningen op de wal</p> <p>1. Het is verboden gevaarlijke of schadelijke vloeistoffen tussen een schip en een mobiele voorziening op de wal:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>over te slaan;</li> <li>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;</li> <li>als <i>scheepsafval of ladingresiduen</i> in te zamelen; tenzij deze activiteit onderdeel uitmaakt van een <i>inrichting</i> waar deze <i>werkzaamheden</i> mogen worden uitgevoerd.</li> </ol> <p>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.</p>	<p>Artikel 4.13 Overslag tussen schepen en mobiele voorzieningen op de wal</p> <p>1. Het is verboden gevaarlijke of schadelijke vloeistoffen tussen een schip en een mobiele voorziening op de wal:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>over te slaan;</li> <li>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;</li> <li>als <b>scheepsafvalstoffen</b> in te zamelen; tenzij deze activiteit onderdeel uitmaakt van een <b>bedrijf</b> waar deze <b>activiteiten</b> mogen worden uitgevoerd.</li> </ol> <p>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.</p>
<p>Artikel 5.5 Binnentankschepen met gevaarlijke stoffen</p> <p>In afwijking van artikel 5.4, eerste lid, mag een binnentankschip ook buiten een petroleumhaven ligplaats nemen als:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>kortstondig ligplaats wordt genomen: <ol style="list-style-type: none"> <li>op een aangewezen autoafzetplaats om een auto onmiddellijk af te zetten of aan boord te nemen;</li> <li><i>bij een inrichting waar onmiddellijk brandstof ingenomen wordt, of;</i></li> <li>bij een aangewezen plaats voor het onmiddellijk innemen van drinkwater, of;</li> </ol> </li> <li>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.</li> </ol>	<p>Artikel 5.5 Binnentankschepen met gevaarlijke stoffen</p> <p>In afwijking van artikel 5.4, eerste lid, mag een binnentankschip ook buiten een petroleumhaven ligplaats nemen als:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>kortstondig ligplaats wordt genomen: <ol style="list-style-type: none"> <li>op een aangewezen autoafzetplaats om een auto onmiddellijk af te zetten of aan boord te nemen;</li> <li><b>bij een bedrijf waar brandstof ingenomen wordt en dit is toegestaan, of;</b></li> <li>bij een aangewezen plaats voor het onmiddellijk innemen van drinkwater, of;</li> </ol> </li> <li>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.</li> </ol>

<p>Artikel 6.2 Controlelijst bij de overslag van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>De directe overslag van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen tussen tankschepen onderling of de overslag tussen een zeetankschip en een <i>inrichting</i> 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.</li> <li>De overslag vindt plaats overeenkomstig de controlelijst.</li> </ol>	<p>Artikel 6.2 Controlelijst bij de overslag van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen in bulk</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>De directe overslag van vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen tussen tankschepen onderling of de overslag tussen een zeetankschip en een <b>bedrijf waar de activiteit is toegestaan</b> 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.</li> <li>De overslag vindt plaats overeenkomstig de controlelijst.</li> </ol>
<p>Artikel 8.1 Bunkeren</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Door het college aangewezen brandstoffen of energiebronnen mogen alleen met een vergunning van het college gebunkerd of gedebunkerd worden.</li> <li>Het college kan gebieden of ligplaatsen aanwijzen waar het: <ol style="list-style-type: none"> <li>verboden is te bunkeren of te debunkeren;</li> <li>bunkeren of debunkeren is toegestaan, of;</li> <li>bunkeren of debunkeren volgens het bepaalde in het eerste lid slechts voor bepaalde brandstoffen of energiebronnen is toegestaan.</li> </ol> </li> <li>Het college kan brandstoffen aanwijzen die niet gedebunkerd mogen worden.</li> <li>Een vergunning is niet nodig als het bunkeren of debunkeren plaatsvindt bij een <i>inrichting waar die bunkeractiviteit mag worden uitgevoerd</i>.</li> <li>Gelijktijdige activiteiten mogen tijdens een LNG-bunkering aan boord van het ontvangende schip alleen plaatsvinden, als deze zijn toegestaan in een klasse goedgekeurd LNG-bunkermanagementplan.</li> </ol>	<p>Artikel 8.1 Bunkeren</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Door het college aangewezen brandstoffen of energiebronnen mogen <b>door eenieder</b> alleen met een vergunning van het college gebunkerd of gedebunkerd worden.</li> <li>Het college kan gebieden of ligplaatsen aanwijzen waar het: <ol style="list-style-type: none"> <li>verboden is te bunkeren of te debunkeren;</li> <li>bunkeren of debunkeren is toegestaan, of;</li> <li>bunkeren of debunkeren volgens het bepaalde in het eerste lid slechts voor bepaalde brandstoffen of energiebronnen is toegestaan.</li> </ol> </li> <li>Het college kan brandstoffen aanwijzen die niet gedebunkerd mogen worden.</li> <li>Een vergunning is niet nodig als het bunkeren of debunkeren plaatsvindt bij een <b>bedrijf waar die activiteiten zijn toegestaan</b>.</li> <li>Gelijktijdige activiteiten mogen tijdens een LNG-bunkering aan boord van het ontvangende schip alleen plaatsvinden, als deze zijn toegestaan in een klasse goedgekeurd LNG-bunkermanagementplan.</li> </ol>
<p><b>Toelichting van de wijziging van Artikel 8.1 Bunkeren</b> Dit artikel geldt voor 'eenieder' en niet alleen voor de schipper, kapitein of exploitant.</p>	
<p>Artikel 8.3 Invulling minimum eisen aan bunkervergunning</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Bij de vergunningaanvraag worden de gegevens overgelegd die zijn vermeld in een door de havenmeester vastgesteld aanvraagformulier.</li> <li>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.</li> <li>Aan de vergunning kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden, die betrekking hebben op:</li> </ol>	<p>Artikel 8.3 Invulling minimum eisen aan bunkervergunning</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Bij de vergunningaanvraag worden de gegevens overgelegd die zijn vermeld in een door de havenmeester vastgesteld aanvraagformulier.</li> <li>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.</li> <li>Aan de vergunning kunnen <b>onder andere</b> voorschriften en beperkingen worden verbonden, die betrekking hebben op:</li> </ol>

<ul style="list-style-type: none"> <li>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;</li> <li>b. de operationele veiligheid en de procedures die zien op de uitvoering van het bunkeren of debunkeren, <i>inclusief</i> het al dan niet toestaan van andere activiteiten die gelijktijdig met het bunkeren of debunkeren plaatsvinden;</li> <li>c. de nautische veiligheid;</li> <li>d. de externe veiligheid, <i>en</i>;</li> <li>e. het doen van operationele meldingen die betrekking hebben op het bunkeren of debunkeren.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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;</li> <li>b. de operationele veiligheid en de procedures die zien op de uitvoering van het bunkeren of debunkeren, <b>alsmede</b> het al dan niet toestaan van andere activiteiten die gelijktijdig met het bunkeren of debunkeren plaatsvinden;</li> <li>c. de nautische veiligheid;</li> <li>d. de externe veiligheid;</li> <li>e. het doen van operationele meldingen die betrekking hebben op het bunkeren of debunkeren; <b>en</b></li> <li>f. <b>de onderwerpen als bedoeld in artikel 8.2, tweede lid.</b></li> </ul>
<p><b>Toelichting van de wijziging van Artikel 8.3 Invulling minimum eisen aan bunkervergunning</b> De eisen die aan een bunkervergunning worden gesteld zijn niet limitatief en vast omkaderd. Dit kwam onvoldoende tot uiting in het artikel en wordt nu expliciet gemaakt.</p>	
<p>Artikel 8.5 Hulpstoffen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Door het college aangewezen hulpstoffen mogen alleen met een vergunning van het college van of aan boord van een schip worden gebracht.</li> <li>2. Het college kan gebieden of ligplaatsen aanwijzen waar: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. hulpstoffen niet van of aan boord van een schip worden gebracht;</li> <li>b. hulpstoffen wel van of aan boord van een schip worden gebracht, of;</li> <li>c. alleen bepaalde hulpstoffen van en aan boord van schepen mogen worden gebracht.</li> </ul> </li> <li>3. <i>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.</i></li> </ul>	<p>Artikel 8.5 Hulpstoffen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Door het college aangewezen hulpstoffen mogen <b>door eenieder</b> alleen met een vergunning van het college van of aan boord van een schip worden gebracht.</li> <li>2. Het college kan gebieden of ligplaatsen aanwijzen waar: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. hulpstoffen niet van of aan boord van een schip worden gebracht;</li> <li>b. hulpstoffen wel van of aan boord van een schip worden gebracht, of;</li> <li>c. alleen bepaalde hulpstoffen van en aan boord van schepen mogen worden gebracht.</li> </ul> </li> <li>3. <b>Een vergunning is niet nodig als het van of aan boord van schepen brengen van hulpstoffen plaatsvindt bij een bedrijf waar de activiteiten zijn toegestaan.</b></li> </ul>
<p><b>Toelichting van de wijziging van Artikel 8.5 Hulpstoffen</b> Dit artikel geldt voor 'eenieder' en niet alleen voor de schipper, kapitein of exploitant.</p>	
<p>Artikel 8.6 Eisen aan hulpstoffenvergunning</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Bij de vergunningaanvraag worden de gegevens overlegd die zijn vermeld in een door de havenmeester vastgesteld aanvraagformulier.</li> <li>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.</li> </ul>	<p>Artikel 8.6 Eisen aan hulpstoffenvergunning</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Bij de vergunningaanvraag worden de gegevens overlegd die zijn vermeld in een door de havenmeester vastgesteld aanvraagformulier.</li> <li>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.</li> <li>3. Aan de vergunning kunnen <b>onder meer</b> voorschriften en beperkingen worden verbonden, die betrekking hebben op:</li> </ul>

<p>3. Aan de vergunning kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden, die betrekking hebben op:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. de veiligheidsafstanden die in acht moeten worden genomen tijdens het van of aan boord van schepen brengen van de hulpstoffen;</li> <li>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;</li> <li>c. de nautische veiligheid;</li> <li>d. de externe veiligheid, en;</li> <li>e. het doen van operationele meldingen die betrekking hebben op het van of aan boord van schepen brengen van hulpstoffen.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>a. de veiligheidsafstanden die in acht moeten worden genomen tijdens het van of aan boord van schepen brengen van de hulpstoffen;</li> <li>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;</li> <li>c. de nautische veiligheid;</li> <li>d. de externe veiligheid, en;</li> <li>e. het doen van operationele meldingen die betrekking hebben op het van of aan boord van schepen brengen van hulpstoffen.</li> </ol>
<p><b>Toelichting van de wijziging van Artikel 8.6 Eisen aan hulpstoffenvergunning</b> De eisen die aan een hulpstoffenvergunning worden gesteld zijn niet limitatief en vast omkaderd. Dit kwam onvoldoende tot uiting in het artikel en wordt nu expliciet gemaakt.</p>	
<p>Artikel 11.1.2 Keuring van schepen</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>2. <i>Een verklaring van deugdelijkheid verliest zijn geldigheid, indien:</i> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. <i>de inrichting van het schip wordt gewijzigd, of;</i></li> <li>b. <i>wegens de staat waarin het schip verkeert, gebruik niet langer verantwoord is.</i></li> </ol> </li> </ol>	<p>Artikel 11.1.2 Keuring van schepen</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>2. <b>Een verklaring van deugdelijkheid verliest zijn geldigheid:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. <b>vijf jaar na de datum van afgifte;</b></li> <li>b. <b>indien de inrichting van het schip wordt gewijzigd, of;</b></li> <li>c. <b>indien wegens de staat waarin het schip verkeert, gebruik niet langer verantwoord is.</b></li> </ol> </li> </ol>
<p><b>Toelichting van de wijziging van Artikel 11.1.2 Keuring van schepen</b> In artikel 11.1.2 wordt vastgelegd dat een verklaring van deugdelijkheid zijn geldigheid vijf jaar na de datum van afgifte verliest. Op deze wijze wordt vastgelegd dat 'schepen, gebruikt voor personenvervoer van minder dan 12 personen buiten de bemanning om, voor communicatie varen en voor het vast- en losmaken van schepen, minimaal iedere vijf jaar gekeurd worden op de veiligheidseisen zoals die in paragraaf 12 zijn verwoord.' Deze toevoeging bestendigt de huidige praktijk waarin een verklaring van deugdelijkheid voor vijf jaar wordt afgegeven. Met deze wijziging treedt derhalve geen verzwaring van administratieve lasten op.</p>	
<p>Artikel 11.2.1 Verbod vast- en losmaken schepen</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Het is een ieder verboden de diensten van bootman te verrichten, voor zover het betreft een zeeschip:</i> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. <i>met een lengte van meer dan 75 meter, of;</i></li> </ol> </li> </ol>	<p>Artikel 11.2.1 Vast- en losmaken van zeeschepen</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Het is een ieder verboden een zeeschip vast te maken of los te maken.</b></li> <li>2. <b>Wat in het eerste lid staat, geldt niet indien:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. <b>het zeeschip wordt vastgemaakt of wordt losgemaakt door een bootman die is aangesloten of in dienst is bij een</b></li> </ol> </li> </ol>

- 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-offscheppen 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.*
- erkende bootliedenorganisatie als bedoeld in artikel 11.2.3;
- b. **het een zeeschip betreft met een lengte van 75 meter of minder;**
- c. **het een zeeschip betreft met een lengte van meer dan 75 meter, maar minder dan of gelijk aan 160 meter en dat op veilige wijze wordt losgemaakt door de eigen bemanning die op het moment van het losmaken van de laatste tros fysiek aan boord van het zeeschip is;**
- d. **het een zeeschip betreft waarvan de kapitein of eerste stuurman in het bezit is van een PEC kleine zeeschepen als bedoeld in artikel 36, eerste lid, van de Loodsplichtregeling 2021 en dat wordt vastgemaakt of wordt losgemaakt door de eigen bemanning van het zeeschip;**
- e. **het een zeeschip betreft waarvan de kapitein of eerste stuurman in het bezit is van een tijdelijke PEC kleine zeeschepen als bedoeld in artikel 21 Loodsplichtbesluit 2021 voor het zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond - Zuid-Holland-achterland en dat wordt vastgemaakt of wordt losgemaakt door de eigen bemanning van het zeeschip, of;**
- f. **het een zeeschip betreft met een lengte van minder dan of gelijk aan 160 meter dat wordt losgemaakt en wordt vastgemaakt door de eigen bemanning van dat zeeschip in verband met het verhalen van het zeeschip langs één en dezelfde kade en tijdens het verhalen er geen ander afgemeerd schip wordt gepasseerd.**
3. **Wat in het tweede lid, onder b tot en met f, staat, geldt niet indien het een zeeschip betreft met gevaarlijke lading als bedoeld in artikel 1 van het Loodsplichtbesluit 2021.**
4. **Het college kan een of meer afmeerlocaties aanwijzen waar nader door het college te bepalen categorieën van zeeschepen alleen mogen worden vast- of losgemaakt door een bootman als bedoeld in het tweede lid, onder**
5. **Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen aan de exploitant die 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-offscheppen 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.**

	<p>6. <b>Het vastmaken of het losmaken van een zeeschip als bedoeld in het eerste lid mag naast de in het tweede lid, onder a, genoemde bootman, tevens worden verricht door een persoon die, in het kader van de opleiding, bedoeld in artikel 11.2.2, eerste lid, onder verantwoordelijkheid van een bootman werkzaam is.</b></p>
<p><b>Toelichting van de wijziging van Artikel 11.2.1 Verbod vast- en losmaken zeeschepen</b>          In artikel 11.2.1 wordt vastgelegd dat schepen met een lengte groter dan 75 m gebruik moeten maken van de diensten van roeiers en de uitzonderingen op deze regel. De nu genoemde uitzonderingen op de regel sluiten beter aan bij de huidige praktijk. Het nieuwe artikel 11.2.1 is tot stand gekomen op basis van analyse van reizen in 2019 en gesprekken met stakeholders: Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) en de Koninklijke Roeiers Vereeniging Eendracht (KRVE), de in de Rijnmond haven werkzame bootlieden organisatie. De wijzigingen doen recht aan de veiligheid en efficiëntie in de haven, maar ook aan de huidige praktijk van vast- en losmaken en geven duidelijkheid aan partijen wanneer van roeiers gebruik moet worden gemaakt.</p>	
<p>Artikel 11.2.2 Beroep en verplichtingen bootman</p> <p>1. Het beroep van bootman mag uitsluitend worden uitgeoefend door degene die:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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;</li> <li>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:             <ol style="list-style-type: none"> <li>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;</li> <li>2. de Nederlandse taal voldoende machtig is;</li> <li>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;</li> <li>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.</li> </ol> </li> </ol>	<p>Artikel 11.2.2 Beroep en verplichtingen bootman</p> <p>1. Het beroep van bootman mag uitsluitend worden uitgeoefend door degene die:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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;</li> <li>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:             <ol style="list-style-type: none"> <li>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;</li> <li>2. de Nederlandse taal voldoende machtig is;</li> <li>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;</li> <li>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 <b>of werkzaam is</b> bij een erkende bootliedenorganisatie als bedoeld in artikel 11.2.3.</li> </ol> </li> </ol> <p>2. De bootman is tijdens de werkzaamheden voorzien van een geldig legitimatiebewijs, als bedoeld in artikel 11.2.3, <b>onder f</b>.</p>

<p>2. De bootman is tijdens de werkzaamheden voorzien van een geldig legitimatiebewijs, als bedoeld in artikel 11.2.3, <i>onder e</i>.</p> <p>3. De bootman toont het legitimatiebewijs, bedoeld in artikel 11.2.3, <i>onder e</i>, op verzoek van personen of bedrijven die van zijn diensten gebruik maken.</p>	<p>3. De bootman toont het legitimatiebewijs, bedoeld in artikel 11.2.3, <b>onder f</b>, op verzoek van personen of bedrijven die van zijn diensten gebruik maken.</p>
---	--

**Toelichting van de wijziging van Artikel 11.2.2 Beroep en verplichtingen bootman**  
Met deze toevoeging wordt duidelijk gemaakt dat, naast dat bootlieden bij een bootliedenorganisatie aangesloten kunnen zijn, bootlieden ook voor een bootliedenorganisatie in dienstverband werkzaam kunnen zijn.

<p>Artikel 11.2.3 Erkenning bootliedenorganisatie Het college verleent een erkenning voor een bootliedenorganisatie, indien deze:</p> <p>a. voorzien is van een geldig ISO 9001 of daarmee vergelijkbaar certificaat;</p> <p>b. beschikt over ten minste één continu bereikbaar meldpunt waar bootlieden kunnen worden besteld;</p> <p>c. aantoont dat regelmatig overleg plaatsvindt met nautische dienstverleners in de haven omtrent de werkwijze en procedures bij meren en ontmeren;</p> <p>d. aantoont 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, <i>en</i>;</p> <p>e. <i>aan de bootlieden een legitimatiebewijs wordt verstrekt dat is voorzien van een goedgelijkende pasfoto en dat ten minste vermeldt:</i></p> <p>1°. <i>de naam, geboorteplaats en geboortedatum van de bootman;</i></p> <p>2°. <i>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;</i></p> <p>3°. <i>de naam van de bootliedenorganisatie waarbij de bootman is aangesloten.</i></p>	<p>Artikel 11.2.3 Erkenning bootliedenorganisatie Het college verleent een erkenning voor een bootliedenorganisatie, indien deze:</p> <p>a. voorzien is van een geldig ISO 9001 of daarmee vergelijkbaar certificaat;</p> <p>b. beschikt over ten minste één continu bereikbaar meldpunt waar bootlieden kunnen worden besteld;</p> <p>c. aantoont dat regelmatig overleg plaatsvindt met nautische dienstverleners in de haven omtrent de werkwijze en procedures bij meren en ontmeren;</p> <p>d. aantoont 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;</p> <p>e. <b>haar diensten aanbiedt aan alle zeeschepen en op alle afmeerlocaties voor zeeschepen, en;</b></p> <p>f. <b>aan de bootlieden een legitimatiebewijs, fysiek of digitaal, wordt verstrekt dat is voorzien van een goedgelijkende pasfoto en dat ten minste vermeldt:</b></p> <p>1°. <i>de naam, geboorteplaats en geboortedatum van de bootman;</i></p> <p>2°. <i>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;</i></p> <p>3°. <i>de naam van de bootliedenorganisatie waarbij de bootman is aangesloten <b>of werkzaam is.</b></i></p>
--	---

**Toelichting van de wijziging van Artikel 11.2.3 Erkenning bootliedenorganisatie**  
Eén van de minimumeisen die op grond van de Europese Zeehavenverordening (EU-verordening 2017/352) aan onder meer bootlieden mag worden gesteld, is de eis dat de beschikbaarheid van de betrokken havendienst voor alle gebruikers, aan alle aanlegplaatsen en zonder onderbrekingen, dag en nacht, het hele jaar door gewaarborgd is. Deze eis valt uiteen in twee delen, namelijk de continuïteit van de havendienst en de beschikbaarheid van de havendienst voor alle gebruikers daarvan in de haven. De continuïteitseis ten aanzien van de bootlieden is reeds verwoord in onderdeel d van artikel 11.2.3. Dat de bootlieden ook aan alle zeeschepen hun diensten moeten aanbieden, is nog niet vastgelegd in de Havenverordening. Voorgesteld wordt deze verplichting wel expliciet in de Havenverordening op te nemen. Vanuit veiligheidsoogpunt is het van groot belang dat roeiers hun diensten aanbieden aan ieder zeeschip die dat wenst. Het is onwenselijk dat door een bootliedenorganisatie bepaalde type zeeschepen of locaties zouden worden uitgezonderd van hun dienstverlening. Dat zou ertoe kunnen leiden dat zeeschepen op bepaalde locaties (bijv. op de boeien in de Waalhaven) niet meer (veilig) zouden kunnen afmeren.



<p><b>Artikel 11.2.4 Eisen aan bemanning en schepen die worden gebruikt voor het vastmaken van zeeschepen</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De schipper van een schip dat is ingericht en wordt gebruikt voor het vastmaken van zeeschepen:             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. gebruikt:                 <ol style="list-style-type: none"> <li>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;</li> <li>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.</li> </ol> </li> <li>b. is in het bezit van een groot vaarbewijs als bedoeld in artikel 14 van het Binnenvaartbesluit en een basiscertificaat marifonie.</li> </ol> </li> <li>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.</li> <li>3. De verklaring van deugdelijkheid die op een schip betrekking heeft, of een (digitale) kopie daarvan, bevindt zich aan boord van het schip.</li> <li>4. Het eerste lid, onder a, onder 1°, vervalt met ingang van 1 januari 2028.</li> </ol>	<p><b>Artikel 11.2.4 Eisen aan bemanning en schepen die worden gebruikt voor het vast- en losmaken van zeeschepen</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De schipper van een schip dat is ingericht en wordt gebruikt voor het vast- of losmaken van zeeschepen:             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. gebruikt:                 <ol style="list-style-type: none"> <li>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;</li> <li>2°. indien het een schip betreft dat is gebouwd vóór 1 januari 2018 en dat schip voor de eerste maal wordt gecertificeerd voor het gebruik om zeeschepen vast- of los te maken een schip dat voldoet aan de gestelde eisen in NEN 8431-cat. B;</li> <li>3°. indien het een schip betreft dat is gebouwd vóór 1 januari 2018 en dat schip ingrijpend wordt verbouwd of omgebouwd, een schip dat voldoet aan de gestelde eisen in NEN 8431-cat. B, of;</li> <li>4°. indien het een schip betreft dat is gebouwd op of na 1 januari 2018 een schip dat voldoet aan de gestelde eisen in NEN 8431-cat. B, en;</li> </ol> </li> <li>b. is in het bezit van een groot vaarbewijs als bedoeld in artikel 14 van het Binnenvaartbesluit en een basiscertificaat marifonie.</li> </ol> </li> <li>2. Een schip, als bedoeld in het eerste lid, onder a, is voorzien van een verklaring van deugdelijkheid als bedoeld in artikel 11.1.2, eerste lid, en de verklaring van deugdelijkheid die op het schip betrekking heeft, of een (digitale) kopie daarvan, bevindt zich aan boord van het schip.</li> <li>3. De schipper van een schip dat is ingericht en wordt gebruikt voor het vast- of losmaken van zeeschepen, die een petroleumhaven bevaart, gebruikt een schip dat tevens voldoet aan het gestelde in artikel 5.8.</li> </ol>
<p><b>Toelichting van de wijziging van Artikel 11.2.4 Eisen aan bemanning en schepen die worden gebruikt voor het vast- en losmaken van zeeschepen</b></p> <p>Voorgesteld wordt om het bestaande vierde lid van artikel 11.2.4 te laten vervallen. Het vierde lid regelt dat schepen die gebruikt worden voor het vast- en losmaken van zeeschepen en die gebouwd zijn vóór 1 januari 2018 vanaf 1 januari 2028 moeten voldoen aan de eisen zoals die verwoord zijn in NEN 8431. In de afgelopen periode is echter duidelijk geworden dat het niet proportioneel is schepen gebouwd vóór 1 januari 2018 die reeds worden gebruikt om zeeschepen vast- en los te maken enkel vanwege het verstrijken van een datum conform de NEN-norm te certificeren. Het zijn immers onverkort veilige schepen. Met deze wijziging wordt bewerkstelligd dat schepen die ingrijpend worden verbouwd of worden omgebouwd, dan wel schepen die voor de eerste maal worden gecertificeerd, eveneens volgens de NEN 8431 moeten worden gecertificeerd. Schepen die zijn gebouwd vóór 1 januari 2018 kunnen blijven voldoen aan de op grond van artikel 11.1.2, eerste lid, voor de betreffende categorie gestelde eisen.</p>	
<p>Artikel 11.4.2 Vergunningvoorwaarden sjobedrijf</p>	<p>Artikel 11.4.2 Vergunningvoorwaarden sjobedrijf</p>

<p>Het college verleent een vergunning voor een sjobedrijf, indien het sjobedrijf:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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;</li> <li>in bezit is van een ISO 9002 certificaat of aantoonst dat het daarover binnen afzienbare termijn beschikt;</li> <li>ervoor zorgdraagt dat de onder zijn verantwoordelijkheid werkende sjorders, overeenkomstig het bepaalde in artikel 11.4.3, voldoende vakbekwaam, betrouwbaar en herkenbaar zijn, en;</li> <li>aan de sjorders een legitimatiebewijs verstrekt dat is voorzien van een goedgeijkende pasfoto en dat ten minste vermeldt: <ol style="list-style-type: none"> <li>de naam, <i>geboorteplaats en geboortedatum</i> van de sjorder, en;</li> <li>de naam van het sjobedrijf waar de sjorder in dienst is.</li> </ol> </li> </ol>	<p>Het college verleent een vergunning voor een sjobedrijf, indien het sjobedrijf:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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;</li> <li>in bezit is van een ISO 9001 certificaat of aantoonst dat het daarover binnen afzienbare termijn beschikt;</li> <li>ervoor zorgdraagt dat de onder zijn verantwoordelijkheid werkende sjorders, overeenkomstig het bepaalde in artikel 11.4.3, voldoende vakbekwaam, betrouwbaar en herkenbaar zijn, en;</li> <li>aan de sjorders een legitimatiebewijs, <b>fysiek of digitaal</b>, verstrekt dat is voorzien van een goedgeijkende pasfoto en dat ten minste vermeldt: <ol style="list-style-type: none"> <li>de naam <b>en voorletters</b> van de sjorder, en;</li> <li>de naam van het sjobedrijf waar de sjorder in dienst is.</li> </ol> </li> </ol>
--	--

**Toelichting van de wijziging van Artikel 11.4.2 Vergunningvoorwaarden sjobedrijf**  
 Artikel 11.4.2 wordt geactualiseerd door nu naar het vereiste ISO certificaat te verwijzen dat een sjobedrijf moet hebben. Daarnaast worden de vereisten aan de legitimatiepas van de sjorders in lijn gebracht met de bepalingen van de AVG. Verder is de legitimatieplicht aangepast in die zin dat sjorders, zich naast fysiek, in het vervolg ook digitaal kunnen legitimeren.

<p>Artikel 11.4.3 Verplichtingen sjorders</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>De sjorder beschikt bij indiensttreding bij een erkend sjobedrijf over een verklaring omtrent het gedrag.</li> <li>Het beroep van sjorder kan uitsluitend worden uitgeoefend door degene die één van de volgende opleidingen met goed gevolg heeft afgesloten: <ol style="list-style-type: none"> <li><i>Medewerker Havenoperaties, opgenomen in het CREBO onder nummer 93070 of nummer 95727, of;</i></li> <li><i>Assistent logistiek medewerker, opgenomen in het CREBO onder de nummers 93730 of 93732.</i></li> </ol> </li> <li>De sjorder is tijdens de sjobwerkzaamheden voorzien van het legitimatiebewijs, bedoeld in artikel 11.4.2, onder d.</li> <li>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.</li> </ol>	<p>Artikel 11.4.3 Verplichtingen sjorders</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>De sjorder beschikt bij indiensttreding bij een erkend sjobedrijf over een verklaring omtrent het gedrag.</li> <li>Het beroep van sjorder kan uitsluitend worden uitgeoefend door degene die één van de volgende opleidingen met goed gevolg heeft afgesloten: <ol style="list-style-type: none"> <li><b>Medewerker Havenoperaties MBO2, welke is voorzien van een CREBO-nummer, of;</b></li> <li><b>Assistent logistiek MBO1, welke voorzien is van een CREBO-nummer.</b></li> </ol> </li> <li>De sjorder is tijdens de sjobwerkzaamheden voorzien van het legitimatiebewijs, bedoeld in artikel 11.4.2, onder d.</li> <li>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.</li> </ol>
---	---

**Toelichting van de wijziging van Artikel 11.4.3 Verplichtingen sjorders**  
 In de verordening is opgenomen welke opleiding een sjorder moet hebben gevolgd. Naast dat naar de opleiding wordt verwezen, worden ook de CREBO nummers (door het Ministerie van OCW vastgestelde nummers) van de opleidingen genoemd. Voorgesteld wordt om niet meer naar de specifieke CREBO-nummers te verwijzen, aangezien deze vaak wijzigen. Hiermee wordt voorkomen dat bij een wijziging van een CREBO-nummer de Havenverordening tussentijds moeten worden aangepast en er onduidelijkheid ontstaat of een sjorder de juiste opleiding heeft gevolgd.

**Toelichting op de wijziging van de Havenverordening Schiedam 2020**  
 De Havenverordening Schiedam 2020 is door de gemeenteraad op 19-12-2019 vastgesteld (19VR084), en het 1e Wijzigingsbesluit op 28-9-2021 (21VR037). Op voorstel van het Havenbedrijf Rotterdam komt er een tweede wijziging. De gemeente Schiedam heeft conform de 'Samenwerkingsconvenant nautisch beheer zeehavens Schiedam 1999' het havenbeheer van de (buitendijkse) zeehavens uitbesteed aan

het Havenbedrijf Rotterdam. Een verplichting uit de samenwerking is dat de havenverordening van Schiedam dezelfde is als die van Rotterdam, onder regievoering van het Havenbedrijf. De nu voorliggende wijziging (22VR054) is ingegeven door veranderingen door de komst van de Omgevingswet en wat extra waarborgen voor veiligheid. Daarnaast worden een aantal technische wijzigingen voorgesteld waarmee onjuistheden worden gecorrigeerd of teksten verduidelijkt. De door de gemeenteraad vast te stellen gewijzigde Havenverordening zal op 1 januari 2023 in werking treden. De voorgestelde inhoudelijke wijzigingen zijn onder andere afgestemd met de gemeente Rotterdam, Zeehavenpolitie, DCMR Milieudienst Rijnmond, Koninklijke Roeiers Vereniging Eendracht (KRVE) en sjobedrijven. De wijzigingen hebben als doel om:

- een betere aansluiting van de uitzonderingen op de algemene regels voor het gebruik van bootlieden in lijn te brengen met de huidige praktijk;
- de eisen voor de legitimatie door de sjorders aan te passen als gevolg van de AVG;
- de nieuwe ligplaatszoneringsafstanden vast te stellen;
- het mogelijk maken dat gebieden kunnen worden aangewezen waar een generatorverbod geldt voor zeeschepen;
- inhoudelijke wijzigingen door te voeren als gevolg van veranderende en nieuwe wetgeving, waaronder scheepsafvalstoffenwetgeving en de Omgevingswet;
- enkele technische wijzigingen door te voeren.

## Artikel II

BIJLAGE 2 als bedoeld in artikel 7.1 van de Havenverordening Schiedam 2020 wordt als volgt gewijzigd:

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

IMDG Klasse	Zone A: Zeeschepen en binnenschepen 0-100 m. tot woonconcentraties	Zone B: Zeeschepen 100-300 m. tot woonconcentraties	Zone C: Zeeschepen 300-500 m. tot woonconcentraties	Zone D: Zeeschepen 500-800 m tot woonconcentraties	Zone E: Zeeschepen 800-1500 m. tot woonconcentraties	Buitenzone Zeeschepen min. 1500 m. tot woonconcentraties
1.1>1.6	<b>Verboden voor:</b> Totale hoeveelheid: Klasse 1.1, 1.2, 1.5: >25 kg Klasse 1.3: >5.000 kg Overig onbeperkt	<b>Verboden voor:</b> Totale hoeveelheid: Klasse 1.1, 1,5: >1.500 kg Klasse 1.2 >5.000 kg Klasse 1.3: >12.000 kg Overig onbeperkt	<b>Verboden voor:</b> Totale hoeveelheid: Klasse 1.1, 1,5: >12.000 kg Klasse 1.2: >12.000 kg Overig onbeperkt	<b>Verboden voor:</b> Totale hoeveelheid: Klasse 1.1, 1.5: >50.000 kg Overig onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt
2.1	<b>Verboden voor:</b> totale hoeveelheid >10.000 kg	<b>Verboden in verpakking met een lading &gt;13.000 kg voor de VN nummers:</b> , 1032, 1036, 1041, 1061, 1083 Overig onbeperkt	Onbeperkt	onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt
2.2	<b>verboden in verpakking met een lading &gt;13.000 kg voor de VN nummer 2451</b> Overig onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt

2.3	Verboden	<p><b>Verboden voor de VN nummers:</b> 1017, 1026, 1048, 1050, 1053, 1067, 1069, 1076, 1082, 2188, 2192, 2199, 2202, 2204, 2418, 2420, 2676, 3083</p> <p><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</p> <p>Overig onbeperkt</p>	<p><b>Verboden in verpakking met een lading &gt;13.000 kg voor de VN nummers:</b> 1017, 1026, 1048, 1050, 1053, 1067, 1069, 1076, 1082, 2188, 2192, 2199, 2202, 2204, 2418, 2420, 2676, 3083</p> <p>Overig onbeperkt</p>	<p><b>Verboden in verpakking met een lading &gt;13.000 kg voor de VN nummers:</b> 1017, 1026, 1048, 1050, 1053, 1067, 1069, 1076, 1082, 2188, 2192, 2199, 2202, 2204, 2418, 2420, 2676, 3083</p> <p>Overig onbeperkt</p>	<p><b>Verboden met meer dan 10 tankcontainers (per stuk &gt;13.000 kg) aan boord met VN nummer 1017,</b> 1026, 1048, 1050, 1053, 1067, 1069, 1076, 1082, 2188, 2192, 2199, 2202, 2204, 2418, 2420, 2676, 3083</p> <p>Overig onbeperkt</p>	Onbeperkt
3	<b>Verboden voor:</b> totale hoeveelheid >10.000 kg	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt
4.1>4.3	<p><b>Verboden voor VN nummer:</b> 1295</p> <p><b>verboden voor:</b>  totale hoeveelheid &gt;10.000 kg voor VN nummer: 1242</p> <p>Overig onbeperkt</p>	<p><b>Verboden voor VN nummer:</b> 1295</p> <p>Overig onbeperkt</p>	<p><b>verboden in verpakking met een lading &gt;13.000 kg voor de VN nummer: 1295</b></p> <p>Overig onbeperkt</p>	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt
5.1	<p><b>Verboden voor VN nummer:</b> 1745</p> <p><b>verboden voor:</b> totale hoeveelheid &gt;10.000 kg voor VN nummers: 1745 en 2495</p> <p>Overig onbeperkt</p>	<p><b>Verboden voor VN nummer:</b> 1745</p> <p>Overig onbeperkt</p>	<p><b>verboden in verpakking met een lading &gt;13.000 kg voor de VN nummer: 1745</b></p> <p>Overig onbeperkt</p>	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt
5.2	<b>Verboden voor:</b> totale hoeveelheid: > 10.000 kg	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt
6.1	<p><b>Verboden voor de VN nummers:</b> 1051, 1092, 1185, 1239, 1259, 1613, 1614, 2480, 2486, 3249</p> <p><b>Overige VN nummers verboden voor:</b> totale hoeveelheid &gt;10.000 kg</p>	<p><b>Verboden voor de VN nummers:</b> 1051, 1092, 1185, 1239, 1259, 1613, 1614, 2480, 2486, 3249</p> <p>Overig onbeperkt</p>	<p><b>Verboden in tankcontainers met een lading &gt;13.000 kg voor de VN nummers:</b> 1051, 1092, 1185, 1239, 1259, 1613, 1614, 2480, 2486, 3249</p> <p>Overig onbeperkt</p>	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt

6.2	Valt onder het besluit GGO en voedsel- en warenwetgeving					
7	Valt onder de Kernenergiewet					
8	<b>Verboden voor de VN nummers:</b> 1052, 1744, 1786, 1790, 1818  <b>Overige stoffen verboden voor:</b> totale hoeveelheid > 10.000 kg	<b>Verboden in voor de VN nummers:</b> 1052, 1744, 1786, 1790, 1818  Overig onbeperkt	<b>Verboden in verpakking met een lading &gt;13000 kg voor de VN nummers:</b> 1052, 1744, 1786, 1790, 1818  Overig onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt	Onbeperkt
9	Onbeperkt	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 en zijn in Netto Explosieve Massa (NEM)**

**Toelichting op de wijziging van Bijlage 2 behorende bij Artikel 7.1 Verbod ligplaatsinname schip met gevaarlijke stoffen**

In de havenverordening zijn regels opgenomen voor het ligplaats nemen voor schepen met gevaarlijke stoffen aan boord. Afhankelijk van de hoeveelheid gevaarlijke stof en de soort stof die het schip aan boord heeft moet bij het ligplaatsnemen een minimale afstand aangehouden worden tot woonconcentraties.

In lijn met de missie veilig van de Divisie Havenmeester Rotterdam (DHMR) van het Havenbedrijf Rotterdam heeft de havenmeester eind 2021 een onderzoek laten uitvoeren naar de afstanden die schepen met gevaarlijke stoffen moeten aanhouden tot woonconcentraties. De laatste berekening dateerde uit 2003. Nieuwe inzichten met betrekking tot kenmerken van gevaarlijke stoffen maakte dat de ligplaatszonerering toe was aan een herziening.

De ligplaatszonerering is een veiligheidscontour die rondom woonconcentraties wordt getrokken en waarbinnen schepen, die bepaalde hoeveelheden gevaarlijke stoffen aan boord hebben, geen ligplaats mogen nemen. Deze risicomaatregel is aanvullend op de veiligheidsafstanden die gemeenten en provincies moeten aanhouden bij het verlenen van (milieu)vergunningen aan bedrijven met gevaarlijke stoffen. Het eerste lid heeft betrekking op alle schepen, het tweede lid op alleen zeetankschepen.

De afstanden zijn gebaseerd op de veiligheidsnormen die in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) worden voorgeschreven en waar gemeenten en provincies aan zijn gehouden bij het verlenen van (milieu)vergunningen aan bedrijven met gevaarlijke stoffen. In de ligplaatszonerering wordt gekeken naar het effect van een incident met de gevaarlijke stoffen aan boord van schepen en wordt de kans dat het incident kan optreden niet meegewogen. Daarmee is deze meetmethode strenger dan de reguliere meetmethode en hierdoor staan in de ligplaatszonerering grotere veiligheidsafstanden dan wanneer het Bevi zou worden toegepast. Deze strengere meetmethode draagt bij aan de veiligheid in en in de omgeving van de haven.

Voor het berekenen van de veiligheidsafstanden van de klasse 1 stoffen (explosieven) is het door het RIVM opgestelde Rekenvoorschrift Omgevingsveiligheid, Module VI voor opslag van ontplofbare stoffen uit 2020 gebruikt.

De herijking heeft geleid tot een verschuiving van een aantal stoffen naar een andere ligplaatszone. Voor een verbeterde toepassing van de zonerering is een extra zone toegevoegd. Om aan te sluiten bij nationale regelgeving wordt er bij explosieven (klasse 1) ingedeeld volgens de netto explosieve massa. De veranderingen passen binnen de hoeveelheden die de bezoekende schepen afgelopen vijf jaar aan boord hebben gehad. Daarmee heeft deze wijziging geen gevolgen voor de gevestigde bedrijven.

**Artikel III**

Toelichting op de Havenverordening Schiedam 2020 wordt gewijzigd als volgt:

Huidige tekst	Voorgestelde tekst
---------------	--------------------

<p>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.</p>	<p>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 (<b>na invoering van de Omgevingswet en het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal)</b>) en Europese regelgeving, zoals het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren.</p>
<p><b>Scheepsafval</b> <i>"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.</i></p>	<p><b>Scheepsafvalstoffen</b> <b>De definitie is gewijzigd als gevolg van een wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door zeeschepen. In de voorgaande wet werd gesproken over 'scheepsafval', de nieuwe wet hanteert het begrip 'scheepsafvalstoffen. De definitie is dezelfde als die de wet gebruikt.</b> <b>"Scheepsafvalstoffen" is gedefinieerd als het afval van een schip met inbegrip van ladingresiduen, dat ontstaat tijdens de exploitatie van een schip of tijdens laad, los- en schoonmaakactiviteiten. 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 "scheepsafvalstoffen" ook ladinggebonden afval, zoals stuwhout en verpakkingsmateriaal. Ladingresiduen, zowel droog als nat, zijn stoffen die achterblijven na lossing van de lading en vallen ook onder deze definitie.</b></p>
<p>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 kademuren. Het is duidelijk dat ook vanaf de wal <i>de orde</i> en de veiligheid ongunstig kan worden beïnvloed. De verordening is tevens van toepassing op schepen die buiten de haven doch binnen de gemeentegrenzen direct of indirect gemeerd, ten anker of op spudpalen liggen aan of bij kaden, aanlegsteigers, meerpalen, ankergebieden of andere voorzieningen. Op schepen die gemeerd liggen buiten de haven, maar binnen de gemeentegrenzen - bijvoorbeeld aan een steiger op de Nieuwe Maas - is de verordening eveneens van toepassing, onafhankelijk van de vraag of de gemeente dan wel een particulier "beheerder" van deze steiger is. Door paragraaf 4 onder de werkingssfeer van het tweede lid te brengen is het varend sjourren van containers ook op Rijkswaerwegen verboden. Het derde lid is een uitzondering 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 Rijkswaerwegen.</p>	<p>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 kademuren. Het is duidelijk dat ook vanaf de wal <b>een efficiënt gebruik van de haven</b>, en de veiligheid ongunstig kan worden beïnvloed. De verordening is tevens van toepassing op schepen die buiten de haven doch binnen de gemeentegrenzen direct of indirect gemeerd, ten anker of op spudpalen liggen aan of bij kaden, aanlegsteigers, meerpalen, ankergebieden of andere voorzieningen. Op schepen die gemeerd liggen buiten de haven, maar binnen de gemeentegrenzen - bijvoorbeeld aan een steiger op de Nieuwe Maas - is de verordening eveneens van toepassing, onafhankelijk van de vraag of de gemeente dan wel een particulier "beheerder" van deze steiger is. Door paragraaf 4 onder de werkingssfeer van het tweede lid te brengen is het varend sjourren van containers ook op Rijkswaerwegen verboden. Het derde lid is een uitzondering 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 Rijkswaerwegen.</p>
<p>Artikel 1.7 Geldigheidsduur</p>	<p>Artikel 1.7 Geldigheidsduur</p>

<p>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. <i>In het tweede lid is bepaald dat de erkenning voor een bootliedenorganisatie voor onbepaalde duur kan worden verleend.</i> 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.</p>	<p>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. <b>Het tweede lid geeft de mogelijkheid om in bepaalde situaties hiervan af te wijken.</b> 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.</p>
<p>Artikel 1.9 Ontheffing en vrijstelling van geboden en verboden In de verordening <i>en het reglement</i> 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.</p>	<p>Artikel 1.9 Ontheffing en vrijstelling van geboden en verboden In de verordening 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.</p>
<p><i>Paragraaf 3 Ordening in en gebruik van de haven</i></p>	<p><b>Paragraaf 3 Efficiënt gebruik van de haven</b> <b>In de verordening is als een van de doelen genoemd, naast het milieu en de veiligheid, de ordening in de haven. Er is regelmatig verwarring ontstaan omtrent dit begrip, mede in verband met de burgemeestersbevoegdheden (openbare orde). Daarom is ervoor gekozen het begrip 'ordering' te vervangen door 'een efficiënt gebruik' omdat dat begrip beter aansluit bij wat bedoeld wordt.</b></p>
<p>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 <i>de ordening in de haven</i>. Het Bpr regelt de verkeersafhandeling, terwijl deze verordening het havengebruik regelt vanuit bepaalde belangen (<i>milieu, ordening</i> 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.</p>	<p>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 <b>een efficiënt gebruik van de haven</b>. Het Bpr regelt de verkeersafhandeling, terwijl deze verordening het havengebruik regelt vanuit bepaalde belangen (<b>milieu, efficiënt gebruik van de haven</b> 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.</p>
<p>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</p>	<p>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</p>

<p>een booreiland etc.). In de definitiebepalingen zijn de specifieke objecten onder het begrip 'schip' opgenomen.</p> <p>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.). <i>Indien een schip zich bevindt op een scheepswerf of bij een herstellingsinrichting geldt het verbod niet, voor zover de activiteiten vallen binnen de werkingssfeer van de vergunning die is afgegeven krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.</i></p>	<p>specifieke objecten onder het begrip 'schip' opgenomen.</p> <p>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.).</p> <p><b>Indien een schip zich bevindt bij een bedrijf waar deze activiteiten zijn toegestaan geldt het verbod niet, voor zover de activiteiten vallen binnen de werkingssfeer van de vergunning die is afgegeven krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht / de activiteiten zijn toegelaten op basis van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal).</b></p>
<p>Artikel 3.12 Maatregelen onttrekking economisch verkeer</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Dit artikel biedt de mogelijkheid om doeltreffende maatregelen op te kunnen leggen aan de kapitein, schipper of exploitant van het schip om <i>de ordening</i>, 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.</p>	<p>Artikel 3.12 Maatregelen onttrekking economisch verkeer</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Dit artikel biedt de mogelijkheid om doeltreffende maatregelen op te kunnen leggen aan de kapitein, schipper of exploitant van het schip om <b>het efficiënte gebruik van de haven</b>, 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.</p>
<p>Artikel 4.3 Gevaar, schade of hinder opleverende schepen</p> <p>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 <i>de ordening</i> veroorzaken of kunnen veroorzaken.</p> <p>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 bin-</p>	<p>Artikel 4.3 Gevaar, schade of hinder opleverende schepen</p> <p>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 <b>het efficiënte gebruik van de haven</b> veroorzaken of kunnen veroorzaken.</p> <p>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</p>



<p>nenkomst of van verblijf van het schip in de haven.</p>	<p>van de binnenkomst of van verblijf van het schip in de haven.</p>
<p>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. <i>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.</i> 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.</p>	<p>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. <b>Voorkomen moet worden dat een kleine scheepsreparatie plaatsvindt en uitgroeit tot een reparatie van grote omvang, met inherente veiligheidsrisico's en grote tijdsduur bij een bedrijf waar deze activiteiten niet zijn toegestaan. Daarom is in het eerste lid, onder b, opgenomen dat bij een bedrijf waar deze activiteiten niet zijn toegestaan de reparatieduur ten hoogste zeven dagen aaneengesloten (dus niet in parten van een of meer dagen) mag duren. 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.</b> 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.</p>
<p>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</p>	<p>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).</p>

<p>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 <i>omgevingsrecht</i> 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 <i>omgevingsrecht</i>. 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.</p> <p>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.</p> <p>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 <i>omgevingsrecht</i>.</p>	<p>Uit de Memorie van Toelichting van de Wvvs blijkt dat een overlap met de vergunningvereiste voor een inzamelvergunning conform de Wet algemene bepalingen <b>omgevingsrecht / Omgevingswet</b> 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 <b>omgevingsrecht / Omgevingswet</b>. Alleen bedrijven die beschikken over een op deze wet gebaseerde vergunning <b>dan wel bedrijven waar die activiteiten zijn toegelaten</b> 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.</p> <p>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.</p> <p>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 <b>omgevingsrecht/de algemene regels van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal)</b>.</p>
<p>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 afmeervoorziening, die behoort tot een ligplaats van een inrichting, waarvoor een omgevingsvergunning geldt. De veiligheidsvoorschriften voor overslag tussen een binnentankschip en een inrichting zijn neer-</p>	<p>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 afmeervoorziening, 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</p>

<p>gelegd 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 <i>vijfde</i> lid.</p> <p>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.</p> <p>Ook de andere bepalingen in dit artikel zijn erop gericht de aanwezige risico's te beheersen.</p>	<p>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 <b>eerste</b> lid.</p> <p>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.</p> <p>Ook de andere bepalingen in dit artikel zijn erop gericht de aanwezige risico's te beheersen.</p>
<p><i>Artikel 7.1 Verbod ligplaatsinname schip met gevaarlijke stoffen</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Het eerste lid heeft betrekking op alle schepen, het tweede lid op alleen zeetankschepen.</i></p>	<p>Artikel 7.1 Verbod ligplaatsinname schip met gevaarlijke stoffen</p> <p><b>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 veilige afstand van een woonconcentratie. De afstand wordt bepaald vanaf de stuwpositie van de gevaarlijke stoffen aan boord van het schip. Doel van deze ligplaatszoning is dat mocht er onverhoopt een incident plaatsvinden met een schip met een gevaarlijke stof, dat er een voldoende veilige afstand is tussen het schip en tussen bewoning. De ligplaatszoning is een veiligheidscontour die rondom woonconcentraties wordt getrokken en waarbinnen schepen, die bepaalde hoeveelheden gevaarlijke stoffen aan boord hebben, geen ligplaats mogen nemen. Deze risicomaatregel is aanvullend op de veiligheidsafstanden die gemeenten en provincies moeten aanhouden bij het verlenen van (milieu)vergunningen aan bedrijven met gevaarlijke stoffen. Het eerste lid heeft betrekking op alle schepen, het tweede lid op alleen zeetankschepen. In 2022 heeft een herijking plaatsgevonden op de veiligheidsafstanden die in Bijlage 2 zijn genoemd. De afstanden zijn gebaseerd op de veiligheidsnormen die in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) worden voorgeschreven en waar gemeenten en provincies aan zijn gehouden bij het verlenen van (milieu)vergunningen aan bedrijven met gevaarlijke stoffen.</b></p> <p>In de ligplaatszoning wordt gekeken naar het effect van een incident met de gevaarlijke stoffen aan boord</p>

	<p>van schepen en wordt de kans dat het incident kan optreden niet meegewogen. Daarmee is deze meetmethode strenger dan de reguliere meetmethode en hierdoor staan in de ligplaatszoning grotere veiligheidsafstanden dan wanneer het Bevi zou worden toegepast. Deze strengere meetmethode draagt bij aan de veiligheid in en in de omgeving van de haven. Voor het berekenen van de veiligheidsafstanden van de klasse 1 stoffen (explosieven) is het door het RIVM opgestelde Rekenvoorschrift Omgevingsveiligheid, Module VI voor opslag van ontplofbare stoffen uit 2020 gebruikt.</p>
<p><i>Artikel 11.2.1 Verbod vast- en losmaken schepen</i> 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.</p> <p>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 sleepers). 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.</p> <p>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.</p> <p>De uitzondering die wordt gemaakt ziet op exploitanten van veerverbindingen die hoogfrequent de haven aandoen. Op deze veerverbindingen wordt gebruik gemaakt van roll-on-</p>	<p>Artikel 11.2.1 Verbod vast- en losmaken zeeschepen Dit artikel bevat voorschriften over het vast- en losmaken van zeeschepen. Zeeschepen met een lengte van meer dan 75 meter moeten worden vast- en losgemaakt door een bootman. Schepen met een lengte van 75 meter of minder 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 2021.</p> <p>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.</p> <p>Het tweede lid bevat een aantal uitzonderingen op het verbod diensten van bootman te verrichten. De mogelijkheid om los 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 (bij aankomst geldt wel een plicht om gebruik te maken van bootlieden). Bij vertrek daarentegen geldt deze plicht niet: de situatie bij vertrek is duidelijker dan bij aankomst. Onder ander het te overbruggen hoogteverschil schip - kade is direct bekend; er mag vanuit worden gegaan dat de trossen goed zijn belegd op de walborders, omdat dit bij aankomst door bootlieden is gedaan, waardoor bij losmaken de kans op onverwachte verrassingen minimaal zal zijn; er kan met een zogenaamde dubbele bocht worden gewerkt voor de laatste trossen, waardoor de bemanningsleden niet van boord hoeven. Wel wordt een lengtegrens van 160 meter ingesteld die aansluit bij de PEC-lengtegrens (PEC C) - verreweg de meeste containerfeeders vallen binnen deze lengtegrens.</p> <p>Schepen waarvan de kapitein of eerste stuurman in het bezit is van een PEC kleine zeeschepen of een tijdelijke PEC kleine schepen als bedoeld in artikel 36, eerste lid, van de Loodsplichtregeling 2021 zijn vrijgesteld van de plicht gebruik te maken van bootlieden bij vast- en losmaken. Dit sluit aan bij de genoemde loodsplichtregeling: deze kapiteins of stuurlieden zijn ook vrijgesteld van loodsplicht.</p> <p>In het derde lid is bepaald dat de uitzonderingen niet gelden indien het een zeeschip betreft met gevaarlijke lading als bedoeld in artikel 1 van het Loodsplicht-</p>

*roll-offschepen. 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-offschepen hebben – als gevolg van de hoge aanloopfrequentie – 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-offschepen 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.*

**besluit 2021. Ook dit sluit aan bij het Loodsplichtbesluit 2021: deze schepen zijn ook niet vrijgesteld van loodsplicht.**

**In het vierde lid is bepaald dat het college een of meer afmeerlocaties kan aanwijzen waar nader door het college te bepalen categorieën van zeeschepen alleen mogen worden vast- of losgemaakt door een bootman als bedoeld in het tweede lid, onder a. Hierbij moet o.a. worden gedacht aan boei- en palenconfiguraties waar het niet mogelijk is voor de eigen bemanning om zelf veilig vast- en los te maken.**

**In het vijfde 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-offschepen. 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-offschepen hebben – als gevolg van de hoge aanloopfrequentie – 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-offschepen 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.

**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 de bootman aangesloten of in dienst zijn 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

<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>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 volcontinudienst, 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.</p>	<p>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 volcontinudienst, per uur, ten minste drie zeeschepen afzonderlijk in verschillende situaties wat betreft afmeting, type en locatie kunnen worden vast of losgemaakt. <b>In onderdeel d is de verplichting opgenomen dat een bootliedenorganisatie aan alle zeeschepen hun diensten moet aanbieden. Vanuit veiligheidsoogpunt is dit van groot belang. Het is onwenselijk dat door een bootliedenorganisatie bijvoorbeeld bepaalde type zeeschepen of locaties zouden worden uitgezonderd van hun dienstverlening. Dat zou er toe kunnen leiden dat zeeschepen op bepaalde locaties (bijv. op de boeien in de Wilhelminahaven) niet meer (veilig) zouden kunnen afmeren.</b> Tot slot verstrekt het bedrijf legitimatiebewijzen aan bootlieden.</p>
<p>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. <i>Voor de (bestaande) vastmakersboten geldt een overgangstermijn: vanaf 1 januari 2028 moeten alle vastmakersboten aan de nieuwe standaard voldoen.</i> Tevens is nieuw dat ook een (digitale) kopie</p>	<p>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. <b>Voor de (bestaande) vastmakersboten geldt dat op het moment dat het schip ingrijpend wordt verbouwd of omgebouwd, deze aan de nieuwe standaard moet voldoen.</b> Tevens is nieuw dat ook een (digitale) kopie van de verklaring van deugdelijkheid mag worden getoond, in plaats van de papieren versie ervan.</p>

<p>van de verklaring van deugdelijkheid mag worden getoond, in plaats van de papieren versie ervan.</p>	
<p><b>Artikel 11.4.2 Vergunningvoorwaarden sjorbedrijf</b> In dit artikel zijn de eisen opgenomen waaraan een sjorbedrijf 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, <i>geboorteplaats en geboortedatum</i> vermeld. Tevens dient op het legitimatiebewijs de naam van het sjorbedrijf te staan.</p>	<p><b>Artikel 11.4.2 Vergunningvoorwaarden sjorbedrijf</b> In dit artikel zijn de eisen opgenomen waaraan een sjorbedrijf 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 <b>en voorletters</b> vermeld. Tevens dient op het legitimatiebewijs de naam van het sjorbedrijf te staan.</p>
<p><b>Artikel 11.4.3 Verplichtingen sjorders</b> <i>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.</i> 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.</p>	<p><b>Artikel 11.4.3 Verplichtingen sjorders</b> <b>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 MBO2, of de opleiding Assistent logistiek MBO1 met goed gevolg heeft afgesloten. Voor beide opleidingen geldt dat de opleidingen een door de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap vastgesteld CREBO-nummer hebben.</b> 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.</p>

#### Artikel IV

Deze verordening treedt in werking op de dag na bekendmaking in het elektronisch gemeenteblad.

*Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 31 januari 2023*

*de griffier a.i.,*

*M.A.J.R. Hermans*

*de voorzitter,  
C.H.J. Lamers*