



## Bekendmaking aan de scheepvaart, tevens verkeersbesluit gebieden 'gemengd afmeren'

Nr. 020/2021

Gemeente Rotterdam

Verkeersbesluit gebieden 'gemengd afmeren'

De Havenmeester van Rotterdam, werkzaam bij Havenbedrijf Rotterdam N.V.,

Gelet op:

- artikel 2, eerste lid, onder a, sub 3, van de Scheepvaartverkeerswet, artikel 4, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet en artikel 8 Scheepvaartverkeerswet juncto artikel 5, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet;
- artikel 3 van het Besluit administratieve bepalingen Scheepvaartverkeer;
- artikel 7.07, derde lid, van het Binnenvaartpolitiereglement (verder: BPR);
- artikel 11.7, eerste lid, onder a, van het Besluit mandaat, volmacht en machtiging Rotterdam 2016;
- artikel 1 van de Beschikking aanwijzing bevoegde autoriteiten Binnenvaartpolitiereglement;

Overwegende dat:

- de wens bestaat om ligplaats(en) ten behoeve van diverse categorieën binnenschepen flexibel(er) te kunnen gebruiken mede gelet op de aangekondigde aanpassing van het CDNI waardoor een verbod op varende ontgassen voor kegelvoerende binnenschepen gaat gelden wat meer ligplaatscapaciteit gaat vergen en de reeds bestaande capaciteitsproblemen van ligplaatsen voor de binnenvaart;
- kleinere afstanden dan in artikel 7.07, eerste lid, BPR zijn vermeld door de bevoegde autoriteit kunnen worden toegestaan op grond van artikel 7.07, derde lid, BPR;
- de bijzondere gevallen genoemd in artikel 7.07, derde lid, BPR ruimer kunnen worden geformuleerd gezien de verbeterde veiligheid van kegelvoerende binnenschepen ten aanzien van de constructie van deze binnenschepen sinds de totstandkoming van artikel 7.07 BPR;
- de ruimere lezing van artikel 7.07, derde lid, BPR tevens wordt bevestigd door een risico-analyse die in 2020 heeft plaatsgevonden en waaruit is gebleken dat gemengd afmeren van kegelvoerende binnenschepen (zijnde binnenschepen die een bijkomend teken moeten voeren als bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, BPR en 3.14 lid 2 BPR) en niet-kegelvoerende binnenschepen onder specifieke voorwaarden, verantwoord is zonder rekening te houden met de afmeerafstand uit artikel 7.07, eerste lid, BPR;
- er in aanloop van een landelijk geldende beleidsregel vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een pilot binnen Rotterdam wordt gehouden om ervaring op te doen met het gemengd afmeren van specifieke binnenschepen die voldoen aan specifieke voorwaarden waarbij in afwijking van artikel 7.07, eerste lid, BPR geen afmeerafstanden worden gehanteerd;
- in het kader van deze pilot een aantal ligplaatsen zijn aangewezen om gemengd afmeren zonder afmeerafstanden mogelijk te maken;
- het in verband met de veiligheid noodzakelijk is de binnenschepen te benoemen die toestemming hebben om te meren of ligplaats te nemen op de ligplaatsen waar de pilot 'gemengd afmeren' geldt, en;
- het in verband met de veiligheid noodzakelijk is voor deze binnenschepen gedragsregels vast te stellen die zij verplicht moeten naleven op de ligplaatsen waar de pilot gemengd afmeren geldt.

Besluit vast te stellen:

### Verkeersbesluit gebieden 'gemengd afmeren'

#### Artikel 1 Definities

In dit besluit wordt verstaan onder:

- a. *binnenschip*: schip, niet zijnde een zeeschip, met uitzondering van zeeschepen waarvoor binnenvaart certificaten zijn afgegeven;
- b. *binnenschip geschikt voor het gemengd afmeren*: alle schepen met uitzondering van:
  - i. binnenschepen die gevaarlijke goederen vervoeren waarvoor drie bijkomende tekens zoals bedoeld in artikel 3.14 lid 3 BPR gevoerd dienen te worden;
  - ii. binnenschepen die lading in droge bulk vervoeren waarbij de aanvullende eis VE03 uit randnummer 7.1.6.12 van het ADN van kracht is.



- iii. binnenschepen geladen met bulkclading in vaste vorm waarvan de lading met ontsmettingsmiddelen is behandeld en die nog onvoldoende vrij is van ontsmettingsmiddelen;
  - iv. een duwbak of duwbakken die niet aan een duwboot is of zijn gekoppeld;
  - v. passagiersschepen;
  - vi. pleziervaartuigen;
  - vii. enkelwandige binnentankschepen die gevaarlijke stoffen vervoeren, uitgezonderd bilgeboden;
  - viii. binnenschepen, niet zijnde bunkerschepen die lading vervoeren met een vlammpunt van 55 graden Celsius of hoger, waarbij de aan boord zijnde gevaarlijke lading niet is aangemeld in het IVS next, of;
  - ix. zeeschepen waarvoor geen binnenvaart certificaten zijn afgegeven;
- c. *binnentankschip*: binnenschip, gebouwd voor of aangepast aan het vervoer van onverpakte vloeibare lading in ladingtanks;
- d. *BPR*: Binnenvaartpolitiereglement;
- e. *bunkeren*: het leveren van vaste, vloeibare of gasvormige brandstoffen of van elke andere energiebron die wordt gebruikt voor de aandrijving van binnenschepen of voor de algemene of specifieke energievoorziening aan boord van binnenschepen;
- f. *bunkerschip*: schip gebruikt voor het bunkeren;
- g. *pleziervaartuig*: schip dat is bestemd of wordt gebruikt voor sportbeoefening of vrijetijdsbesteding.

### Artikel 2 Toestemming ligplaatsen gemengd afmeren

Een binnenschip geschikt voor het gemengd afmeren mag op de hiernavolgende ligplaatsen direct of indirect afmeren zonder inachtneming van de afmeerafstanden als bedoeld in artikel 7.07, eerste lid, BPR: de ligplaatsen gelegen aan steiger 7 en 8 in het Hartelkanaal ter hoogte van oeverfrontnummer 6079 en 6081;

- a. de ligplaatsen gelegen aan de Antarcicakade tussen de bolders 9 tot en met 32 ter hoogte van de oeverfrontnummers 8244 en 8249;
- b. de steiger 2 in de 2<sup>e</sup> Petroleumhaven ter hoogte van oeverfrontnummer 3008, of;
- c. de ligplaatsen gelegen aan steigers 2, 3, 4 en 5 in het Calandkanaal, ter hoogte van oeverfrontnummers 5389, 5387, 5385 en 5384.

### Artikel 3 Nadere voorschriften

Op de in artikel 2 genoemde ligplaatsen is het verboden om:

- a. hijswerkzaamheden uit te voeren over een langszij afgemeerd schip heen;
- b. werkzaamheden te verrichten of te doen verrichten die verbandhouden met de bedrijfsgereedheid aanpassing, herstel, of verbetering van het schip of voorwerp of onderhoudswerkzaamheden waarbij vonkvorming mogelijk is;
- c. geen bemanningslid of bemanningsleden die het schip kunnen verhalen aan boord te hebben wanneer het schip niet direct aan de steiger afgemeerd ligt;
- d. een schip dat direct aan de steiger ligt afgemeerd onbemand achter te laten zonder contactgegevens te melden aan het Haven Coördinatie Centrum;
- e. LNG, methanol of waterstof te bunkeren;
- f. open vuur te gebruiken of te roken buiten de woning of het stuurhuis, deuren en ramen dienen in geval van open vuur of roken in de woning of het stuurhuis gesloten te zijn;
- g. vonkvorming te veroorzaken;
- h. onderhoud aan het ladingsysteem uit te voeren, indien het een binnentankschip betreft;
- i. open of deels gesloten monsternamen toe te passen, te ventileren met andere binnenschepen langszijde, schoon te maken of om andere redenen tanks te openen, indien het een binnentankschip betreft;
- j. lading over te slaan;
- k. bij gebruik van walstroom de walstroomkabel door de ladingzone van een naastgelegen schip of de naastgelegen binnenschepen te laten lopen;
- l. binnen de ladingzone van een ander schip te komen indien men dit andere schip gebruikt om zich van en naar de wal te verplaatsen, of;
- m. hinder of overlast te veroorzaken voor naastliggende binnenschepen.

### Artikel 4 Preferenties

Bij het meren of ligplaats nemen op de ligplaatsen als bedoeld in artikel 2, wordt geadviseerd om:

- a. bij het ligplaats nemen te zorgen dat de woning, het stuurhuis en de machinekamer niet naast de ladingzone van een kegelvoerend schip ligt;
- b. minderjarigen niet zonder begeleiding via een kegelvoerend schip de wal of een ander schip te laten betreden;
- c. deuren van de accommodatie en machinekamer gesloten te houden;
- d. te zorgen dat de ventilatieopeningen van de ladingtankruimten van een binnentankschip niet ter



- hoogte van de woning en stuurhuis van langs zij liggende binnenschepen komen te liggen, en;
- e. te zorgen dat bij een onbemand binnenschip, indien deze direct aan de steiger ligt, onder toezicht is gesteld van een persoon die binnen een uur kan ingrijpen, voor zover er geen wachtsman conform artikel 7.08, eerste lid, BPR aan boord wordt vereist.

#### **Artikel 5 Inwerkingtreding**

Dit besluit wordt gepubliceerd in de Staatscourant en treedt in werking op 5 april 2021.

#### **Artikel 6 Citeertitel**

Dit besluit wordt aangehaald als: Verkeersbesluit gebieden 'gemengd afmeren'.

Aldus vastgesteld op 1 maart 2021

*DE HAVENMEESTER VAN ROTTERDAM,  
R.J. de Vries*

#### **Bezwaarclausule**

Ingevolge de Algemene Wet Bestuursrecht kan een belanghebbende binnen zes weken na bekendmaking bezwaar maken tegen dit besluit door het indienen van een bezwaarschrift. Het bezwaarschrift dient te worden gericht aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Rotterdam, t.a.v. de Algemene Bezwaarschriftencommissie, Postbus 1011, 3000 BA te Rotterdam.

Het bezwaarschrift dient te worden ondertekend en bevat ten minste de naam en het adres van de indiener, de dagtekening, een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht, alsmede de gronden van het bezwaar.

Indien u er voor kiest om u te laten vertegenwoordigen, verzoeken wij u om een machtiging te (laten) overleggen. Het indienen van een bezwaar heeft geen schorsende werking. Indien onverwijld spoed dit vereist kan, hangende de bezwaarschriftenprocedure, een schorsing of voorlopige voorziening worden gevraagd van de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Rotterdam, sector Bestuursrecht, Postbus 50951, 3007 BM te Rotterdam. Hieraan zijn griffiekosten verbonden.

Correspondentieadres:  
Havenbedrijf Rotterdam N.V.  
Divisie Havenmeester  
Haven Coördinatie Centrum  
tel: 010-252 1000  
fax: 010-252 1600  
vhf: Kanaal 14  
HCC@portofrotterdam.com  
World Port Center  
Bezoekadres: Wilhelminakade 909 / Havennummer 1247  
Postadres: Postbus 6622, 3002 AP Rotterdam



## TOELICHTING

De huidige wetgeving waarin de afmeerafstanden tussen binnenschepen met verschillende seinvoering of het uit elkaar houden van tankers en droge ladingschepen is geregeld, is tientallen jaren oud. In de tussentijd heeft de ontwikkeling van de techniek niet stil gestaan. Zowel bij de regelgevende autoriteiten, de marktpartijen, toezichhouders en alle andere betrokkenen was de vraag of de argumenten nog valide zijn die indertijd aanleiding gaven voor deze afmeerafstanden. Samen met alle partijen is een risico-analyse gehouden waaruit blijkt dat de huidige afmeerafstanden verantwoord aangepast kunnen worden met behoud van het huidige hoge veiligheidsniveau. Onder bepaalde condities is het verantwoord om binnenschepen met verschillende seinvoering naast elkaar af te meren. Dit geldt ook voor tankschepen en stukgoedschepen. Hierdoor is het mogelijk om de bestaande infrastructuur voor ligplaats voor binnenvaart efficiënter te gebruiken en kunnen lange wachttijden en een zoektocht naar ligplaatsen voor de binnenvaart worden voorkomen. Er is een proces ingezet om de Europese regelgeving op dit gebied aan te passen. Vooruitlopend daarop wordt gewerkt aan een landelijke beleidsregel door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Om de voorwaarden voor gemengd afmeren, die uit de risico-analyse naar voor zijn gekomen, in praktijk te toetsen wordt op enkele ligplaatsen in de haven van Rotterdam een pilot gehouden. In Rotterdam wordt de pilot geregeld op basis van dit Verkeersbesluit waarin de Havenmeester van Rotterdam als bevoegde autoriteit invulling geeft aan zijn bevoegdheid op grond van artikel 7.07, derde lid, van het Binnenvaartpolitiereglement om af te wijken van de afmeerafstanden genoemd in artikel 7.07, eerste lid, van het Binnenvaartpolitiereglement. Daarbij wordt ook de bebording aangepast bij de betreffende steigers. Er geldt op de ligplaatsen waar deze pilot wordt gehouden toestemming om te meren of om ligplaats te nemen voor de binnenschepen als genoemd in artikel 1, sub c, van dit Verkeersbesluit. De pilot loopt van 5 april 2021 tot het moment dat een landelijke beleidsregel van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat van kracht wordt en deze ook in het Rotterdamse havengebied is geïmplementeerd. Dit wordt eind 2021 verwacht.

### Artikelsgewijze toelichting

#### **Artikel 1**

In artikel 1 zijn de definities opgenomen waaronder die van de binnenschepen die toestemming hebben om gemengd af te mogen meren of ligplaats te nemen op een viertal ligplaatsen die genoemd zijn in artikel 2.

Een aantal categorieën van binnenschepen zijn uitgesloten van het gemengd afmeren. Dit komt door de individuele risicoprofielen van deze binnenschepen of omdat zij bepaalde activiteiten uit moeten voeren die niet verenigbaar zijn met gemengd afmeren. In de toekomst zal voor deze binnenschepen ook altijd ruimte moeten zijn op steigers waar gemengd afmeren niet wordt toegestaan.

Verder worden er binnenschepen met droge bulk genoemd waarbij wordt verwezen naar het ADN, waar een aanvullende eis wordt gesteld als er bij het vervoer van een bepaald product gas of damp kan ontwikkelen. Ook de binnenschepen die deze stoffen vervoeren worden uitgesloten voor gemengd afmeren.

Van binnenschepen die deelnemen aan de pilot en die gevaarlijke lading aan boord hebben is het noodzakelijk om altijd te weten welke gevaarlijke lading zij aan boord hebben. Niet alleen om te kunnen evalueren of de pilot het gewenste effect heeft gehad, maar met name om, als er incidenten zijn, de hulpverleners direct te kunnen informeren of en zo ja, welke gevaarlijke lading aan boord is. Als er immers gemengd wordt afgemeerd, is het niet met zekerheid te zeggen of er sprake is van een incident met gevaarlijke stoffen. Via IVS next wordt door schippers altijd aangegeven welke lading er aan boord is als zij vertrekken uit Rotterdam of Rotterdam aandoen. Voor verhaalreizen binnen Rotterdam gebeurt dit echter niet. Bij gemengd afmeren is dit een onwenselijke situatie. Om die reden moeten de binnenschepen die deelnemen aan de pilot en gevaarlijke lading aan boord hebben ook voor verhaalreizen hun lading melden in IVS Next. Deze verplichting geldt niet voor bunkerschepen die lading vervoeren met een vlampunt van 55 graden Celsius of hoger.

#### **Artikel 2**

In artikel 2 zijn de ligplaatsen genoemd waar gemengd mag worden afgemeerd door de in artikel 1, sub c, genoemde binnenschepen die geschikt zijn voor het gemengd afmeren. Deze ligplaatsen zijn voor gemengd afmeren gereserveerd om te kunnen testen of de gestelde voorwaarden in de praktijk



uitvoerbaar zijn. Omdat op basis van de risico-analyse is vast komen te staan dat niet alle categorieën van binnenschepen veilig kunnen deelnemen aan de pilot die op deze ligplaatsen wordt gehouden, hebben alleen de binnenschepen die geschikt zijn voor gemengd afmeren toestemming om op die ligplaatsen af te meren.

### **Artikel 3**

Er zijn bepaalde activiteiten die uitgevoerd mogen worden op binnenschepen als zij samen afgemeerd liggen met soortgelijke binnenschepen. Die activiteiten kunnen onverenigbaar zijn als het afmeren gemengd plaatsvindt. Daarom is op basis van de risico-analyse een aantal voorschriften opgenomen om deze activiteiten te reguleren.

Als een binnenschip niet kan voldoen aan deze voorwaarden moet een andere ligplaats gekozen worden dan een ligplaats die is aangewezen voor gemengd afmeren. Het kan zijn dat binnenschepen geladen of leeg van gevaarlijke stoffen afgemeerd liggen naast andere binnenschepen. Daarbij zullen deze andere binnenschepen rekening moeten houden met de risico's die voortkomen uit de gevaarlijke lading aan boord van het binnenschip dat naast hen ligt. Dit houdt in dat ontstekingsbronnen voorkomen moeten worden. Andersom geldt dat een binnenschip met gevaarlijke stoffen met zijn activiteiten weer rekening dient te houden met de binnenschepen die ernaast afgemeerd kunnen liggen. Het vrijkomen van ladingdampen moet in dat geval voorkomen worden.

Onder hijswerkzaamheden als bedoeld in artikel 3, onder a, wordt onder andere het van en aan boord zetten van een auto, verstaan. Wanneer het binnenschip direct aan de steiger ligt afgemeerd, waardoor de kraan niet over een langszij afgemeerd binnenschip heen hoeft te draaien, mag er wel gebruik worden gemaakt van die kraan. Het is ook belangrijk dat bij betreding van een binnenschip, bijvoorbeeld bij het nemen van overpad om het eigen binnenschip te bereiken, rekening gehouden wordt met de risico's van het binnenschip dat betreden moet worden. In dat geval moet men zich conformeren aan de regels die gelden voor het betreden van de ladingzone van dat binnenschip. Het is ook niet toegestaan om lading over te slaan. Wanneer een binnenschip een ander binnenschip voorziet van vloeibare brandstoffen voor de voortstuwing, het bunkeren, of bijvoorbeeld drinkwater is dit wel toegestaan.

Bij gemengd afmeren is het belangrijk dat rekening wordt gehouden met de mogelijkheid om tijdig in te kunnen grijpen in geval van een incident. Om die reden is het niet toegestaan een binnenschip onbemand te laten liggen in zo een positie dat andere binnenschepen niet direct kunnen vertrekken. Dit is ook de reden dat bij het onbemand achterlaten van een binnenschip dat direct aan de steiger afgemeerd ligt, dit gemeld moet worden aan het Haven Coördinatie Centrum zodat er altijd contactgegevens bekend zijn.

Bij gemengd afmeren zal er ook een variëteit ontstaan in de opvarenden aan boord van binnenschepen. Niet iedereen zal op de hoogte zijn van de activiteiten of risico's die gangbaar zijn op het binnenschip dat naast hen ligt. Daarom moet extra gelet worden op het voorkomen van hinder en gevaar. Denk daarbij aan stank-, licht- of geluidsoverlast. Wat op het ene binnenschip een heel normale gang van zaken is, kan hinder veroorzaken voor het binnenschip dat ernaast ligt afgemeerd.

### **Artikel 4**

Om het gemengd afmeren in de praktijk soepel en zonder problemen te laten verlopen zijn er aanbevelingen opgesteld in artikel 4, Preferenties. Dit zijn aanbevelingen waarbij een beroep wordt gedaan op de eigen verantwoordelijkheid van de schipper. Een aantal van deze aanbevelingen is in praktijk niet altijd realiseerbaar, dat is ook de reden waarom deze niet verplicht zijn.