

Toelichting bij de Verordening op het binnenwater 2010 (VOB)

PLAATSBEPALING VAN DE VHB

In dit hoofdstuk beschrijven we de reikwijdte van de VOB, alsmede de relatie van de verordening tot aanverwante regelgeving op het gebied van verkeer, milieu en ruimtelijke ordening.

Reikwijdte van de VOB

Water en Amsterdam zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden: het 'blauwe goud' is een kenmerkende en waardevolle kwaliteit van de stad. In de verdeling van de verantwoordelijkheden voor dit water is de volgende driedeling te maken.

- *Water als transportsysteem (nautisch vaarwegbeheer)*: De scheepvaart over de vaarwegen vraagt om een nautische (verkeerstechnische) ordening (vaarrichting, afmeerverbod, etcetera). In grote lijnen is de stad verdeeld over twee gemeentelijke nautische beheerders, te weten het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied over het *havengebied* en de dienst Binnenwaterbeheer over het *binnenwater*. De VOB vormt een (gemeentelijke) aanvulling op de landelijke wet- en regelgeving die de nautische beheerders tot hun beschikking hebben voor het toezicht op een vlot en veilig verloop van het scheepvaartverkeer.
- *Water als onderdeel van de openbare ruimte*: Water maakt onderdeel uit van de openbare ruimte. Stadsdelen zijn verantwoordelijk voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. Op basis van de VOB zijn stadsdelen bevoegd om vergunningen af te geven voor het afmeren van woonboten, bedrijfsvaartuigen, objecten en het aanleggen van steigers. Natuurlijk moeten hierbij de voorwaarden van de waterbeheerder (de Keur) en de nautisch vaarwegbeheerder (bv. doorvaartprofielen) in acht worden genomen.
- *Water als 'fysiek systeem' (waterbeheer)*: Waterbeheerders beheren de *kwantiteit en kwaliteit* van het watersysteem. Het Rijk en de provincie zijn hier bevoegd gezag, waarbij taken op- of overgedragen zijn aan respectievelijk Rijkswaterstaat of aan waterschappen. Het waterbeheer valt buiten de gemeentelijke bevoegdheden - en dus buiten de VOB.

Verhouding tot aanverwante regelgeving - verkeersregulering

Voor het gebruik van de Nederlandse binnenwateren bestaat regelgeving op verschillende niveaus. Belangrijk is de Scheepvaartverkeerswet (SVW - 1988) die het wettelijke kader biedt voor de waterverkeersdeelnemers op zee en op de binnenwateren. Ingevolge deze wet is een algemene maatregel van bestuur uitgevaardigd: het Binnenvaartpolitierglement (BPR). Dit reglement houdt verkeersregels ter voorkoming van aanvaring of aandrijving, waarbij het concreet gaat om zaken als gedragsregels, het voeren van lichten, het gebruik van de marifoon, het afmeren, enz.

Artikel 121 van de Gemeentewet laat het gemeentebestuur de bevoegdheid om lokale verordeningen te maken ten aanzien van onderwerpen waarin ook hogere regelgeving voorziet, mits deze verordening niet strijdig is met de hogere regelgeving. Of een verordening en een hogere regeling hetzelfde onderwerp regelen, wordt bepaald aan de hand van de motieftheorie. Indien een hogere en een lagere regeling dezelfde gedragingen reguleren met hetzelfde motief, wordt er gesproken van hetzelfde onderwerp.

Voor de VOB betekent dit dat zolang het gemeentebestuur niet op grond van verkeersmotieven tekens plaatst, dit naar eigen inzicht kan gebeuren. Een voorbeeld hiervan is het instellen van een afmeerverbod voor de ambtswoning van de Burgemeester: dit wordt niet ingesteld met een motief tot verkeersregulering, maar veeleer met het oog op de veiligheid. Een dergelijk besluit wordt gebaseerd op de VOB. Indien het verkeersmotief wel een rol speelt, dienen de regels van de SVW en het BPR gevolgd te worden.

Verhouding tot aanverwante regelgeving - inrichting openbare ruimte

De VOB bevat geen inhoudelijke bepalingen die betrekking hebben op de ruimtelijke inrichting, bijvoorbeeld óf een woonboot ergens permanent mag worden afgemeerd. Hiertoe zijn veeleer de Wet op de Ruimtelijke Ordening en het bestemmingsplan de aangewezen juridische instrumenten. Bij afgifte van een ligplaatsvergunning toetst het bestuursorgaan vervolgens - onder andere op basis van het bestemmingsplan - of dit vanuit de optiek van de ruimtelijke ordening is toegestaan. In de notitie “woonboten opnemen in bestemmingsplannen” wordt uitgebreid ingegaan op de complexe relatie tussen bestemmingsplan en wonen op woonboten (zie www.binnenwaterbeheer.nl).

De Woningwet is niet van toepassing op woonboten en daarmee ook niet het hiermee samenhangende regime van bijvoorbeeld bouwvergunningen. Een ander gevolg is dat hinder-, geluids- en andere milieuzones formeel niet gelden voor ligplaatsvergunningen. In de praktijk wordt per geval beoordeeld in hoeverre de wettelijke ruimte wordt benut.

De VOB stelt wel een vergunningplicht voor verbouw en vervanging van een woonboot. Voor de beoordeling van dergelijke vergunningsaanvragen kunnen stadsdelen welstandsbeleid voor woonboten vaststellen. Vanuit het project Wonen op water is een ‘gereedschapkit’ voor welstandsbeleid vastgesteld; dit instrumentarium staat stadsdelen ten dienste bij de formulering van hun welstandsbeleid.

Verhouding tot aanverwante regelgeving – zorg voor het milieu

Tot de taken van het gemeentebestuur behoort een veilig en milieuverantwoord beheer.

De VOB stelt in aanvulling op de Wet milieubeheer (Wm) en de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) aanvullende regels zodat een veilige en milieuverantwoorde afwikkeling in het kader van een verantwoord havenbeheer gewaarborgd blijft.

De regels bij of krachtens de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) vgs zijn ter bevordering van de openbare veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De regels zijn van toepassing op de gehele vervoersketen van gevaarlijke stoffen. Maar ook de handelingen gerelateerd aan het vervoer, zoals het laden en lossen of het laten staan of liggen van de vervoermiddelen waarin of waarop zich gevaarlijke stoffen, of resten daarvan, bevinden.

Ook kortstondige opslag van gevaarlijke stoffen tijdens het vervoer valt onder de Wvgs. De Wvgs beperkt zich tot de gevaarlijke stoffen Aanvullend, via de VOB, is het daarom nodig om voor milieuschadelijke, die niet vallen onder de categorie gevaarlijke stoffen, nadere regels te stellen.

Hoofdstuk 1. Algemene begripsomschrijvingen en procedurebepalingen

§ 1.1 Algemene begripsomschrijvingen

Artikel 1.1.1 Begripsbepalingen

a. Binnenschip.

De binnenscheepvaart maakt een essentieel onderdeel uit van de Amsterdamse (haven)activiteiten. Er wordt veelvuldig in deze verordening gesproken over een schip of een schipper. Een schip omvat tevens een binnenschip; het begrip schipper heeft uitsluitend betrekking op een binnenschip. Voorts biedt de verordening in art. 2.3.4, vierde lid, de basis voor een door Burgemeester en Wethouders vast te stellen regeling voor zogeheten oud-schippers: voormalige schippers die meestal gepensioneerd zijn.

b. Binnenwater

Het binnenwater omvat hier het gebied buiten de haven. De optelsom van de haven en het binnenwater levert het openbaar water op. Het onderscheid is gemaakt voor de bepalingen waarin de reikwijdte zich alleen uitstrekt tot het binnenwater.

g. en l. Kapitein/schipper

De omschrijving van de begrippen kapitein en schipper is ruimer dan hieronder in de praktijk wordt verstaan. Als de formele kapitein of schipper verstek laat gaan, is er volgens deze omschrijving altijd iemand die als zodanig functioneert.

h. Openbaar water

Het begrip "openbaar" heeft hier geen bijzondere juridische betekenis, zoals dat wel voor openbare wegen geldt. Openbaar water wordt hier in feitelijke zin gebruikt en omvat al het water dat voor het publiek toegankelijk is of voor enig gebruik open staat voor vervoer over water. Water dat aan een andere eigenaar dan de gemeente behoort of is verhuurd, maar dat feitelijk wel door de scheepvaart wordt gebruikt, blijft openbaar. De openbaarheid kan worden opgeheven of beperkt indien de eigenaar de toegankelijkheid door feitelijke maatregelen verhindert of beperkt.

§ 1.2 Procedurebepalingen

Artikel 1.2.5 Schriftelijke of mondeling vergunning of ontheffing

In het geval er sprake is van een mondeling besluit (art. 1.2.5, tweede lid) zal dit ten behoeve van de rechtsbescherming van derden zo spoedig mogelijk achteraf schriftelijk worden bevestigd. In de nieuwe redactie is de mogelijkheid toegevoegd om deze schriftelijke bevestiging achterwege te laten als redelijkerwijs aangenomen mag worden dat niemand hieraan behoefte heeft. Deze toevoeging voorkomt onnodige juridisering.

Artikel 1.2.9 Aanwijzingen

De verordening omvat een groot aantal verschillende operationele handelingen, waarbij het van belang is dat van gemeentewege concrete aanwijzingen kunnen worden gegeven. Deze bepaling schept daartoe de mogelijkheid; via (sub)mandaat zullen de havenmeester en de beheerder binnenwater hieraan vorm kunnen geven. Uitgangspunt is de mogelijkheid om bevoegdheden met een operationeel karakter te mandateren. Dit behoeft verder geen wettelijke regeling, aangezien het systeem van de Gemeentewet met zich brengt dat mandaat aan een ambtenaar vrijwel altijd geoorloofd is.

Hoofdstuk 2. Bepalingen met betrekking tot het gebruik en beheer van het openbaar water

§ 2.1 Algemene bepalingen

Artikel 2.1.1 Tekens

Verkeerstekens die een verbod of een gebod bevatten, kunnen op grond van het BPR worden afgekondigd als dat in het belang is van het gestelde in art. 3 van de Scheepvaartverkeerswet. Er kan evenwel behoefte zijn aan ordening om andere dan verkeerstechnische motieven. Het gebruik van tekens op grond van deze verordening is dan ook niet gebaseerd op het in goede banen leiden van het verkeer op het water, maar op andere motieven, te weten: ordening

te water, openbare orde, veiligheid en milieu. De term verkeerstekens wordt in de verordening daarom ook niet gebruikt. Er wordt, ter onderscheiding, gesproken van "tekens".

De onderhavige bepaling vormt de basis waarop onder meer het ligplaatsbeleid gestalte kan worden gegeven door het, conform het geldende planologisch kader, plaatsen van tekens of het afkondigen van voorschriften inzake de ligplaatsverdeling.

Artikel 2.1.2 Overlast

De toegenomen drukte op het water maakt het noodzakelijk overlast, zoals geluidshinder en andere hinderlijke gedragingen op het water, tegen te kunnen gaan. In de redactie van het artikel is aansluiting gezocht bij de formulering in de APV.

Het tweede lid regelt dat, daar waar mogelijk, schippers gebruik móeten maken van op de wal geplaatste nutsvoorzieningen, zoals elektriciteitskasten in plaats van de eigen generatoren. Dit voorkomt onnodige geluidsoverlast. De aanwijzingen kunnen ook betrekking hebben op de wijze waarop op een nutsvoorziening wordt aangesloten, bij voorbeeld ter voorkoming van een wirwar aan kabels en dergelijke.

Artikel 2.1.3 Gebruik van (verkeers)objecten

Op grond van art. 1.13 van het BPR mag men geen verkeerstekens gebruiken om daaraan bij voorbeeld te meren. De hier geformuleerde bepaling richt zich niet alleen tot de schipper, maar ook tot de zwemmer of surfer. Het artikel is aangevuld met een tweede lid om het oneigenlijk gebruik van afmeervoorzieningen tegen te gaan.

Artikel 2.1.4 Gebruik sluizen en bruggen

Deze bepaling beoogt het misbruiken van sluizen en bruggen tegen te gaan. Het artikel verbiedt een breed scala van activiteiten die op en vanaf bruggen en sluizen kunnen worden ondernomen, zoals vissen, zwemmen of het opslaan van goederen.

Artikel 2.1.5 Verwijderen obstakels

Het artikel beoogt te voorkomen dat onnodig bruggen moeten worden geopend met het gevolg dat het verkeer op het land wordt geblokkeerd. Hiervan is sprake als de betrokkene zelf vrij eenvoudig voorzieningen kan treffen waardoor de doorgang zonder het openen van een brug mogelijk is.

§ 2.2 Algemene bepalingen ligplaatsen

Artikel 2.2.1 Begripsomschrijvingen

a. Woonboot

In de verordening is met betrekking tot deze categorie voor een verzamelbegrip gekozen dat het meest aansluit bij het gangbare taalgebruik, te weten: woonboot. Het gebruik als of het bestemd zijn tot wonen is bepalend, of een vaartuig of object op het openbaar water als zodanig moet worden aangemerkt. Het begrip bestemmen is geobjectiveerd en derhalve niet afhankelijk van hetgeen een belanghebbende voor ogen heeft met het object.

De beantwoording van de vraag, of een object als woonboot kan worden aangemerkt, dient te geschieden naar spraakgebruik. De betrokken boot moet naar bouw of inrichting of uiterlijke kenmerken duidelijk, naar objectieve maatstaven, als woonboot te herkennen zijn.

Oorspronkelijke vrachtschepen of (grote) voormalige pleziervaartuigen zijn, als ze bewoond worden, ook als woonboot te herkennen.

In de definitie is een afbakening toegevoegd richting de Woningwet. Op IJburg worden namelijk zgn. waterwoningen gerealiseerd. Een waterwoning is een volledig drijvende woning die nimmer bestemd is (geweest) om te varen en enkel horizontaal en vertikaal mee drijft met het waterpeil. Bepaald is dat deze woningen onder de Woningwet vallen. Om dubbelloop tussen de VOB en de Woningwet te vermijden is deze afbakening aan de definitie toegevoegd.

b. Bedrijfsvaartuig

Onder het begrip bedrijfsvaartuig is eveneens begrepen het bedrijfsvaartuig dat niet meer geschikt is om te varen. Het gaat hier om vaartuigen die niet hoofdzakelijk voor goederenvervoer zijn bestemd en ook niet als zodanig worden gebruikt, zoals een hotelboot of een scheepsreparatieboot. Binnenschepen zijn dus geen bedrijfsvaartuigen in de zin van deze verordening.

c. Passagiersvaartuig

Bedrijfsvaartuigen voor het bedrijfsmatig vervoeren van personen te water, alsmede vaartuigen die bedrijfsmatig ter beschikking worden gesteld aan personen om daarmee zelf recreatief te gaan varen, zijn in deze categorie ondergebracht. Passagiersvaartuigen zijn dus een species van bedrijfsvaartuigen. Ook bij voorbeeld waterfietsen, die bedrijfsmatig geëxploiteerd worden, vallen onder de definitie.

d. Pleziervaartuig

Het begrip varende recreatie geeft onder meer het onderscheid aan tussen een pleziervaartuig en een (meestal duurzaam op een ligplaats afgemeerde) woonboot. Ook hier heeft het begrip bestemmen een objectieve betekenis. De beantwoording van de vraag, of een vaartuig als pleziervaartuig kan worden aangemerkt dient, evenals bij woonboten, te geschieden naar spraakgebruik.

Het vaartuig dient naar bouw, inrichting en uiterlijke kenmerken duidelijk, naar objectieve maatstaven, als zodanig te herkennen zijn. Een belanghebbende die een buitenboordmotor hangt aan bij voorbeeld een dekschuit, kan daarmee dus niet zijn object bestemmen tot pleziervaartuig. Als een pleziervaartuig bij voorbeeld duidelijk waarneembaar permanent bewoond wordt, wordt het een woonboot en zal het onder het woonbotenregime komen te vallen.

e. Object

Onder het begrip object vallen voorwerpen en vaartuigen die niet onder één van de andere begripsomschrijvingen zijn te brengen. Tevens zijn hieronder begrepen in aanbouw zijnde schepen, vaartuigen, casco's enz. Vanwege het in aanbouw zijn is het niet reëel de bepalingen voor de desbetreffende categorie in volbouwde staat van toepassing te verklaren.

Voor de beoordeling of iets een object dan wel onderdeel van een woonboot is, geldt het bepaalde in artikel 3:4 van het Burgerlijk Wetboek. Enkel als iets niet zonder schade afgescheiden kan worden geldt het als bestanddeel van de woonboot en gelden bijvoorbeeld de verbouwingsregels. In de overige gevallen is sprake van een object en geldt het regime van artikel 2.5.2.

f. Watergebonden activiteit

Om voor een ligplaatsvergunning voor een bedrijfsvaartuig in aanmerking te komen kan als voorwaarde worden gesteld dat de bedrijfsactiviteiten watergebonden dienen te zijn (zie artikel 2.4.1 lid 4). Over de exacte duiding van het begrip 'watergebonden' is de afgelopen jaren discussie gevoerd. Door toevoeging van deze definitie verduidelijkt de wetgever zijn intentie om met artikel paal en perk te kunnen stellen aan de groei van het aantal coffeeshopboten, hotelboten, etcetera. Deze activiteiten behoeven immers niet noodzakelijkerwijs op het water plaats te vinden en hebben al zeker geen aanwijsbare en/of vanzelfsprekende binding met het water. Anderzijds maakt de omschrijving duidelijk dat activiteiten als bunkeren van water en brandstof, slepen, scheepsreparaties als watergebonden activiteiten geduid moeten worden.

Artikel 2.2.3 Anti-hop bepaling

Zonder ligplaatsvergunning is het verboden om met een woonboot ligplaats in te nemen. Wanneer een woonboot toch zonder ligplaatsvergunning wordt afgemeerd heeft een bestuursorgaan op haar territoir de mogelijkheid dwangmiddelen zoals bestuursdwang toe te passen. De kans is reëel dat wanneer een woonboot ergens onder dwang verdwijnt, deze elders in de stad weer opduikt en zich als zodanig schuldig maakt aan 'hoppen'. In deze verordening is daarom de bevoegdheid om dwang toe te passen centraal gehouden wanneer er steeds weer opnieuw in een ander stadsdeel ligplaats wordt ingenomen terwijl het duidelijk is dat de woonboot niet vergunbaar is. Door het op de A-lijst plaatsen van dit artikel houdt ons College de bevoegdheid om de 'hoppende' eigenaar aan te schrijven en zijn woonboot uit geheel Amsterdam te verwijderen. Een en ander behoudens de mogelijkheid van legalisatie in een bepaald stadsdeel.

Gemakshalve wordt er gesproken van woonboot. Hetzelfde geldt nochtans mutatis mutandis voor bedrijfsvaartuigen en objecten.

Artikel 2.2.4 Haven

Deze verordening is van toepassing op het binnenwater. De ligplaatsbepalingen zoals opgenomen in de paragrafen 2 tot en met 5 van dit hoofdstuk gelden echter ook voor het havengebied. Aangezien de verordening die van toepassing is binnen het havengebied van Amsterdam een regionaal karakter heeft, in die zin dat de havenverordeningen in de Noordzeekanaalgemeenten Velsen, Beverwijk, Zaanstad en Amsterdam gelijkkluidend zijn, en deze zich primair richt tot de beroepsvaart in de (zee)havens, is er voor gekozen om deze ligplaatsbepalingen niet in de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied op te nemen. In het havengebied is de havenmeester verantwoordelijk voor de uitvoering en het beheer van deze ligplaatsbepalingen.

§ 2.3 Woonboten

Het woonbotenbeleid is een aan de stadsdelen overgedragen bevoegdheid; bijna alle bepalingen over woonboten zijn dan ook decentraal toe te passen. Ieder stadsdeel is daarmee zelf verantwoordelijk voor met name het beleid ten aanzien van woonboten en voor het eventueel stellen van regels met betrekking tot milieu, welstand en afmetingen binnen het kader van de verordening.

Artikel 2.3.1 Ligplaatsvergunning woonboot

Het vergunningenstelsel heeft betrekking op al het openbaar water in de stad. Een gebied waar volgens een geldend bestemmingsplan woonboten aanwezig mogen zijn, is niet hetzelfde als een aangewezen officiële plaats of een ligplaats daarbuiten. Of in concreto met een woonboot ligplaats mag worden ingenomen, hangt ook af van het resultaat van de afweging van de in art. 2.3.1 genoemde belangen.

Voor het verlenen van de vergunning dient primair vast te staan dat de woonboot ook daadwerkelijk voor woonverblijf mag worden gebruikt op grond van de in art. 2.3.2 geldende regels. Hiermee wordt bevorderd dat de beschikbare ligplaatscapaciteit daadwerkelijk voor de in aanmerking komende woonboten wordt aangewend.

Bij het behandelen van de aanvraag om een vergunning kunnen met het oog op de *welstand* overwegingen met betrekking tot het passen in de omgeving worden betrokken. De mogelijkheid bestaat dat op bepaalde locaties voor een bepaalde categorie woonboten geen, maar voor een andere categorie wel een ligplaatsvergunning zal worden verleend.

Daarnaast kunnen voorschriften worden gesteld in het belang van *ordering te water, veiligheid, het milieu en de vlotte en veilige doorvaart*. Bij het verlenen van de vergunning kan onder meer worden bepaald op welke concrete plaats de woonboot mag worden afgemeerd, wat de toegestane lengte, breedte, hoogte of diepgang van de boot is en welke afstand het ten opzichte van andere vaartuigen dan wel de wal of een brug moet innemen. Ook kan de vergunning worden losgekoppeld van specifieke eisen, maar waarbij de vergunninghouders wel zijn gebonden aan nadere door het College te stellen regels, die betrekking hebben op de voormelde motieven.

Artikel 2.3.2 Nadere regels woonboten

Het stellen van regels met betrekking tot registratie en (brand)veiligheid als in het eerste lid opgenomen, is centraal gehouden vanwege respectievelijk het belang van doelmatigheid van beheer en de meer algemene gelding van de hier bedoelde veiligheidsregels. Het opnemen van een bepaling voor het stellen van regels met betrekking tot (brand)veiligheid is nodig, omdat de Woningwet - en daarmee de Bouwverordening - niet van toepassing is op woonboten. De Brandbeveiligingsverordening 1995, waarin veiligheidsregels opgenomen zijn, is van toepassing op woonboten, maar niet op schepen die op grond van de Binnenschepenwet over een Certificaat van Onderzoek beschikken.

Woonboten die op grond van de Binnenschepenwet over een Certificaat van Onderzoek beschikken, worden geacht te voldoen aan het gestelde in het eerste lid van dit artikel. Dit kan zich bijvoorbeeld voordoen bij die woonboten waarmee tevens varende activiteiten worden ondernomen. De in het tweede lid genoemde regels met betrekking tot afmetingen zullen vooral nauw samenhangen met de specifieke aard en omstandigheden van de locaties waar een ligplaats kan worden ingenomen en hebben derhalve mede betrekking op de stedenbouwkundige inpassing.

Dit artikel vormt de juridische basis voor het welstandsbeleid op het water. Zo kan het College met het oog op welstand onder meer regels stellen met betrekking tot de stedenbouwkundige inpasbaarheid en de maximale lengte van de in te nemen ligplaats. Ook kan het College ten behoeve van dit beleid categorieën van woonboten onderscheiden.

Artikel 2.3.3 Vervangen woonboot

Het vervangen van een woonboot kan een grote impact hebben op de omgeving; daarom wordt het aan regels onderworpen die het College kan stellen. Daarbij wordt gedacht aan regels die opgesteld worden met het oog op ordening op het water, welstand, openbare orde, veiligheid en milieu.

Artikel 2.3.4 Verbouwen woonboot

Deze bepaling regelt de situatie van het wijzigen van de staat van een woonboot door op-, aan- of verbouw of vergroting ervan. Het beoogt te voorkomen dat zonder nadere afweging een groter of anderszins ongewenst beslag op de openbare ruimte zou worden gelegd dan wel dat zonder nadere afweging de uiterlijke staat zou wijzigen. Stadsdelen kunnen voor hun gebied nadere beleidsregels vaststellen, waarbij het bijvoorbeeld mogelijk is om kleine verbouwingen vrijstelling van de vergunningplicht te geven.

Wanneer de romp (of casco) van een woonboot vervangen of onherkenbaar veranderd wordt is geen sprake van verbouwing maar van een nieuwe woonboot.

Artikel 2.3.5 Woonverblijf anders dan op een woonboot

Deze bepaling vormt een complement van art. 2.3.1 en beoogt in het belang van een doelmatig ligplaatsenbeheer het ontstaan van een verkapte vorm van wonen te water te voorkomen dan wel tegen te gaan.

Het verbod van het eerste lid is niet van toepassing op binnenschepen. Gelet op de aard van deze schepen doet zich hier niet de situatie voor van het ontstaan van een ongewenste vorm van wonen op het water. Het derde lid scheidt de mogelijkheid ontheffing te verlenen. Dit is vooral bedoeld voor het geval dat een vaartuig niet hoofdzakelijk een woonfunctie heeft en waarvan de bijkomende woonfunctie niet op bezwaar stuit. Hierbij kan worden gedacht aan een dienstwoning voor die situaties dat het voor de uitoefening van een bedrijf noodzakelijk is dat een betrokken bedrijfsvaartuig mede wordt bewoond. Het wonen is dan afhankelijk van het bedrijf en legt in het algemeen geen beslag op ligplaatscapaciteit.

Charterbedrijven waarbij het chartervaartuig ook bewoond wordt, zullen, afhankelijk van de omstandigheden van het geval, een ontheffing kunnen krijgen in de zin van dit artikel, derde lid. Een afweging aan andere belangen, zoals bestemmings- en milieuregelingen, zal uiteraard ook moeten worden verricht. De omstandigheden van het geval zullen bepalend zijn voor de keuze van de in te nemen ligplaats en de duur van de ontheffing.

Op grond van het vierde lid kan het College aan zogeheten oud-schippers toestaan woonverblijf op een voormalig binnenschip te hebben. Dit betreft formalisering van een reeds zeer oude praktijk. Het zal hier om een beperkt aantal gevallen gaan, waarin wordt toegestaan dat een bepaalde (vaak gepensioneerde) schipper voor een nader vast te stellen termijn op zijn voormalig binnenschip woonverblijf mag houden. De regeling zal betrekking hebben op personen die een zodanig lange periode actief zijn geweest in de bedrijfsmatige beroepsvaart en daardoor dat milieu als hun woonomgeving beschouwen, dat het vanuit sociaal oogpunt redelijk is hen in (de nabijheid van) deze omgeving woonverblijf te laten houden. Op basis van de beschikbare ligplaatscapaciteit en de omstandigheden van het geval zal bepaald worden welke ligplaats mag worden ingenomen. De ontheffing is rechtstreeks gekoppeld aan de persoon van de oud-schipper. De bevoegdheid is centraal gehouden omdat de betrokken ligplaatsen uitsluitend in de haven zullen zijn gelegen. Het Gemeentelijk Havenbedrijf voert de regeling uit.

§ 2.4 Bedrijfsvaartuigen

Om voor vergunning in aanmerking te komen moeten bedrijfsvaartuigen gericht zijn op het uitoefenen van watergebonden activiteiten of de aan- of afvoer van materialen over water. Het regime is zoveel mogelijk hetzelfde als dat voor woonboten. De mogelijkheid is opgenomen dat het College voor een specifieke categorie een concrete locatie kan aanwijzen (lid 2), waar in afwijking van het gestelde in het derde lid de eis van watergebondenheid niet hoeft te gelden. In dat geval zal ook het verbod en vergunningenstelsel niet gelden voor dat bepaalde watergebied of die bepaalde ligplaats. Hiermee kan elke gewenste economische activiteit die ook in de omgeving past, mogelijk worden gemaakt zonder afhankelijk te zijn van het criterium "watergebonden". Wel zal een vaartuig in dat gebied aan dezelfde eisen die ook aan vergunninghouders worden gesteld, moeten voldoen ingevolge art. 2.4.2.

Lid 6 vormt de juridische grondslag voor een regeling die het mogelijk maakt reeds lang vooruit een ligplaats te reserveren.

2.4.5 Passagiersvaartuigen

Passagiersvaartuigen zijn een species van het begrip bedrijfsvaartuig. Met deze soort bedrijfsvaartuigen wordt zowel ligplaatscapaciteit ingenomen als varende gebruik gemaakt van het water. De toestemming voor de exploitatie van een passagiersvaartuig is in het belang van de

beschikbare ruimte op het water en een voorwaarde om in aanmerking te komen voor een ligplaatsvergunning.

Het verbod op vervoer van passagiers en goederen is niet van toepassing op de primaire vaarwegen. Het is echter niet de bedoeling dat door deze uitzondering alsnog sprake kan zijn van goederen- en/of passagiersvervoer dat uitsluitend gericht is op Amsterdam. Om deze reden is de uitzondering van de vergunningplicht niet van toepassing indien sprake is van op Amsterdam gerichte activiteiten.

Per 1 april 1991 geldt voor een groot aantal bedrijfsvaartuigen, bestemd voor personenvervoer te water, op grond van de Binnenschepenwet de verplichting te beschikken over een geldig Certificaat van Onderzoek. De schippers moeten over een geldig vaarbewijs beschikken.

De specifieke regels die gelden voor rondvaartboten zullen zoveel mogelijk overeenkomstig worden toegepast op de kleine vaartuigen waarvoor de Binnenschepenwet en het Binnenschepenbesluit geen regels stellen. Een klein vaartuig volgens die regelgeving is een vaartuig bestemd voor vervoer van 12 of minder personen en kleiner dan 15 meter. Te denken valt aan watertaxi's en andere kleine schepen waarmee personen worden vervoerd. Voor deze categorie is aanvullende regeling noodzakelijk. Zo zal een klein vaarbewijs voor deze categorie vaartuigen verplicht worden gesteld, tenzij de hogere regeling hierin zal voorzien.

Aan de overige vaartuigen die niet onder de Binnenschepenwet en het Binnenschepenbesluit vallen, zoals waterfietsen, zouden eveneens op grond van dit lid eisen kunnen worden gesteld. Het vierde lid maakt het verder mogelijk regels in het belang van het milieu te stellen. Door de intensivering van het vervoer te water is het noodzakelijk, deze mogelijkheid in de verordening op te nemen.

Het vijfde lid biedt tevens uitdrukkelijk de mogelijkheid, zo nodig, een volumebeleid te voeren, gekoppeld aan onderscheiden wateren. De bepaling betreft een centrale bevoegdheid vanwege het in het algemeen grensoverschrijdende karakter van het personenvervoer te water. Voor zover er personenvervoer te water plaatsheeft op afgesloten watergebieden in stadsdelen, is er evenwel geen bezwaar tegen overdracht van de bevoegdheid van het eerste lid. Hierbij kan worden gedacht aan onder meer de Noorder IJ Plas, de Gaasperplas, het Kinselmeer en de Groote Braak.

Het zevende lid maakt het mogelijk om bedrijfsvaartuigen of bepaalde categorieën bedrijfsvaartuigen die hun activiteiten uitvoeren in de haven vrij te stellen van vergunningsplicht. De haven heeft andere karakteristieken dan het binnenwater (havenbekkens versus grachten) en de noodzaak tot het invoeren van een vergunningstelsel is niet aangetoond. De in de haven geldende regelgeving, onder meer een reserveringssysteem voor ligplaatsen en een invaarverbod voor havenbekkens, biedt reeds voldoende ruimte voor een adequaat beheer.

§ 2.5 Overige vaartuigen

Artikel 2.5.1 Pleziervaartuigen

Wanneer het gaat om niet-passerende pleziervaartuigen die in Amsterdams openbaar water worden afgemeerd, zal er aangifte voor het jaartarief worden gedaan in het kader van de Binnenhavengeldverordening. Wanneer dat gebeurt, krijgt de aangever een vignet (sticker) dat ingevolge het eerste lid van dit artikel zichtbaar moet worden aangebracht op het vaartuig. Passerende vaartuigen of vaartuigen in particulier water in Amsterdam zullen veelal aangifte doen voor kortere termijnen, waarbij geen vignet wordt uitgereikt. In principe kan van oudsher overal in Amsterdam (waar geen lokaal afmeerverbod geldt) vrij worden afgemeerd met een pleziervaartuig. De hier opgenomen regeling sluit aan bij dit regime. Alleen voor grote

pleziervaartuigen geldt een afmeerverbod. Ontheffing kan evenwel worden verleend, bijvoorbeeld op basis van de historische waarde van het pleziervaartuig. Ook kunnen speciale plekken voor grote pleziervaartuigen worden aangewezen. Bij het bepalen van de lengte, langer dan 12 meter, is aangesloten bij de ervaring in de praktijk: de meeste (echte) pleziervaartuigen zijn niet langer dan 12 meter. De reden voor het verbod voor grote pleziervaartuigen was aanvankelijk, dat er steeds meer grote vaartuigen werden afgemeerd die eigenlijk geen pleziervaartuig zijn, maar in toenemende mate illegaal werden bewoond. Teneinde grip op deze ontwikkeling te krijgen werd het afmeren van grote pleziervaartuigen gebonden aan een verbod-met-ontheffingenstelsel. Inmiddels is de schaarste aan kaderuimte een minstens even belangrijk argument hiervoor.

Artikel 2.5.2 Objecten

In het belang van een doelmatig gebruik van de ligplaatscapaciteit geldt voor deze categorie eveneens een verbod. Het verbod om op enigerlei wijze het water te misbruiken is vergelijkbaar met art. 8.1 van de APV waarin een soortgelijk verbod voor de openbare weg is opgenomen. Evenals ten aanzien van de openbare weg is het voor het openbaar water noodzakelijk maatregelen te kunnen nemen waarmee het naar eigen inzichten "inrichten" van het water kan worden tegengegaan.

In de vigerende verordening werd bij 'drijfsels' aan en op het water onderscheid gemaakt tussen 'voorwerp' (2.17 oud) en 'stationerend vaartuig' (2.14 oud). De omschrijvingen ervan waren echter niet sluitend: beiden zeggen namelijk dat iets een voorwerp cq. stationerende vaartuig is als het niet als stationerend vaartuig cq. voorwerp is aan te merken. Om hierin te voorzien is ervoor gekozen om deze categorieën samen te voegen tot 'object', in die zin dat het verboden is om in, op of boven het water objecten aan te brengen of te plaatsen. Het College kan objecten aanwijzen waarvoor het verbod niet geldt en kan van het verbod tevens een ontheffing verlenen. Hiermee wordt de vraag of iets nu een stationerend vaartuig of een voorwerp is omzeild, want alles valt binnen de categorie objecten. Ter onderscheid of iets een object dan wel een deel van de woonboot is, is in de toelichting het onderscheid van aard en nagelvast opgenomen. Als iets alleen met schade aan de woonboot verwijderd kan worden (dan zit iets dus aard en nagelvast aan de woonboot vast) dan is het geen object, maar onderdeel van de woonboot en moet iets via de verbouwingsregels afgehandeld worden. Anders geldt het regime van objecten (dus mag niet, tenzij een ontheffing, of tenzij een goedgekeurd object).

Het artikel biedt de mogelijkheid om specifieke categorieën aan te wijzen waarop het verbod om voorwerpen in, op of boven het openbaar water te plaatsen, niet van toepassing is. Dit biedt de mogelijkheid om bijvoorbeeld noodzakelijke toegangssteigers toe te laten als categorie.

Ten aanzien van in aanbouw zijnde schepen, andere vaartuigen of casco's is het uitgangspunt dat dergelijke activiteiten in principe op een scheepswerf thuishoren en niet in het openbaar water. In art. 3.3.1 wordt dit onderwerp geregeld. Tevens dient te worden voorkomen dat met het uitoefenen van dergelijke activiteiten ruimtebeslag wordt gelegd op openbaar water.

Hoofdstuk 3. Bepalingen in het belang van ordening, veiligheid en milieu, samenhangend met het toelatings- en meerregime

§ 3.1 Algemene bepalingen

Artikel 3.1.1 Begripsbepalingen

De regels bij of krachtens de Wet vervoer gevaarlijke stoffen zijn, ter bevordering van de openbare veiligheid, van toepassing op de gehele vervoersketen van gevaarlijke stoffen, van verlader tot transporteur. Hieronder zijn ook begrepen handelingen gerelateerd aan het vervoer, zoals laden en lossen, het laten staan of laten liggen van de vervoermiddelen waarin of waarop zich gevaarlijke stoffen of resten daarvan bevinden en het ter vervoer aanbieden en aannemen.

Ook het nederleggen van gevaarlijke stoffen tijdens het vervoer valt onder deze wet. Nederleggen tijdens het vervoer is kortstondige opslag waarbij bij voorbaat duidelijk moet zijn dat de stoffen en preparaten worden neergelegd met het oog op aansluitend vervoer. Tijdstip van het verdere vervoer en eindbestemming ten tijde van het nederleggen dienen vast te staan. Deze omschrijving komt voort uit de parlementaire behandeling van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. De Wet milieugevaarlijke stoffen treedt dan terug. Deze wet bevat o.a. regels voor de verpakking en etikettering van gevaarlijke stoffen en preparaten.

Op vervoer binnen een inrichting kunnen naast regels bij of krachtens de Wet vervoer gevaarlijke stoffen ook regels bij of krachtens de Wet milieubeheer van toepassing zijn. Een vergunning in het kader van de Wet milieubeheer kan voorschriften over vervoer bevatten. Aanvullende voorschriften mogen op grond van de Wet milieubeheer worden gesteld indien de Wet vervoer gevaarlijke stoffen onvoldoende waarborgen biedt. Volgens jurisprudentie kan een schip zelfstandig als een inrichting worden aangemerkt. Ook kan een schip deel uitmaken van een inrichting. Of dit het geval is moet aan de hand van concrete omstandigheden worden bepaald. De bepalingen van deze verordening zijn derhalve aanvullend op deze regelingen.

§ 3.2 Bepalingen in het belang van ordening en veiligheid

Artikel 3.2.2 Bedrijfsklaar hebben van een schip

In vergelijking tot het oliehavengebied geldt voor zee- en binnenschepen daarbuiten een soepeler regime ten aanzien van het bedrijfsklaar hebben van het schip, mits het VBG hierover geen regels stelt. Dit kan met betrekking tot bepaalde gevaarlijke stoffen het geval zijn. Met bepaalde (combinatie) tankschepen mag in specifieke gevallen, op grond van art. 3.4.1 tweede en derde lid VOB, buiten het oliehavengebied ligplaats worden ingenomen. Dit maakt het noodzakelijk dat deze schepen in noodgevallen zo snel mogelijk de ligplaats kunnen verlaten. In het tweede en vierde lid zijn hiervoor expliciete maatregelen voorgeschreven. Voor binnenschepen, niet gebruikt of bestemd voor vervoer in bulk van vloeistoffen of gassen, is een dergelijke verplichting niet opgenomen; deze schepen zijn kleiner van constructie en kunnen gemakkelijker worden verhaald. De eisen voor schepen in het oliehavengebied zijn gesteld i.v.m. de gevaarstelling binnen dit gebied. Voor schepen niet geladen met gevaarlijke stoffen die in het oliehavengebied afgemeerd liggen kan het eveneens noodzakelijk zijn dat zij in noodgevallen hun ligplaats onmiddellijk kunnen verlaten.

Artikel 3.2.4 Verhalen anders dan op eigen aanvraag

Schepen kunnen in de weg liggen als bijvoorbeeld een calamiteit op het land of op het water moet worden bestreden. Tevens kunnen schepen zelf door een calamiteit gevaar lopen. Daarnaast zijn er openbare orde- en andere motieven denkbaar die het noodzakelijk maken dat een schip (tijdelijk) moet worden verhaald. Voor Sail bijvoorbeeld dienen de woonboten die hier gelegen zijn voor de duur van het evenement verhaald te worden. De verhaalsmogelijkheid voor werkzaamheden aan gemeente-eigendommen spreekt voor zich. De bevoegdheid tot en de regeling van het uitoefenen van bestuursdwang is opgenomen in de Gemeentewet en in de Algemene wet bestuursrecht. Daarbij geldt - spoedeisende gevallen uitgezonderd - dat de overtreder eerst zelf in de gelegenheid moet worden gesteld om een einde

te maken aan de overtreding. Geeft de overtreder geen gevolg aan de aanzegging, dan kan op kosten van de overtreder tot verhalen worden overgegaan.

In het tweede lid wordt de mogelijkheid geboden om te verhalen zonder dat hier een aanzegging aan de betrokkene aan vooraf gaat. Mocht deze situatie zich voordoen, dan is er geen sprake van een overtreding en derhalve geen grondslag voor het uitoefenen van bestuursdwang. De kosten van het verhalen zullen daarom niet worden verhaald.

De situatie dat de kapitein of schipper of rechthebbende onbekend is, zal zich voordoen in het geval dat zij in redelijkheid niet kunnen worden achterhaald. Vanwege het spoedeisende karakter zal de in het tweede lid opgenomen bevoegdheid van het College aan de havenmeester respectievelijk de beheerder binnenwater worden gemandateerd.

§ 3.3 Bescherming openbaar water en milieu

Artikel 3.3.1 Verbouwings-, herstel- of sloopwerkzaamheden

Op verbouwings-, herstel- of sloopwerkzaamheden die zich voordoen in dan wel uitstrekken tot het openbaar water, de haven, het havengebied en het binnenwater, is de onderhavige bepaling van toepassing. Daar de veiligheid en het milieu bij deze werkzaamheden in het geding zijn, zijn al deze activiteiten onder de verbodsbepaling gebracht. De hoofdlijn is dat dergelijke werkzaamheden op een werf worden uitgevoerd waar de werkzaamheden op grond van een vergunning krachtens de Wet milieubeheer en Wet verontreiniging oppervlaktewateren mogen worden verricht.

Op werkzaamheden waarvan geen gevaar, schade of hinder valt te verwachten is het verbod niet van toepassing; zie hiervoor het derde lid, waarbij tevens wordt gewezen op het bestaan van artikel 4.18 van de APV.

Veelal zullen verbouwingen van bijvoorbeeld woonboten niet onder het verbod vallen. Of men krijgt ontheffing ingevolge het vierde lid, omdat bij woonboten vaak geen sprake is van een grote impact op de omgeving.

Artikel 3.3.2 Vrijkomen van stoffen en dergelijke

Dit artikel is van belang in verband met de overlast die ten gevolge van stof-, rook- en roetvorming e.d. kan optreden. In de meeste gevallen zullen de bijzondere wetten geen uitkomst bieden als bij de uitstoot van stoffen, gassen en dampen e.d. effecten waarneembaar zijn op de omgeving. De Wet inzake de luchtverontreiniging ziet toe op het verontreinigen van de lucht, maar biedt bij het in incidentele gevallen vrijkomen van stof, rook, roet et cetera onvoldoende houvast voor het nemen van maatregelen ter voorkoming van overlast of hinder voor de havengebruikers.

Milieu- en veiligheidswetten hebben betrekking op een inrichting en bieden geen grondslag om in gevallen als hier bedoeld op te treden; zodoende geeft deze bepaling een aanvullende regeling

Artikel 3.3.3 Stoffen of voorwerpen in het openbaar water

Met dit artikel wordt beoogd zo snel mogelijk maatregelen te kunnen treffen wanneer een dergelijke calamiteit zich voordoet. De opgelegde alertheid van de vervuiler en van degene die van een dergelijk voorval weet heeft moeten hieraan bijdragen. Tevens is uitdrukking gegeven aan de gedachte dat de vervuiler verantwoordelijk is voor de gevolgen van zijn daden. Uiteraard zal dit artikel eerst zijn dienst bewijzen als de milieuwetgeving geen adequaat antwoord biedt voor de ontstane problemen. Met name moet hier worden gedacht aan de Wet verontreiniging oppervlaktewateren en de Wet milieubeheer. Regels bij of krachtens deze wetten leggen veelal verplichtingen op aan degene die een inrichting drijft of aan de vergunninghouder om

onvoorziene lozingen te melden en om maatregelen te treffen. Dit artikel heeft derhalve een aanvullend karakter.

Artikel 3.3.4 Boord-boordoverslag van overige onverpakte vloeibare stoffen

Uit milieuoverwegingen is het gewenst dat bepaalde onverpakte niet schadelijke of gevaarlijke vloeibare stoffen, zoals melasse, niet in het water terecht komen. Het artikel heeft zowel betrekking op overslag tussen zeetankschepen en binnentankschepen als op overslag tussen zeetankschepen en binnentankschepen onderling. De in het derde lid genoemde nadere regels betreffen onder andere het invullen van een controlelijst.

Artikel 3.3.5 Met ontsmettingsmiddelen behandelde lading

Dit artikel regelt hoe omgegaan dient te worden met schepen waarvan de lading reeds is behandeld.

Krachtens de Bestrijdingsmiddelenwet zijn deskundigen aangewezen dan wel erkend die onder meer verklaringen afgeven over het gasvrij zijn van een ruimte.

Regelmatig komen in de haven schepen waarvan de lading is behandeld met middelen die gassen afgeven ter ontsmetting van die lading. Het komt voor dat deze middelen nog werkzaam zijn of dat de ladingstoestand zodanig is dat de behandelde ruimten in het schip nog niet voldoende gasvrij zijn of bij het lossen in een toestand kunnen komen dat gassen op dat moment vrijkomen.

In de Bestrijdingsmiddelenwet en in deze Verordening zijn regels gegeven met betrekking tot dit onderwerp. Deze regels richten zich op ontsmettingsmiddelen die in Nederland worden toegepast. De hiervoor bedoelde schepen zijn evenwel buiten Nederland behandeld met bedoelde middelen, waarover ingevolge het RCLZ gegevens moeten worden verstrekt. Voorts is het zo dat in het algemeen de veiligheid op de ligplaats waar gelost gaat worden slechts dan is gewaarborgd indien uit metingen is gebleken dat de concentratie van ontsmettingsmiddelen niet boven een veilig geachte waarde komt. Op een schip dat is behandeld met middelen die gassen afstaan, zal met het oog op de veiligheid de kapitein over het algemeen meetapparatuur ter beschikking hebben om de toestand in de ruimten vast te stellen. Deze apparatuur is geschikt om de concentratie van het ontsmettingsmiddel in de atmosfeer van de desbetreffende ruimten te meten, uitgedrukt in deeltjes volume per miljoen (ppm). Echter de definitieve meting zal door een daartoe aangewezen deskundige in principe op de rede moeten worden verricht. Daarnaast kan in sommige gevallen de vereiste veiligheid ook worden gegarandeerd door het treffen van bepaalde maatregelen. In dergelijke gevallen kan toestemming worden verleend onder voorwaarden, ook zonder dat volgens bedoelde deskundige de veilig geachte waarde is bereikt.

Artikel 3.3.6 Schoonmaken van tankschepen

Het melden van schoonmaak- en ontgassingswerkzaamheden is van essentieel belang om de nodige aanwijzingen te kunnen geven.

Dit betekent dat of op het moment dat men besluit de voorbereidingen tot de werkzaamheden te zullen starten of op het moment dat men voornemens is derden daartoe opdracht te geven, de melding moet worden verricht. Voor het schoonmaken, gasvrijmaken en het spoelen van de tanks van een zee-gastanker dient overeenkomstig het RVGZ toestemming te zijn verkregen van de PBA. Het ADNR regelt het laden, lossen en ontgassen voor binnenvaarttankschepen met gevaarlijke stoffen. In deze gevallen bepaalt ofwel de PBA ofwel de erkende instantie waar de schoonmaakactiviteiten met betrekking tot de gevaarlijke stoffen plaats kunnen vinden. Dit artikel is daarnaast nodig voor de schadelijke en overige stoffen waar de voormelde regelgeving geen betrekking op heeft en die belastend kunnen zijn voor het milieu.

De algemene mogelijkheid tot het geven van aanwijzingen biedt hier de ruimte om rekening te houden met de ter plaatse bestaande hinder- en veiligheidsproblematiek met betrekking tot de uitvoering van de schoonmaakwerkzaamheden.

Artikel 3.3.7 Bunkeren en slopafgifte

Onder slops zijn te verstaan vloeibare afvalstoffen die vrijkomen als gevolg van de normale bedrijfsvoering op een schip. Hieronder dienen ook de water- en/of olieresten uit een machinekamer te worden gerekend; het zogenaamde bilgewater in binnenvaarttermen.

Artikel 3.3.8 Laden en lossen aan afmeerboeien

Jurisprudentie heeft uitgewezen dat laad- en losactiviteiten van droge bulkgoederen uit schepen op of aan afmeerboeien niet als een inrichting ingevolge de Wet milieubeheer kunnen worden gezien. Aan deze handelingen dienen echter nautische en milieutechnische eisen te worden gesteld. Na overleg met de Dienst Milieu en Water van de Provincie Noord-Holland en het Havenoverleg onder leiding van de Officier van Justitie is een aantal voorschriften geformuleerd. Deze voorschriften worden in de in het tweede lid bedoelde nadere regels bij besluit van het College vastgesteld.

De genoemde ontheffing is in het algemeen van toepassing op alle openbare wachtboeien.

§ 3.4 Gevaarlijke en schadelijke stoffen

Artikel 3.4.1 Ligplaatsregels (combinatie-)tankschepen

Deze bepaling vormt, evenals de bepalingen met betrekking tot het innemen van ligplaats langs zij tankschepen en het plaatsen van waarschuwingsborden, de neerslag van het vaste ligplaatsbeleid.

Tankschepen dienen in beginsel in het oliehavengebied ligplaats in te nemen; alleen onder zeer strikte voorwaarden (lid 2 en lid 3) kan worden toegestaan dat elders ligplaats wordt ingenomen. In overeenstemming met het RVGZ moeten o.a. vrachtschepen (zeeschepen) die gevaarlijke stoffen vervoeren of tankschepen die beladen zijn met gevaarlijke stoffen in vloeibare vorm aan de PBA 24 uur van tevoren toestemming vragen voor het ligplaats nemen. Ook het BPR geeft ligplaatsregels. Dit betreft echter regels voor het ligplaats nemen van een schip in de nabijheid van een ander schip met bepaalde gevaarlijke stoffen aan boord in het belang van verkeerstechnische motieven. Onderhavige bepaling heeft ook betrekking op binnenschepen en op gevaarlijke stoffen die niet in het BPR zijn opgenomen. Het voorschrift is hier derhalve een aanvulling op.

Artikel 3.4.2 Meren langs zij tankschepen

De intentie van deze bepaling is het voorkomen dat van gevaarlijke situaties. Het tweede lid maakt het mogelijk dat ontheffing kan worden verleend. Niet bij alle typen schepen is bij het langs zij afmeren de veiligheid in het geding, met name is dit het niet altijd het geval als voor korte tijd ligplaats wordt ingenomen en er geen sprake is van laden of lossen.

In het derde lid is een verplichting voor de kapitein of schipper opgenomen, omdat deze - bekend met het regime voor schepen met gevaarlijke stoffen - de eerst aangewezen is om te voorkomen dat langs zij ligplaats wordt ingenomen.

Artikel 3.4.3 Verplaatsen gevaarlijke stoffen

Het VBG geeft voor bepaalde handelingen ten aanzien van sommige gevaarlijke stoffen regels. De onderhavige bepaling is hierop een aanvulling. Het geeft aan in welke gevallen toestemming

wordt vereist om gevaarlijke stoffen dan wel restanten van die stoffen te mogen verplaatsen; het begrip verplaatsen omvat alle handelingen met gevaarlijke stoffen. Het bepaalde over beschadigde verpakking in het eerste lid, onder d, beoogt de in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en daarop gebaseerde reglementen bestaande leemte op te vullen. Deze geven regels vanaf het moment dat de goederen worden aangeboden voor vervoer over land of water. Voor die tijd en nadat de goederen zijn vervoerd, kan er van alles met de gevaarlijke stoffen zijn gebeurd. Zo kan het voorkomen dat het lossen van verpakte gevaarlijke stoffen plaatsheeft, zonder dat wordt geconstateerd dat deze niet zijn voorzien van de voorgeschreven etikettering. Het bepaalde in het eerste lid, onder d en e, en het bepaalde in het tweede lid voorkomen dat niemand hiervoor verantwoordelijk kan worden gesteld. Het tweede lid stelt daarom degene die verpakte gevaarlijke stoffen in ontvangst neemt, verantwoordelijk voor de juiste etikettering. Het verlenen van een ontheffing zal in het algemeen afhankelijk zijn van het al of niet kunnen voorkomen van gevaar, schade of hinder.

Artikel 3.4.4 Boord-boord overslag van onverpakte vloeibare gevaarlijke en/of schadelijke stoffen

Bij boordboord overslag bij een terminal stelt het College nadere regels. Indien de activiteit op een boei plaatsvindt, stelt de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) de regels. Voor zeeschepen bestaat hiervoor geen specifieke regeling. Dit maakt het noodzakelijk een bepaling op te nemen met betrekking tot boord-boordoverslag van onverpakte vloeibare gevaarlijke stoffen tussen zeeschepen. Hoewel de IMO geen nadere aanbevelingen voor deze vorm van overslag heeft opgesteld, is in nationaal verband een veiligheidscontrolelijst en toelichting samengesteld, gebaseerd op de IMO-aanbeveling.

Evenals bij de overslag van onverpakte gevaarlijke stoffen zijn voor de schadelijke stoffen in het VBG geen regels gesteld. Uit milieuoverwegingen is het gewenst te voorkomen dat deze stoffen in het water terecht komen. Dit maakt het noodzakelijk een bepaling op te nemen met betrekking tot boord-boordoverslag van onverpakte vloeibare schadelijke stoffen tussen schepen. Hoewel de IMO geen nadere aanbevelingen voor deze vorm van overslag heeft opgesteld, is in nationaal verband een veiligheidscontrolelijst en toelichting opgesteld, gebaseerd op de IMO-aanbeveling. Het artikel heeft zowel betrekking op overslag tussen zeetankschepen en binnenvaarttankschepen als op de overslag tussen deze schepen onderling.

Artikel 3.4.5 Gevaarzetting

Het eerste lid van dit artikel ziet toe op die gevallen waarin de veiligheids- en milieuwetgeving geen oplossing bieden. Dit lid heeft evenals de bepaling over het vrijkomen van stof, rook, roet e.d. een vangnetfunctie.

De zinsnede "in de nabijheid van" is niet scherp af te bakenen. Het zal enerzijds van de aard en de gevaarlijkheid van de stof en anderzijds van de concrete omstandigheden afhangen of er sprake is van een situatie als bedoeld in het eerste lid. In de praktijk blijkt dat de in het eerste lid vervatte criteria voldoende houvast bieden voor het voorkomen van gevaar, schade of hinder.

Artikel 3.4.6 Laden en lossen vanuit tanks, zoals bedoeld in de vervoerswetgeving, op de wal

Het eerste lid heeft betrekking op die gevallen waarin de Wet milieubeheer of de Wet vervoer gevaarlijke stoffen niet in voorziet. Van het verbod in het eerste lid kan ontheffing worden verleend in het geval de veiligheid of anderszins kan worden gewaarborgd.

Artikel 3.4.7 Ongelukken en gevaar

Dit artikel vormt het equivalent van artikel 3.3.3 inzake het melden van stoffen en voorwerpen die in het openbaar water terechtkomen..