

Gemeente Zaanstad

De raad van de gemeente Zaanstad,

Gelezen het voorstel van Burgemeester en wethouders met kenmerk 2018 / 40255

Besluit:

VERORDENING TOT WIJZIGING VAN DE REGIONALE VERORDENING NOORDZEEKANAALGEBIED 2012

Artikel A De Regionale Havenverordening 2012 wordt als volgt gewijzigd:

Artikel I

Artikel 1.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Sub b. wordt gewijzigd en komt te luiden:

- b. behandelen van een gevaarlijke of schadelijke vloeistof: laden, lossen, overslaan, intern verpompen of mengen (blenden) van een gevaarlijke of schadelijke vloeistof, waaronder niet begrepen is het onderling overpompen of terugpompen van bunkerolie of LNG-brandstof of LNG-bunkeren;

2. Sub h. wordt gewijzigd en komt te luiden:

- h. bunkeren: het aan boord brengen van brandstofolie of smeerolie van een bunkerschip naar een zeeschip voor eigen gebruik op het schip. LNG-bunkeren: het aan boord van een schip brengen van LNG-brandstof voor eigen gebruik op het schip;

3. Na sub r. wordt er een sub toegevoegd, luidende:

- s. IAPH: International Association of Ports and Harbors

4. Sub s. tot en met w. worden vernummerd tot: t. tot en met x.

5. Na nieuwe sub x. worden sub y. tot en met ff. toegevoegd, luidende:

- y. LNG: Liquefied Natural Gas, door koeling vloeibaar gemaakt aardgas;
- z. LNG-aangedreven elektriciteitsvoorziening: mobiele energievoorziening die stroom levert aan afgemeerde (cruise)schepen en voor het opwekken van die energie gebruik maakt van LNG;

- aa. LNG-aangedreven schip: schip dat gebruikmaakt of mede gebruikmaakt van LNG-brandstof voor voortstuwing;
- bb. LNG-brandstof: LNG dat wordt gebruikt als brandstof voor de voortstuwing of voor het hulpbedrijf van een schip;
- cc. LNG-bunkercontrolelijst: LNG-Bunkercontrolelijst gebaseerd op de meest actuele door de IAPH gepubliceerde controlelijst;
- dd. LNG-bunkeren: zie onder 'bunkeren';
- ee. LNG-bunkerlocatie: locatie die op grond van artikel 4.6b is aangewezen voor het LNG-bunkeren;
- ff. LNG-bunkerschip: gecertificeerd tankschip, gebruikt voor het LNG-bunkeren;

6. Sub x. tot en met nn. worden vernummerd tot: gg. tot en met ww.

Artikel II

In artikel 3.2 komen het tweede en derde lid als volgt te luiden:

- 2. Het is verboden met een schip ligplaats te nemen langs zij schepen die betrokken zijn bij een LNG-bunkeroperatie.
- 3. Het college kan van het in het eerste en tweede lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel III

Artikel 3.3 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het vierde lid komt te luiden:

- 4. Het is verboden voor bunkerschepen, LNG-bunkerschepen of dienstverlenende schepen om geheel of gedeeltelijk ligplaats in te nemen buiten de operationele ruimte voor het uitvoeren van activiteiten, tenzij dit geschiedt na toestemming van het college op basis van een melding, die door de schipper/kapitein van een bunkerschip, LNG-bunkerschip of dienstverlenend schip aan de havenmeester wordt gedaan.

Artikel IV

Artikel 3.8 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid, sub e, komt te luiden:

- e. een bunkerschip of een LNG-bunkerschip;

2. Het tweede lid, sub h, komt te luiden:

- h. een werkschip waarvan de aanwezigheid in de haven noodzakelijk is in verband met nieuwbouw- of onderhoudswerkzaamheden aan de haveninfrastructuur;

3. Het tweede lid, sub i, komt te luiden:

- i. een schip dat baggerwerkzaamheden uitvoert; of

4. Aan het tweede lid wordt een sub toegevoegd, luidende:

- j. een drijvende LNG-aangedreven elektriciteitsvoorziening.

Artikel V

Artikel 4.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Na het eerste lid wordt een lid toegevoegd, luidende:
 2. Het is verboden om LNG of aardgas te laten vrijkomen tijdens het verblijf in de haven.
2. Het tweede lid wordt vernummerd tot het derde lid.

Artikel VI

Na artikel 4.6 worden vier artikelen toegevoegd, luidende:

Artikel 4.6a Vergunningen LNG-bunkeren met een schip

1. Het is verboden zonder vergunning van het college met een LNG-bunkerschip te LNG-bunkeren.
2. Het college kan van het in het eerste lid bedoelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel 4.6b Locaties voor LNG-bunkeren

1. Het college kan locaties aanwijzen waarop het is toegestaan te LNG-bunkeren.
2. Het is verboden om te LNG-bunkeren buiten de door het college aangewezen locaties, als bedoeld in het eerste lid.
3. Het college kan in de aanwijzing met het oog op de veiligheid voorwaarden opnemen.
4. Het college kan van het in het tweede lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel 4.6c Vergunning voor het exploiteren van een drijvende LNG-aangedreven elektriciteitsvoorziening

1. Het is verboden zonder vergunning van het college een drijvende LNG-aangedreven elektriciteitsvoorziening in werking te hebben.
2. Het college kan van het in het eerste lid bedoelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel 4.6d LNG-bunkeren vanuit een voorziening op het land

1. Het is verboden geLNG-bunkerd te worden vanuit een voorziening op het land, tenzij dit gebeurt vanuit een inrichting die beschikt over een vergunning krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.
2. Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel VII

De titel van artikel 4.8 wordt als volgt gewijzigd:

Artikel 4.8 Bunkercontrolelijst/bunkeren niet zijnde LNG-bunkeren

Artikel VIII

Na artikel 4.8 wordt er een artikel toegevoegd, luidende:

Artikel 4.8a LNG-bunkercontrolelijst

1. Ten behoeve van het LNG-bunkeren dienen de betrokken schepen zorg te dragen dat de LNG-bunkercontrolelijst:
 - a. conform de instructies in de lijst is ingevuld; en
 - b. is ondertekend door de voor het LNG-bunkeren verantwoordelijke personen.
2. Aan boord van de bij het LNG-bunkeren betrokken LNG-schepen wordt:
 - a. voor, tijdens en na het LNG-bunkeren het gestelde in de LNG-bunkercontrolelijst nageleefd; en
 - b. het LNG-bunkeren onmiddellijk gestopt als het gestelde in de LNG-bunkercontrolelijst niet wordt nageleefd; en
 - c. onmiddellijk na het stoppen van het LNG-bunkeren melding gemaakt aan de Havenmeester.
3. De LNG-bunkercontrolelijst wordt tijdens en tot vierentwintig uur na het einde van de LNG-bunkering aan boord van de bij het LNG-bunkeren betrokken schepen gehouden.

Artikel IX

Artikel 4.9 wordt gewijzigd en komt te luiden:

Artikel 4.9 Verbod terugpompen brandstofolie, smeerolie of LNG-brandstof

1. Het is verboden brandstofolie of smeerolie van een zeeschip in een bunkerschip terug te pompen.
2. Het is verboden LNG-brandstof van een zeeschip of binnenschip over te pompen vanuit de brandstoftank van een schip.
3. Het college kan van het in het eerste en tweede lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel X

In artikel 4.14 komen de leden 2 tot en met 6 als volgt te luiden:

2. In afwijking van het bepaalde in lid 1, is het voor een ieder verboden om werkzaamheden uit te voeren aan de LNG-installaties van een schip.
3. Het is voor een ieder verboden om aan, buitenboord of onder een schip of aan een voorwerp aan boord van een schip sloopwerkzaamheden te verrichten of doen verrichten met als doel om het schip uit de vaart te nemen, tenzij het schip ligplaats heeft op of bij een inrichting die beschikt over een vergunning krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.
4. Het is verboden, tijdens een LNG-bunkeroperatie, werkzaamheden te verrichten aan het te LNG-bunkeren schip, die gevaar, schade en/of hinder tot gevolg kunnen hebben, zoals, maar niet uitsluitend, reparatie of onderhoud.
5. Van de in het eerste lid bedoelde werkzaamheden wordt door de kapitein, schipper of exploitant een melding gedaan aan de havenmeester.
6. Het college kan van het in:
 1. het tweede, derde en vierde lid gestelde verbod ontheffing verlenen;
 2. het eerste lid gestelde verbod ontheffing of vrijstelling verlenen; en
 3. het vijfde lid bepaalde vrijstellen verlenen.

Artikel XI

Artikel 4.16 wordt als volgt gewijzigd:

Onder vernummering van de tekst in het artikel tot 'eerste lid', worden er vijf leden toegevoegd, luidende:

2. Het is verboden tijdens de LNG-bunkeroperatie gelijktijdig andere bunkeroperaties te laten plaatsvinden, tenzij deze zijn toegestaan in een klasse goedgekeurd LNG-bunkermanagementplan.
3. Het is verboden tijdens de LNG-bunkeroperatie aan boord van het ontvangende schip gelijktijdig laad- en losactiviteiten te laten plaatsvinden, tenzij deze zijn toegestaan in een klasse goedgekeurd LNG-bunkermanagementplan.
4. Het is verboden tijdens de LNG-bunkeroperatie aan boord van het ontvangende schip andere operationele activiteiten te verrichten, tenzij deze gelijktijdige activiteiten:
 - a. vermeld staan in de operationele documentatie van het schip;
 - b. de betreffende operationele documentatie goedgekeurd is door de vlaggenstaat, en;
 - c. plaatsvinden overeenkomstig de bepalingen in de betreffende operationele documentatie.
5. Het LNG-bunkerschip luistert te allen tijde uit op het operationele VHF-kanaal.
6. Het college kan van het in het vierde lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel XII

Artikel 5.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan het eerste lid, worden sub k. en sub l. toegevoegd, luidende:

- k. het LNG-bunkeren;
- l. het in werking hebben van een drijvende LNG-aangedreven elektriciteitsvoorziening.

Artikel B Inwerkingtreding:

Deze wijzigingsverordening treedt met de bekendmaking daarvan, na twee dagen in werking.

Artikel C Bekendmaking:

De Verordening tot wijziging van de 'Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012', wordt bekendgemaakt via een digitaal gemeenteblad en wordt verwerkt in de gepubliceerde Verordening op www.overheid.nl.

Ondertekening

Aldus besloten in de raadsvergadering van ,

voorzitter,

raadsgriffier,

Toelichting op de Verordening tot wijziging van Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012

Toelichting op Artikel 1.1 Begripsomschrijvingen

De begripsomschrijving *Behandelen van een gevaarlijke of schadelijke vloeistof* wordt gewijzigd en komt als volgt te luiden:

Behandelen van een gevaarlijke of schadelijke vloeistof

Deze definitie is opgenomen als containerbegrip voor alle handelingen, waarbij vloeistoffen verplaatst worden op een tankschip. Bij deze handelingen treden steeds dezelfde veiligheid- en milieurisico's op. Opgemerkt wordt dat schoonmaken geen onderdeel uitmaakt van de definitie. Ook uitgesloten is LNG daar waar het gaat om het gebruik als brandstof. Voor de verschillende handelingen met LNG als brandstof ten behoeve van voortstuwing of hulpgebruik zijn aparte definities opgenomen. De handelingen met LNG als brandstof worden gereguleerd in de artikelen 3.2, 3.3, 4.6a, 4.6b, 4.6c, 4.6d, 4.8a, 4.9, 4.14, 4.16 en 5.1.

De volgende begripsomschrijvingen worden toegevoegd:

LNG

LNG valt onder de definitie van gevaarlijke stof, maar is tevens een brandstof ten behoeve van voortstuwing en hulpmotoren. Om het gebruik van LNG als brandstof in de Havenverordening en het Havenreglement te borgen is een aantal artikelen opgenomen specifiek gericht op het gebruik van LNG als brandstof.

LNG-aangedreven elektriciteitsvoorziening

Hiermee wordt bedoeld op vaartuigen die zijn uitgerust met een installatie waarmee LNG omgezet wordt in elektriciteit. De LNG-aangedreven elektriciteitsvoorziening levert elektriciteit aan andere schepen, veelal cruiseschepen, ten behoeve van het hulpbedrijf (stroomvoorziening) tijdens het verblijf in de haven.

LNG-bunkercontrolelijst

De LNG-bunkercontrolelijst is een lijst met controlevragen ten aanzien van de veiligheid die ingevuld moet worden alvorens gestart mag worden met het daadwerkelijke bunkeren van LNG. De lijst borgt dat diverse processtappen worden gevolgd en dat er operationele afspraken worden gemaakt tussen de leverende en ontvangende partij.

LNG-bunkeren

LNG-bunkeren betreft het aan boord brengen van LNG dat door het schip gebruikt gaat worden als brandstof, ofwel ten behoeve van voortstuwing ofwel ten behoeve van het hulpbedrijf. LNG-bunkeren heeft geen betrekking op het aan boord brengen van LNG als lading.

LNG-bunkerlocatie

Ten behoeve van de veiligheid bij het LNG-bunkeren wil de bevoegde autoriteit grip hebben op de locaties waar het is toegestaan te LNG-bunkeren. Het college wijst locaties aan waar het is toegestaan LNG te bunkeren.

LNG-bunkerschip

Een LNG-bunkerschip is een binnentanker of zeetanker die LNG vervoert en als brandstof levert aan LNG-aangedreven schepen.

De toelichting op Artikel 3.2 wordt gewijzigd en komt te luiden:

Artikel 3.2 Verbod tot nemen van ligplaats

Dit artikel vervangt het toelatingsartikel tot de ligplaats uit de Rhv 2010. In genoemd artikel diende een zeeschip of een schip geladen met of leeg van gevaarlijke stoffen een vergunning te hebben om de haven in te varen, ligplaats te nemen of om binnen de haven te verhalen. Dat artikel bracht veel administratieve lasten met zich mee. Ter vermindering van administratieve lasten is – met behoud van hetzelfde niveau van veiligheid – gekozen voor algemene regels in plaats van een vergunningstelsel.

In principe is het verboden ligplaats te nemen of zich met een schip op een ligplaats te bevinden, tenzij een van de uitzonderingen, bedoeld in het eerste lid, zich voordoet. Het nemen van ligplaats omvat tevens het ankeren of gebruik maken van spudpalen op de aangewezen ankerplaatsen.

De genoemde uitzonderingen zijn onderverdeeld in verschillende categorieën en vormen tezamen de basis voor het bevoegd gezag van de ordeningsmogelijkheden en het algemene toelatingsbeleid tot de ligplaatsen binnen de haven; kortom de ruimtelijke indeling van de haven uit het oogpunt van ordening, veiligheid en milieu. Hiernaast bestaan er op basis van het Bpr, specifiek in hoofdstuk 7 en hoofdstuk 9, regels voor het ligplaats nemen vanuit een andere juridische beweegreden, namelijk die van een veilige verkeersafhandeling. Dit artikel uit de Havenverordening is zodanig opgesteld, dat de belangen van de Verordening ten behoeve van de ruimtelijke indeling versus de belangen van het Bpr ten behoeve van een veilige verkeersafhandeling niet strijdig zijn met elkaar en naast elkaar kunnen bestaan.

Onderdeel a regelt het afmeren van schepen door middel van verkeerstekens. Deze verkeerstekens dienen, conform artikel 3.1, te zijn vermeld in het Bpr. Hierbij valt te denken aan het afmeren van kegelschepen. Indien uit praktische overwegingen géén verkeerstekens geplaatst kunnen worden, kan er ook een besluit gelden met een zelfde strekking als een verkeersteken. Een voorbeeld hierbij is een aangewezen ankerplaats.

In onderdeel d is de uitzondering vermeld, wanneer een schip een specifieke ligplaatsvergunning en/of ontheffing heeft. Dit kan een specifieke ligplaatsvergunning of ontheffing zijn, die door het college is afgegeven, maar dit kan ook zijn een ligplaatsvergunning, die afgegeven is door een ander bevoegd gezag, zoals bijvoorbeeld Rijkswaterstaat. Als voorbeeld kan gedacht kan worden aan vaste ligplaatsen voor bunkerschepen.

Onderdeel e heeft betrekking op de door het college specifiek aangewezen openbare ligplaatsen voor tankschepen geladen met of leeg van onverpakte vloeibare gevaarlijke of schadelijke stoffen. Dit lid is opgenomen uit het oogpunt dat op niet-aangewezen openbare ligplaatsen in principe een verbod geldt voor het ligplaats nemen van deze schepen. De bedoelde openbare ligplaatsen kunnen boeien, afmeerpalen of openbare kades zijn. Het artikelonderdeel verwijst daarom naar artikel 3.10 dat de aanwijzing regelt.

In artikel 3.2 wordt een strikt onderscheid gemaakt tussen de publiekrechtelijke toestemming en de privaatrechtelijke instemming. In onderdeel c is geregeld dat een schip in principe kan afmeren op ligplaatsen, gelegen aan afmeervoorzieningen van een huurder, erfpachter of eigenaar van deze afmeervoorzieningen. Dat geldt niet, en het verbod blijft dus van toepassing, als het college dit uit het oogpunt van ordening, veiligheid en milieu ongewenst acht. Los hiervan staat het privaatrecht; een huurder, erfpachter of eigenaar van een afmeervoorziening, waaraan het betreffende schip afmeert, heeft vanuit zijn private belang de mogelijkheid schepen te ontvangen of te weigeren; dat is zijn of haar eigen verantwoordelijkheid, en daar staat de gemeente buiten. In de praktijk zullen de genoemde privaatrechtelijke beheerders van deze afmeervoorzieningen, waaraan deze ligplaatsen gelegen zijn, in de meeste gevallen slechts die schepen toelaten tot hun ligplaats, die daar moeten komen omwille van reguliere bedrijfsactiviteiten.

Door de opzet van dit artikel naast de hierboven beschreven dagelijkse praktijk zal in bijna alle gevallen het verbod als bedoeld in het eerste lid niet van toepassing zijn. Het voorziet in de basis om

de dagelijkse reguliere afhandeling van de schepen vrijwel zonder tussenkomst van de autoriteit plaats te laten vinden.

Naast dit algemene ligplaatsbeleidskader voor ordening en ligplaatstoelating, gelden er ook operationele regels en gedragsregels bij of krachtens de Havenverordening, die het toelatingsbeleid tot de bewuste ligplaats verder operationeel uitwerken en specificeren, afhankelijk van criteria zoals type schip, voorgenomen activiteit, ladingsoort en of de ligplaats zich in of buiten een oliehavengebied bevindt. Het eerste lid van artikel 3.2, onderdeel c, legt het verband tussen dit algemene ligplaatsartikel en deze nadere regels. Er treedt alsnog een ligplaatsverbod op, indien de ligplaatsinname van een schip aan een afmeervoorziening van een huurder, erfpachter of eigenaar niet past binnen deze publiekrechtelijke regels.

Het ligplaats nemen langs zij schepen die betrokken zijn bij een LNG-bunkeroperatie vormt een potentieel veiligheidsrisico. Enerzijds bestaat er een risico op aanvaring, anderzijds wordt personeel dat betrokken is bij de LNG-bunkeroperatie mogelijk afgeleid van hun taken. Met het verbod in het tweede lid wordt beoogd de kans op een ongeval gedurende de LNG-bunkeroperatie beperken.

De in het derde lid opgenomen mogelijkheid van een ontheffing is noodzakelijk, voor die unieke gevallen waarin het samenstel van het algemene ligplaatsbeleidskader enerzijds en de operationele en gedragsregels anderzijds niet volledig voorziet. Door opname van deze mogelijkheid kan het college middels beperkingen en voorschriften die aan een ontheffing worden verbonden, anticiperen op de specifieke omstandigheden van de ligplaats, wanneer besloten wordt een schip onder voorschriften/beperkingen toch ligplaats te laten nemen. Deze unieke gevallen komen met name voor op openbare ligplaatsen.

De toelichting op Artikel 3.3 wordt gewijzigd en komt te luiden:

Artikel 3.3 Aanwijzing en verbod overschrijding operationele ruimte ligplaatsen

De ligplaatsen, genoemd onder artikel 3.2, eerste lid onder c, zijn alle ligplaatsen die in de haven aanwezig zijn. De afmeervoorzieningen, waar zij aan liggen, kunnen onder beheer staan van verscheidene partijen: huurders, erfpachters of eigenaren. In verband met aan de ene kant een toenemende verkeersintensiteit en aan de andere kant een optimalisering en intensivering van het gebruik van het aanwezige wateroppervlak in de haven, is een maatregel noodzakelijk gebleken om uit het kader van ordening en veiligheid in de haven de operationele ruimte van een ligplaats te reguleren. Door middel van een publiekrechtelijk besluit, de aanwijzing, kan het college aan een ligplaats een operationele ruimte toewijzen, een in drie dimensies afgebakend waterperceel, waarbinnen schepen ligplaats kunnen nemen om hun activiteiten uit te voeren. Het vaststellen van de grenzen van deze ruimte geschiedt op een zodanige wijze, dat de eigenaar van de ligplaats onder praktisch alle omstandigheden al zijn reguliere scheepvaartontvangsten kan afhandelen, waarbij ook voldoende manoeuvreerruimte overblijft voor het vertrek en de aankomst van schepen op naburige ligplaatsen.

In het derde lid van dit artikel wordt de verantwoordelijkheid voor de naleving van het afhandelen van de schepen binnen de vastgestelde operationele ruimte neergelegd bij de huurder, erfpachter of eigenaar (=beheerder) van de afmeervoorzieningen, waar de ligplaats aan ligt, aangezien deze beschikt over de actuele planning van verwachte scheepvaart op zijn of haar ligplaats. Mocht de operationele ruimte geheel of gedeeltelijk overschreden gaan worden, dan biedt het vijfde lid van dit artikel de mogelijkheid aan het college om onder het stellen van voorschriften en beperkingen ontheffing te verlenen van het verbod tot overschrijding van de operationele ruimte. Bij het al dan niet afgeven van de ontheffing zullen criteria als maximale tijdsduur, afstemming met omliggende bedrijven ten aanzien van verwachte scheepvaart en de grootte van de overschrijding een rol spelen. Op deze wijze wordt aan de voorkant van de afhandeling van het scheepvaartproces ingespeeld op een veilige en verantwoorde afhandeling van de scheepvaart en worden plotseling optredende knelpunten in ligplaats- en manoeuvreerruimte voorkomen.

In het vierde lid wordt een uitzondering gemaakt voor de zogenaamde faciliterende schepen; de bunkerschepen, LNG-bunkerschepen en dienstverlenende schepen. De activiteiten van deze schepen worden afgestemd tussen de schepen op de ligplaats en de faciliterende schepen. Veelal heeft de beheerder van de ligplaats hier géén directe planning van beschikbaar en deze activiteiten vallen ook niet onder diens directe verantwoordelijkheid. Gelet op het relatief kortdurende karakter van deze activiteiten is er voor gekozen om deze bunkerschepen, LNG-bunkerschepen en dienstverlenende schepen een operationele melding aan de havenmeester te laten doen. Deze kan overzien of de operationele ruimte wordt overschreden en zo ja, of dit een knelpunt gaat opleveren in de scheepvaartafhandeling. Indien dit niet het geval is, zal aan het bunkerschip, LNG-bunkerschip of dienstverlenende schip toestemming worden gegeven.

Ten slotte zij vermeld dat aan de aanwijzing van de operationele ruimte door het college nadere voorschriften en beperkingen kunnen worden verbonden van een nautische aard, voor zover deze uit het oogpunt van ordening, veiligheid, milieu en de omgeving van de haven noodzakelijk zijn. Te denken hierbij valt aan het verplicht stellen van bepaalde borden en verlichting op afmeerpalen, het verplicht door een schip laten gebruiken van een stormbolder bij bepaalde weersomstandigheden en de minimale kielspeling van een schip op die ligplaats.

De toelichting op Artikel 4.1 wordt gewijzigd en komt te luiden:

Artikel 4.1 Verontreiniging van lucht; stank, hinder of risico veroorzakende stoffen

Artikel 4.1 , eerste lid, regelt dat het verboden is om roet uit een schip te laten ontsnappen ten gevolge van het doorblazen van het uitlaatgassensysteem.

Het tweede lid verbiedt het laten vrijkomen van LNG en aardgas. Als LNG verdampt ontstaat aardgas. Hierop bestaat onder meer een verhoogd risico bij de diverse activiteiten waarbij LNG wordt overgepompt. Daarnaast moet aan dit punt extra aandacht besteed worden bij scheepswerven en herstelinrichtingen wanneer daar schepen komen die LNG als aandrijfstof aan boord hebben. Doelmatige maatregelen, waaronder bijvoorbeeld monitoring van de druk in de tanks, moeten worden genomen om te voorkomen dat er boil-off gas in de atmosfeer komt,

De in het eerste en tweede lid gestelde verboden beperken zich tot handelingen die plaatsvinden aan boord van een schip. Handelingen gepleegd vanaf de wal vallen buiten deze bepalingen. Deze handelingen worden geregeld in de milieuwet- en regelgeving.

Het derde lid regelt dat het college ontheffing kan verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod. Een voorbeeld van een situatie waarin het college een ontheffing kan verlenen is het voorkomen van een schoorsteenbrand bij een schip dat al langer stilligt. Gezien de externe veiligheidsrisico's die verbonden zijn aan aardgas bestaat er voor het tweede lid geen ontheffingsmogelijkheid.

De toelichting op de Artikelen 4.6a t/m 4.6d worden toegevoegd en luiden als volgt:

Artikel 4.6a Vergunning LNG-bunkeren met een schip

Omdat er externe veiligheidsrisico's verbonden zijn aan het LNG-bunkeren schrijft het eerste lid een vergunningplicht voor aan bedrijven die LNG-bunkeringen uit willen voeren. Middels de vergunning legt het college voorwaarden op die, onder meer, de veiligheid van LNG-bunkeroperaties borgen.

Het tweede lid biedt het college de mogelijkheid om in zeer uitzonderlijke gevallen ontheffing van de vergunningplicht te verlenen. Te denken valt dan bijvoorbeeld aan:

- eenmalige situaties met in andere havens vergunde LNG-bunkerbedrijven;
- pilotsituaties met nieuwkomers; of

- een situatie waarin een vergund bedrijf tijdelijk niet geheel kan voldoen aan de vergunningsvoorwaarden, maar wel een gelijkwaardig alternatief kan bieden.

Dit artikel heeft betrekking op bunkeringen vanuit een LNG-bunkerschip. LNG-bunkeringen die vanaf het land plaatsvinden vallen of onder een omgevingsvergunning of onder een ontheffing waarin voorwaarden worden verbonden aan de activiteit. Zie tevens art. 4.6d,

Artikel 4.6b Locaties voor LNG-bunkeren

Omdat er externe veiligheidsrisico's verbonden zijn aan het LNG-bunkeren stelt de bevoegde autoriteit een aantal randvoorwaarden aan het bunkeren van LNG, gericht op het borgen van de veiligheid. Een van de randvoorwaarden is dat het LNG-bunkeren niet zonder meer op elke locatie plaats mag vinden. Het eerste lid biedt het college de mogelijkheid locaties aan te wijzen waar LNG-bunkeren is toegestaan. Het derde lid geeft het college de mogelijkheid om op locatieniveau voorwaarden verbinden, zoals bijvoorbeeld het maximum aantal uren per jaar dat ge-LNG-bunkerd mag worden, het hanteren van veiligheidszonerings en het voeren van tekens. De overwegingen worden gebaseerd op de resultaten van onderzoek naar nautische en externe veiligheidsaspecten. De locatiespecifieke randvoorwaarden maken geen onderscheid tussen verschillende LNG-bunkeraars.

Artikel 4.6c Vergunning voor het exploiteren van een drijvende LNG-aangedreven elektriciteitsvoorziening

Omdat er externe veiligheidsrisico's verbonden zijn aan het in werking hebben van een LNG-aangedreven elektriciteitsvoorziening stelt de bevoegde autoriteit een aantal randvoorwaarden die de veiligheid rondom het toepassen van een aangedreven elektriciteitsvoorziening borgen. Onder meer is er een vergunning nodig voor het in werking hebben van een LNG-aangedreven elektriciteitsvoorziening. Via de vergunning kan het college voorschriften en beperkingen opleggen die onder meer betrekking kunnen hebben op:

- a. de veiligheid tijdens het in werking hebben van de voorziening;
- b. de procedures voor het tegengaan en controleren van risicovolle situaties;
- c. de functionele eisen voor risicomitigatie;
- d. de opleiding van het personeel;
- e. het afmeren;
- f. locaties waar het is toegestaan om de voorziening in werking te hebben;
- g. het vullen van de LNG-brandstoftank.

Vergunning kan verleend worden wanneer het bedrijf aangetoond heeft:

- dat de voorgenomen activiteiten op een veilige manier plaats kunnen vinden;
- te beschikken over geschikt materiaal;
- te beschikken over kundig personeel;
- procedures te hebben die de veilige exploitatie van de LNG-aangedreven elektriciteitsvoorziening garanderen;
- te kunnen voldoen aan eventuele andere vergunningvereisten.

Artikel 4.6d LNG-bunkeren vanuit een voorziening op het land

Het eerste lid verbiedt dat schepen ge-LNG-bunkerd worden vanaf het land. Bij het LNG-bunkeren vanuit een inrichting op het land valt de activiteit binnen op het land geldende wet- en regelgeving en worden vergunningen verstrekt vanuit de bijbehorende regelingen.

LNG-bunkeren vanaf het land, vanuit mobiele middelen zoals tankwagens of losse containers, naar een schip wordt gezien als een tijdelijke overgang naar de situatie waarbij het LNG-bunkeren alleen nog vanuit LNG-bunkersschepen plaatsvindt. Daarom biedt het tweede lid de mogelijkheid om tot die tijd in individuele gevallen onder voorwaarden ontheffing te verlenen. Hiermee behoudt de bevoegde autoriteit flexibiliteit voor uitzonderlijke situaties.

De titel van Artikel 4.8 wordt gewijzigd en komt te luiden:

Artikel 4.8 Bunkercontrolelijst/bunkeren niet zijnde LNG-bunkeren

De toelichting op Artikel 4.8a wordt toegevoegd en luidt als volgt:

Artikel 4.8a LNG-bunkercontrolelijst

De in het artikel genoemde LNG-bunkercontrolelijst dient vanwege het internationale karakter van de scheepvaart gebaseerd te zijn op de meest actuele controlelijst zoals ontwikkeld door de IAPH. Gedownloade controlelijsten (checklists) kunnen worden gebruikt door de betrokken schepen. Met het oogmerk op het beheersen van externe veiligheidsrisico's bij het LNG-bunkeren worden via de controlelijst door de betrokken partijen een aantal praktische operationele afspraken gemaakt en onderlinge verantwoordelijkheden vastgelegd, vóórdat begonnen mag worden met het LNG-bunkeren

Het artikel ziet erop toe dat tijdens de gehele LNG-bunkeroperatie deze afspraken worden nageleefd.

Ten behoeve van de handhaving van dit artikel is een bewaarplicht van 24 uur voorgeschreven. Er bestaat geen mogelijkheid om van het gebruik van de LNG-bunkercontrolelijst ontheffing of vrijstelling te verlenen. Ten slotte moet de schipper/kapitein van het LNG-bunkerschip een melding doen aan de havenmeester, zodat deze een actueel beeld heeft van de havenactiviteiten uit het oogpunt van veiligheid en milieu. De wijze waarop dient te worden gemeld is geregeld in het Havenreglement.

De toelichting op Artikel 4.9 wordt uitgebreid en komt te luiden:

Artikel 4.9 Verbod terugpompen brandstofolie, smeerolie of LNG-brandstof

In incidentele gevallen komt het voor, dat er een verzoek wordt gedaan om gebunkerde brandstofolie of smeerolie vanuit het zeeschip terug te pompen in een bunkerschip. Vanwege het feit dat dit zelden voorkomt en het feit, dat er bij een dergelijke operatie andere milieurisico's kunnen optreden, is deze operatie in principe verboden. Door deze verbodsconstructie met een ontheffingsmogelijkheid kan in voorkomende gevallen getoetst worden of deze operatie onder het stellen van beperkingen en voorschriften milieuverantwoord plaats kan vinden.

Voor LNG-brandstof die reeds als aandrijfstof in de brandstoftank van het zeeschip of binnenschip aanwezig is, en die teruggepompt moet worden naar het LNG-bunkerschip, geldt hetzelfde verbod en dezelfde ontheffingsmogelijkheid, waaraan ook weer voorwaarden kunnen worden verbonden. Een voorbeeld is een LNG-aangedreven schip dat voor reparaties naar een scheepswerf of herstelrichting gaat waarbij werkzaamheden aan de brandstoftanks plaats moeten vinden.

De toelichting op Artikel 4.14 wordt gewijzigd en komt te luiden:

Artikel 4.14 Verrichten van werkzaamheden

Artikel 4.14 geeft regels over het verrichten van werkzaamheden aan schepen. In het artikel van de Rhv 2010 werden alle werkzaamheden op of aan het openbaar water geregeld. Gebleken is dat dit niet wenselijk is, omdat werkzaamheden aan steigers, kades en installaties aan het openbaar water geregeld zijn in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. In de nieuwe redactie van dit artikel is opgenomen dat hieronder ook werkzaamheden vallen die buitenboord of onderwater aan een schip plaatsvinden. Hiermee worden duikwerkzaamheden specifiek onder de werking van dit artikel gebracht. Tevens vallen werkzaamheden die worden uitgevoerd aan een voorwerp aan boord van een schip onder de werking van dit artikel.

Grote reparaties aan schepen vinden doorgaans plaats op of aan een werf of in een dok. Kleine reparaties worden echter vaak aan boord verricht door de eigen bemanning, door bijvoorbeeld een reparatiefirma of door werknemers van de stuwadoor. Het verrichten van reparaties kan onder bepaalde omstandigheden gevaren met zich meebrengen. Het verbod richt zich niet alleen op de

kapitein of de schipper, maar tevens op alle andere personen, door de toevoeging van de zinsnede "een ieder". Zie voor een toelichting hierop tevens de toelichting op artikel 1.10.

Teneinde te voorkomen dat een kleine scheepsreparatie buiten een werf of herstellingsinrichting tot een reparatie van grote omvang, met inherente veiligheidsrisico's en grote tijdsduur uitgroeit, is in het eerste lid, onder b, opgenomen dat de reparatieduur ten hoogste drie dagen mag duren. Het criterium ten aanzien van de aard van de werkzaamheden is dat hierdoor geen gevaar, schade of hinder voor de omgeving kan ontstaan, hetgeen per reparatie afhankelijk is van de omstandigheden van het geval. Voorts zijn in het eerste lid de voorwaarden opgenomen, waaronder de werkzaamheden dienen te worden verricht. Onder het regime van de Rhv 2010 maakten deze voorwaarden deel uit van de ontheffing in de vorm van beperkingen en voorschriften. Het ontheffingsinstrument is in het onderhavige artikel vervangen door algemene regels, met dien verstande dat de termijn van drie dagen niet wordt overschreden en wordt voldaan aan de overige in het artikel gestelde voorwaarden.

Het eerste lid is ook van toepassing ten aanzien van 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 drie dagen. Verder wordt opgemerkt dat het verbod van open vuur en vonkvorming en het bedrijfsklaar hebben van een schip in het oliehavengebied, dat wordt geregeld in het Havenreglement, onverkort van kracht zijn. In lid 1, onder b, ten 2° wordt deze uitzondering omschreven.

Lid 2 verbiedt werkzaamheden aan LNG installaties omdat deze nog geen gemeengoed zijn. Per geval wordt beoordeeld of de risico's beheerst worden. Op basis daarvan kan ontheffing worden verleend.

Verder wordt opgemerkt dat het verbod van open vuur en vonkvorming en het bedrijfsklaar hebben van een schip in het oliehavengebied, dat wordt geregeld in het Havenreglement, onverkort van kracht zijn.

Onder het in het eerste lid, onder b, 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, welke bij het uitvoeren van werkzaamheden met vuur kunnen leiden tot ongewenste gevaarlijke situaties.

In het derde lid zijn de sloopwerkzaamheden opgenomen. Met slopen wordt bedoeld het vernietigen van (een deel van) de scheepsconstructie. Het tweede lid is opgenomen, aangezien sloopwerkzaamheden specifieke werkzaamheden zijn die niet op het herstel van het schip gericht zijn. Sloopwerkzaamheden zijn verboden, tenzij deze werkzaamheden plaats vinden bij een inrichting die beschikt over een vergunning krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. In bijzondere gevallen kan op basis van het zesde lid ontheffing worden verleend, bijvoorbeeld wanneer het noodzakelijk is om delen van een schip al te verwijderen om het mogelijk te maken met dat schip een sloopwerf fysiek te bereiken.

Het uitvoeren van werkzaamheden aan het schip dat LNG ontvangt kan, afhankelijk van de werkzaamheden, enerzijds het risico op een ongeval waarbij LNG vrijkomt vergroten, en anderzijds de gevolgen van het vrijkomen van LNG vergroten. Het vierde lid verbiedt daarom dat er werkzaamheden worden verricht tijdens het uitvoeren van een LNG bunkeroperatie die de risico's van het de LNG-bunkeractiviteit vergroten. Het zesde lid biedt een ontheffingsmogelijkheid. Voor het verkrijgen van de ontheffing zullen mitigerende maatregelen getroffen moeten worden die het toegenomen risico weer verkleinen.

Indien de werkzaamheden langer dan drie dagen in beslag nemen, kan ontheffing worden aangevraagd op grond van het zesde lid. Tevens kan een vrijstelling worden verleend op basis van het zesde lid. Hierbij valt onder andere te denken aan doelgroepschepen, zoals bepaalde visserijschepen die met grote regelmaat voor een iets langere periode regulier onderhoud plegen in de haven.

Ten slotte is in het vijfde lid een meldingsverplichting aan de havenmeester opgenomen, met als doel een unieke toetsing van het criterium gevaar, schade of hinder ten aanzien van de omgeving. De wijze waarop dient te worden gemeld wordt geregeld in het Havenreglement.

De toelichting op Artikel 4.16 wordt gewijzigd en komt te luiden:

Artikel 4.16 Bunkeren, overnemen van stores of afgeven van afvalstoffen

Lid 1 is opgenomen, om zeker te stellen, dat niet dezelfde personen zich tegelijkertijd bezighouden met verschillende operationele handelingen aan boord van een zeetankschip met gevaarlijke of schadelijke vloeistoffen. Deze aanbeveling uit zowel de ISGOTT als de ISGINTT is middels dit artikel wettelijk voorschrijft en moet zorg dragen voor een veilige en verantwoorde afhandeling van zowel ladingoperaties als genoemde operationele handelingen.

Met het oog op de veiligheid is het onwenselijk dat er tijdens een LNG-bunkering aan boord van het ontvangende schip activiteiten plaatsvinden die het risico op een ongeval waarbij LNG vrijkomt vergroten. Wanneer die activiteiten echter zijn opgenomen in een klasse goedgekeurd LNG-bunkermanagementplan of in de operationele documentatie van het schip borgt dit dat de veiligheid niet in het geding komt. Het tweede en derde lid staan daarom respectievelijk ander gelijktijdige bunkeroperaties en laad- en los operaties alleen toe als deze zijn opgenomen in een klasse goedgekeurd LNG-bunkermanagementplan. Het LNG-bunkermanagementplan dient te beschrijven hoe de operaties op een verantwoorde wijze plaats kunnen vinden. De bij de bunkering betrokken partijen moeten het gestelde en de beperkingen vanuit dit LNG-bunkermanagementplan naleven. Het vierde lid staat gelijktijdige activiteiten, zoals bijvoorbeeld schoonmaken, toe, mits ze zijn opgenomen in de operationele documentatie van het schip. Onderdeel van de operationele documentatie is een risico assessment waaruit is gebleken of er en onder welke condities, gelijktijdig andere activiteiten verantwoord plaats kunnen vinden. De operationele documentatie wordt goedgekeurd door de vlaggenstaat. De bij de bunkering betrokken partijen moeten het gestelde en de beperkingen vanuit deze operationele documentatie naleven. Het zesde lid biedt de mogelijkheid tot ontheffing van het in het vierde lid gestelde verbod. Alleen in uitzonderlijke gevallen zal ontheffing worden verleend. Voorwaarden kunnen verbonden worden aan de ontheffing.

Het vijfde lid borgt dat het LNG leverende schip ten alle tijden bereikbaar is voor de autoriteiten en derhalve op elk moment instructies kan ontvangen.