



## GRONINGEN SEAPORTS

Ons kenmerk: 2014.09284  
Onderwerp: Agenda AB vergadering d.d.  
19 december 2014

Aan de leden en plaatsvervangend leden  
van het Algemeen Bestuur van  
Groningen Seaports

Delfzijl, 12 december 2014

Geachte leden,

Namens de voorzitter nodig ik u hierbij uit voor het bijwonen van een vergadering van het Algemeen Bestuur van Groningen Seaports, die zal worden gehouden op **vrijdag 19 december a.s. van 9.00 – 11.00 uur** bij Groningen Seaports aan de Handelskade Oost 1 te Delfzijl. De agenda voor deze vergadering luidt als volgt:

**1. Opening**

**2. Mededelingen en inkomende/uitgaande stukken**

Getekende stukken

- a. Overzicht getekende stukken door voorzitter per 19 december 2014

Ingekomen stukken

- b. Ingekomen Brief provincie Groningen inzake voordracht de heer J. Wolters (bijlage)

Mededelingen

- c. Toezicht Begroting GR 2015 ministerie van BZK  
d. Opdrachtbevestiging Ernst & Young  
e. Vervanging van papieren documenten  
f. Vergaderschema GR GSP 2015

**3. Verslag van de vergadering van 4 juli 2014**

Verslag (2014.09313) is bijgevoegd.

**4. Zaken betreffende GR Havenschap Groningen Seaports**

- a. Stand van zaken lange termijn financiering (ter kennisname)  
Notitie 2014.09305 is bijgevoegd.  
b. Uitstel financiering 1 januari 2015 naar 3 juli 2015 (ter besluitvorming)  
Notitie 2014.09306 is bijgevoegd.  
c. Wijziging statuten en aanpassing verzelfstandigingsdocumentatie (ter kennisname)  
Notitie 2014.09307 is bijgevoegd.  
d. Havenbeheersverordening Groningen Seaports (ter besluitvorming)  
Notitie 2014.09308 is bijgevoegd.  
e. Secretariaat Gemeenschappelijke Regeling Groningen Seaports (ter besluitvorming)  
Notitie 2014.09321 is bijgevoegd.  
f. Accountantscontrole en programma van eisen jaarrekening 2014  
Notitie 2014.09793 is bijgevoegd.

**5. Rondvraag**

**6. Sluiting**

Met vriendelijke groet,

GRONINGEN SEAPORTS

H. Doeven  
secretaris a.i.

Port Authority Delfzijl/Eemshaven

Handelskade Oost 1 • P.O. Box 20004 • 9930 PA Delfzijl • The Netherlands  
Portnummer: 1001

phone +31 (0)596 64 04 00 • fax +31 (0)596 63 04 64 • info@groningen-seaports.com • www.groningen-seaports.com

ABN-AMRO Bank 57.16.20.604 • IBAN: NL 10 ABNA 0571.6206.04 • BIC: ABNANL2A

Rabobank 30.63.73.025 • IBAN: NL 85 RABO 0306.3730.25 • BIC: RABONL2U • V.A.T. nr. NL 85 28 93 048 B 01 • KvK nr. 58141057

2014.09046



provincie  
groningen

e-mail: [statengriffie@provinciegroningen.nl](mailto:statengriffie@provinciegroningen.nl)

website: [www.provinciegroningen.nl](http://www.provinciegroningen.nl)

bezoekadres: **Martinikerkhof 12  
9712 JG Groningen**

postadres: **postbus 610  
9700 AP Groningen**

tel. secretariaat: **050 316 44 58**

fax: **050 316 40 21**

Aan het dagelijks bestuur  
van Groningen Seaports  
Postbus 20004  
9930 PA DELFZIJL

Datum : 12 november 2014  
 Briefnummer : 2014-47384  
 Zaaknummer : 546813  
 Behandeld door : Veen G. van der  
 Telefoonnummer : (050) 3164226  
 Antwoord op :  
 Onderwerp : Aanwijzing J. Wolters als lid AB Groningen Seaports

Geacht bestuur,

Hierbij deel ik u mee dat Provinciale Staten in hun vergadering van 5 november jl. uit hun midden de heer J. Wolters hebben aangewezen als lid van uw Algemeen Bestuur. Met deze aanwijzing wordt voorzien in de vacante positie die was ontstaan met het vertrek van de heer C. Swagerman als statenlid.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

De Voorzitter van Provinciale Staten:

M.J. van den Berg

PROVINCIALE STATEN





**Verslag openbare vergadering van het Algemeen Bestuur van de Groningen Seaports (GSP),  
gehouden op 04-07-2014 van 09.00 uur tot 10.35 uur op het kantoor van  
Groningen Seaports, Handelskade Oost 1, te Delfzijl.**

---

**Aanwezige leden:**

*Provincie Groningen* : M. Boumans (voorzitter), M. Wulfse;  
*Gemeente Delfzijl* : J.H. Menninga, J.A. Ronde, C. Buffinga;  
*Gemeente Eemsmond* : H.K. Bouman, P. op 't Holt, H.G.A. Sienot, A. Spijk-van de Pol;

**Voorts aanwezig:**

: L.C. Bruggeman (voorzitter RvC), H.D. Post (directeur NV),  
R.O. Genee (secretaris), W.H. Boneschansker, Th. Poggemeier  
(Verslagbureau Groningen).  
B.W. Littel (Ernst & Young, agendapunt 4c)

**1. Opening**

Dhr. Boumans opent de vergadering van het AB van GSP en heet de aanwezigen, waaronder de directeur van de NV en de voorzitter van de RvC van GSP, van harte welkom.

**2. Mededelingen en ingekomen stukken**

- overzicht getekende stukken door voorzitter per 4 juli 2014
- brief aan ministerie BZK, d.d. 20 december 2013 (2013.10215)
- besluiten gemeente Delfzijl inzake lidmaatschap AB en voordracht DB
- brief gemeente Eemsmond inzake lidmaatschap AB en voordracht DB
- brief provincie Groningen inzake lidmaatschap AB

Dhr. Genee licht toe dat het uitgereikte overzicht van getekende stukken de meest recente stukken bevat en dat het overzicht, conform procedure, aan het verslag wordt toegevoegd.

Dhr. Boumans concludeert dat de ingekomen stukken voor kennisgeving worden aangenomen.

**3. Verslag van de vergadering van 20 december 2013**

Verslag 5799 is bijgevoegd.

Het verslag van de AB-vergadering van 20 december 2013 wordt ongewijzigd vastgesteld.

**4. Zaken betreffende GR Havenschap Groningen Seaports**

**a. Benoeming leden Dagelijks Bestuur**

De voordrachten van de gemeenten Delfzijl en Eemsmond zijn bijgevoegd.

Dhr. Boumans concludeert dat de voordrachten voor het DB door het AB worden aanvaard en feliciteert de heren Bouman en Ronde met hun benoeming tot lid van het DB van de GR Havenschap GSP.

**b. Programma van eisen voor de accountantscontrole**

Notitie 5800 is bijgevoegd.

Dhr. Boumans concludeert dat het voorstel voor het Programma van eisen voor de accountantscontrole door het AB wordt aanvaard.

**c. Programmaverantwoording 2013 GR Havenschap Groningen Seaports**

Notitie 5801, de verantwoording (5802) en het verslag van de accountant zijn bijgevoegd.

Mw. Spijk merkt op dat de aanlevering van de stukken op een erg laat moment plaatsvond, waardoor te weinig tijd overbleef voor de voorbereiding en de behandeling in de raad van Eemsmond. Zij ziet graag toegezegd dat de stukken in het vervolg op tijd worden aangeleverd. Mw. Wulfse ondersteunt deze opmerking vanuit de provincie Groningen. Met name de overdracht van de portefeuille en de behandeling in de Staten verliep daardoor extra moeilijk.

Dhr. Buffinga meldt dat de gemeente Delfzijl met hetzelfde probleem te kampen kreeg en ondersteunt het verzoek.

Mw. Spijk vervolgt. Behalve in de NV is ook in de GR sprake van risico's. Zij verzoekt beter op de hoogte te worden gehouden van bestaande en toekomstige risico's.

Door de raad van Eemsmond is een besluit genomen ten aanzien van een aantal punten die naar tevredenheid opgelost zou moeten worden, waarna haar vertegenwoordigers kunnen instemmen. Deze punten betreffen:

- de stand van zaken m.b.t. de externe herfinanciering,
- de leningen van de NV ter financiering van investeringsprojecten en de vervangingsinvesteringen. Deze verdienen een nadere toelichting, alsmede de post Overige Kosten van € 2,7 miljoen in de jaarrekening.
- de dienstenvergoeding, inclusief de winst- en risico-opslag dienen nader gespecificeerd te worden en deze dienen jaarlijks voor 1 juli in overleg tussen GR en NV te worden vastgesteld.
- voorts dient de dekking van de jaarlijkse rentevergoeding tussen de GR en haar participanten met GSP NV te worden besproken.

Dhr. Menninga deelt voor alle duidelijkheid mee dat de drie financiële experts van de gemeenten Eemsmond en Delfzijl en de provincie Groningen vooraf overleg hebben gevoerd. De vragen die door de gemeente Eemsmond zijn gesteld, hoeven daardoor niet te worden herhaald.

Mw. Wulfse sluit zich namens de provincie Groningen aan bij Eemsmond en Delfzijl.

Dhr. Boumans refereert aan het informele overleg dat heeft plaatsgevonden, alsmede aan de ambtelijke contacten. Er zijn twee kernpunten te onderscheiden: de dienstenvergoeding en de rentevergoeding. Er zou een dialoog moeten worden aangegaan vanuit de GR met de NV. De directeur van de NV krijgt allereerst het woord om te reageren.

Dhr. Post antwoordt dat de directie graag nadere uitleg wil geven over de dienstenvergoeding en rentevergoeding in een daartoe bestemd overleg.

Mw. Spijk herinnert eraan dat de dienstenvergoeding jaarlijks afgesproken zou worden.

Dhr. Post antwoordt dat over deze onderwerpen op 14 juni 2013, het feitelijke moment van verzelfstandiging, afspraken zijn vastgelegd en ondertekend. De accountant zal kunnen bevestigen dat een en ander conform die afspraken in de jaarrekening staat vermeld. Dat staat overigens los van de vraag hoe dit onderbouwd kan worden.

Dhr. Boneschansker gaat in op de vraag naar de dienstenvergoeding en de *safe harbour* premie. In het verzelfstandigingsproces is uitvoerig gesproken over de borgstellingsovereenkomst die staatssteun-*proof* dient te zijn. Meerdere notities zijn daarvoor opgesteld door Trip Advocaten die onderdeel waren van de verzelfstandigingsdocumentatie. Op voorstel van de werkgroep Verzelfstandiging is vastgesteld dat consolidatie van de GR en de NV diende te leiden tot een saldo van nul tussen de dienstenvergoeding en de *safe harbour* premie. De dienstenvergoeding en de *safe harbour* premie is nu zodanig ingericht dat wordt voldaan aan de regelgeving inzake staatssteun. Als men nu de jaarrekening van de GR en die van de NV samen neemt, is het saldo inderdaad gelijk aan nul. In de begroting 2014 is melding gemaakt van de dienstenvergoeding die voor 2014 geldt, waarbij rekening wordt gehouden met de daadwerkelijke *safe harbour* premie over het boekjaar 2014. In de begroting 2015 staat ook de verwachte dienstenvergoeding en de verwachte *safe harbour* premie voor het jaar 2015. De dienstenvergoeding is echter substantieel hoger dan het bedrag dat nu in rekening wordt gebracht door de NV, want eigenlijk zou een bedrag tussen vijf en zes miljoen in rekening moeten worden gebracht. In het kader van de verzelfstandiging is het probleem van de staatssteun opgelost middels de huidige inrichting.

Dhr. Sienot herinnert eraan dat vorig jaar ook een dergelijk bedrag is genoemd, terwijl het zeer sterk afwijkt van het bedrag dat in rekening wordt gebracht. Toch is voor deze constructie gekozen. Waarom?

Dhr. Boneschansker antwoordt dat daarvoor gekozen is in verband met de regelgeving over de staatssteun. De constructie dient staatssteun-*proof* te zijn en, welk bedrag ook in aanmerking komt, het saldo van de jaarrekening van de GR en de jaarrekening van de NV dient nul te zijn en dat klopt.

Dhr. Genee merkt op dat het nu gaat om het resultaat over het jaar 2013 op basis van de af-

spraken van vorig jaar. De reden dat in de dienstverleningsovereenkomst deze afspraak is vastgelegd heeft te maken met het uit elkaar lopen van enerzijds de kosten voor de publieke diensten die de NV uitvoert voor de GR en anderzijds de betaling die de NV moet doen aan de GR voor de borgstelling, de *safe harbour* premie. Omdat de laatste afloopt hebben de participanten vorig jaar bepaald dat bij de dienstverleningsovereenkomst jaarlijks moet worden overlegd. Daar de participanten de oprichtende partij zijn van de NV hebben zij, als zorgzame huisvader van de NV, bepaald dat het ook in het belang van de NV is om in gesprek te treden met de GR, omdat anders bij de NV ook onevenwichtigheden ontstaan. Dat is een proces dat zich uitstrekt over de komende 20 jaar. Als de rentebetaling daalt naar nul, wordt het gat wel erg groot. Op basis van de dienstverleningsovereenkomst dient dan een oplossing gevonden te worden.

Dhr. Boumans merkt op dat de GR nu, na een jaar, als zodanig functioneert en dat de deelnemers zich moeten verantwoorden in het eigen politieke gremium. Dat daarbij vragen worden gesteld, is normaal. Als je hoort dat de publieke dienstverlening € 5,4 miljoen moet kosten, is snel uit te rekenen hoeveel fte dit op jaarbasis betreft. Dan ligt de vraag voor de hand waarom op zo'n bedrag niet gestuurd kan worden en dan kan daarover een dialoog ontstaan vanuit de rol van aandeelhouder. Bovendien kan de mogelijkheid worden verkend om meer winst vanuit de NV naar de GR te laten vloeien.

Dhr. Post herhaalt zijn toezegging dat de NV gaarne bereid is om het genoemde bedrag goed te onderbouwen.

Dhr. Genee vult aan dat dit tot de afspraak behoort om jaarlijks tot een afstemming te komen. Hij adviseert het AB dat het DB aan het begin van ieder kalenderjaar daartoe in gesprek treedt met de NV en daarover rapporteert aan het AB.

Dhr. Sienot acht dit een werkbare afspraak.

Dhr. Boneschansker gaat in op de rentevergoeding van € 2,7 miljoen. Deze is opgebouwd uit een deel rente die betrekking heeft op een lening uit hoofde van de verzelfstandiging van € 22 miljoen, terwijl het resterende bedrag het saldo is van de dienstenvergoeding gekoppeld aan de *safe harbour* premie. Uiteindelijk is dat 0,8% van de totale uitstaande positie van de NV van € 256 miljoen.

Dhr. Sienot verklaart dat het hem volkomen duidelijk is.

Hij vraagt aandacht voor de jaarlijkse rentevergoeding van de GR aan haar participanten ten bedrage van € 190.000. Deze zou conform de verzelfstandigingsafspraken zijn. Het bedrag is gekoppeld aan een ooit gedane storting/financiering van een verliespositie in de jaren '90. Volgens dhr. Sienot zouden deze kosten ten laste moeten komen van de bedrijfsvoering en is sprake van een weeffout bij de verzelfstandiging. Voor de komende jaren zou dit wellicht aangepast moeten worden.

Dhr. Boumans merkt op dat dit pleidooi wordt ondersteund vanuit de provincie en de gemeente Delfzijl.

Dhr. Post vraagt zich af of dit conform de afspraken verantwoord is.

Dhr. Genee licht toe waar de afspraak vandaan komt. De kwestie gaat terug tot 1989 toen de GR zich verplichtte tot de jaarlijkse rentevergoeding van € 190.000 aan de drie participanten pro rata ieders participatie (60% provincie Groningen, en ongeveer 25% Delfzijl en 15% voor Eemsmond) ter dekking van de rentelasten voortkomend uit de toenmalige de schuldsanering. Dat gebeurt nu al 25 jaar. Of nog sprake is van een schuld bij de participanten, is aan het zicht van de GR onttrokken. In ieder geval is dit een verplichting die de GR heeft jegens de participanten. Bij de verzelfstandiging is deze niet ingebracht in de NV, omdat er geen titel is voor de NV om jaarlijks € 190.000 over te maken aan drie overheden anders dan de mogelijkheid om een dividenduitkering te doen aan de aandeelhouder die vervolgens doorgezet zou kunnen worden door de GR aan de drie participanten. De daaraan gekoppelde reden om dat niet te doen, is dat de GR dan geld zou halen uit de NV, terwijl de GR juist tijdens de verzelfstandiging vond dat een borgstelling (waarvoor een vergoeding betaald moest worden), verleend diende te worden vanwege de verplichtingen die in de NV werden gebracht, maar dat dit 'in-fuus' (en dus de vergoeding) zo snel mogelijk diende te worden afgebouwd. Dit zijn de overwegingen geweest tot het besluit om de renteverplichting binnen de GR te houden.

Dhr. Sienot kan zich hier veel bij voorstellen. Normaliter worden de baten bij de overdracht meegenomen naar de nieuwe situatie. Het had als contante waarde meegenomen kunnen worden bij de beginbalans van de nieuwe NV.

Dhr. Genee bevestigt dat, maar er was sprake van andere afwegingen.

Dhr. Post benadrukt dat dit nog pas een jaar geleden zo is afgesproken. Het staat iedereen

vrij een andere inrichting te wensen en dat geldt eveneens voor de NV. Dhr. Post stelt voor de wens te noteren en in het najaar verder te evalueren welke wensen of weeffouten eventueel gehonoreerd resp. gecorrigeerd moeten worden.

Dhr. Boumans stelt een iets strengere formulering voor, namelijk dat het AB aan het DB vraagt om expliciet in overleg te treden met de bestuurder van de NV om mee te delen dat het gevoelen in deze vergadering is dat dit punt aan correctie onderhevig is. Het DB zal nagaan of de geuite wens te verwezenlijken is in overleg met de bestuurder van de NV.

Dhr. Sienot gaat hiermee akkoord.

Dhr. Bruggeman verklaart dat ook de RvC de zaken in het najaar op een rij zal zetten en, indien gewenst, in dialoog zal treden met de aandeelhouder.

Mw. Spijk acht dit laatste heel verstandig, want de deelnemers dienen bovendien een en ander nader toe te lichten in hun raden en Staten.

Dhr. Bruggeman heeft daar begrip voor en acht van belang om de dialoog aan te gaan aan de hand van een concreet verhaal.

Dhr. Boumans informeert of de accountant een nadere toelichting wil geven.

Dhr. Littel geeft een toelichting op zijn brief. Het betreft de eerste jaarrekening van de GR nieuwe stijl, waarbij de GR aandeelhouder is van de Overheids NV en feitelijk tamelijk geslonken is. Geconcludeerd kan worden dat na alle verrichte werkzaamheden de jaarrekening getrouw en rechtmatig is en dat geen controlegeschillen resteren. Dat laatste zegt iets over de nauwgezetheid waarmee zowel de jaarrekening van de NV als die van de GR tot stand is gekomen. Daarbij is ook van belang te constateren dat de inbreng op een juiste manier in de jaarrekening is verwerkt en toegelicht. Uiteindelijk resteert een jaarrekening waarbij sprake is van een deelneming die op een balanswaarde staat van € 198 miljoen met een lening van € 22 miljoen.

De financiering staat juridisch, althans ten tijde van de controle, nog op naam van de GR. De GR heeft de financiering verwerkt in de NV en de accountant staat hier geheel achter, omdat feitelijk gehandeld wordt als ware de financiering daadwerkelijk al op de NV overgeschreven.

De resterende inhoud van de brief dient om duidelijk uit te leggen wat er is gebeurd en welke belangrijke transacties hebben plaatsgevonden. Inzake de risico's is een aanbeveling gedaan om het komend jaar in gezamenlijkheid een juiste omvang van het weerstandsvermogen uit te werken.

Dhr. Menninga merkt op dat hij uit een vorige vergadering heeft begrepen dat het weerstandsvermogen meer dan toereikend was.

Dhr. Littel antwoordt dat dit correct is, maar dat de mogelijkheden om te anticiperen op risico's een niveau lager zijn terecht gekomen, want die zijn feitelijk in de NV aanwezig. In de GR is dus sprake van een andere situatie. De enige assets zijn de lening en een deelneming. Weliswaar is sprake van een goed eigen vermogen, maar de mogelijkheden om te anticiperen zijn veranderd, alsmede de daadwerkelijke risico's. Daarom zal opnieuw naar het weerstandsvermogen moeten worden gekeken.

Dhr. Boumans vraagt de vergadering of de behandeling van de programmaverantwoording kan worden afgerond. Dat betekent dat het accountantsverslag voor kennisname wordt aangenomen en de verantwoording wordt vastgesteld met inachtneming van de gemaakte opmerkingen waarvan de belangrijkste is dat een straffe dialoog wordt aangegaan met de NV.

Mw. Spijk antwoordt bevestigend.

Dhr. Boumans concludeert dat aldus is besloten en bedankt de accountant voor zijn inbreng.

**d. Programmabegroting 2015 GR Havenschap Groningen Seaports**

Notitie 5801 en begroting (5803) zijn bijgevoegd.

Dhr. Boumans gaat na of iemand het woord wil voeren over de Programmabegroting 2015. Dat blijkt niet het geval te zijn, waarna dhr. Boumans concludeert dat de Programmabegroting 2015 GR Havenschap Groningen Seaports is vastgesteld.

**e. Besluitvorming derivatencontract Société Générale (GR)**

Notitie 5805 is bijgevoegd

Dhr. Genee stelt voor dit punt samen met agendapunt 5a te behandelen.

Aldus wordt besloten.

f. **Terreinuitgifte Eemshaven Zuid-Oost**

Notitie 5806, alsmede bijbehorend voorstel 5770, is bijgevoegd.

Dhr. Boumans vraagt de vergadering of zij besluit conform de concept besluiten vermeld in bovengemelde notities. Dat blijkt het geval te zijn.

Als eventueel sprake is van nog spectaculairdere ontwikkelingen tijdens de vakantieperiode dan waarvan nu sprake is, zullen nadere berichten volgen.

g. **Royement hypotheek JPB Group BV**

Notitie 5660 is bijgevoegd.

Dhr. Boumans concludeert dat wordt besloten conform het voorstel in bovenvermelde notie.

h. **Stand van zaken financiering Groningen Seaports NV**

Notitie 5804 is bijgevoegd.

Dhr. Boneschansker licht toe dat op 14 juni 2013 besloten is dat voor 1 juli 2014 de korte termijnfinanciering (de kasgeldfinanciering) overgezet zou worden van de GR naar de NV. In de informele setting is reeds uitgelegd dat, in verband met de regelgeving omtrent staatssteun, de wijze van inrichting is gebaseerd op een 80%-borgstelling, maar dat de banken hieraan onvoldoende zekerheden ontlenuen voor de betreffende leningen aan GSP NV. Daarom is AKD Advocaten, die ook een second opinion heeft verstrekt omtrent staatssteun, derivaten en de huidige kasgeldleningen, opgedragen een second opinion te laten afgeven op de huidige borgstellingsovereenkomst en mogelijke aanvullende zekerheden. Deze opdracht wordt momenteel uitgevoerd.

Het AB wordt verzocht om de datum van 1 juli 2014 voor overzetting van de korte termijnfinanciering te verlengen tot 01-01-2015.

Dhr. Boneschansker spreekt de verwachting uit dat in de vergadering van september een traject aan het AB wordt voorgelegd over de wijze waarop de korte termijnfinanciering ingevuld kan worden zodanig dat juridische overdracht kan plaatsvinden van de GR naar de NV.

In samenspraak met de bestuurder en de RvC van de NV en de GR als aandeelhouder zal na september 2014 ook worden gesproken over de financiering op lange termijn.

Dhr. Sienot merkt op dat het AB hierover laat op de hoogte is gesteld. Al een paar maanden geleden zou duidelijk geworden kunnen zijn dat 1 juli 2014 niet gehaald kon worden.

Verder meent dhr. Sienot een verschil te zien tussen het advies van AKD in een eerder stadium en nu. Eerder werd gesproken over 80% en nu zou 100% geen probleem meer zijn. Klopt dat?

Dhr. Boneschansker antwoordt dat er een onderscheid gemaakt wordt tussen de bestaande kasproblemen, i.c. de verplichtingen van vóór 14 juni 2013 inclusief de bestaande derivatenportefeuille (Trip en AKD Brussel zijn van mening dat hier geen sprake is van staatssteun), en de verplichtingen die de NV aangaan uit hoofde van de borgstelling van de GR in de nieuwe financiering van 80%. Daarover wordt nu een second opinion uitgevoerd. De discussie die daarover gaat heeft betrekking op de diensten die de NV uitvoert op grond van het algemene economisch belang. Dit is een uitgebreid stappenplan dat doorgestuurd wordt naar de Europese Commissie. In september zal gerapporteerd kunnen worden welk percentage wordt voorgesteld met eventueel aanvullende zekerheden voor de banken voor de financiering van de NV.

Dhr. Boumans merkt op dat de GR indirect betrokken is in deze discussie en dat het ingewikkeld is om een dergelijk complex vraagstuk richting de achterban uit te leggen.

Dhr. Boneschansker vult aan dat hij en de bestuurder van de NV op 13 mei jl. de GR hebben geïnformeerd.

Dhr. Sienot concludeert dat de GR via die bijeenkomst op indirecte wijze is geïnformeerd. Dan lijkt de NV in die zin haar verantwoordelijkheid te hebben nagekomen.

Dhr. Menninga acht 13 mei nog vrij laat.

Dhr. Boneschansker benadrukt dat de afspraken bij de borgstellingsovereenkomst inhouden dat de GR vóór 15 mei jaarlijks door de NV geïnformeerd wordt over de wijze waarop gebruik wordt gemaakt van de borgstelling en dat is dus op 13 mei jl. gebeurd middels de begroting 2015 en de jaarrekening 2013.

Dhr. Boumans vraagt of de laatste opmerking serieus bedoeld is en of de NV meent deze ge-

dragslijn in de toekomst te moeten volgen. Als het standpunt van de NV is dat de GR schriftelijk is geïnformeerd en dat deze strikt formele wijze van handelen toereikend is, verloopt de samenwerking niet goed.

Dhr. Post stelt dat echter niet zo maar voorbij gegaan kan worden aan de opmerking dat de GR te laat is geïnformeerd.

Dhr. Bouman merkt op dat het wellicht verstandig is dat het AB een lijst met ingekomen stukken ontvangt waardoor dit soort discussies in het vervolg niet meer nodig zijn.

Dhr. Boumans stelt dat de opmerking van dhr. Menninga terecht is. Twee dagen voor het aflopen van de termijn is heel laat en het zal niet zo zijn dat de NV dit pas op 11 mei jl. heeft bedacht. Voorts gaat het om een wezenlijk punt dat niet schriftelijk kan worden afgedaan via de reguliere stroom documenten. De gevolgde gedragslijn vertegenwoordigt geen goede en prettige manier van werken.

Dhr. Bruggeman stelt dat het gaat om omgangsvormen.

Dhr. Boumans waardeert het dat de RvC het hiermee eens is.

Dhr. Boneschansker biedt zijn excuses aan. Hij stelt dat bedoeld is dat aan de eigen NV tijdig gerapporteerd is en dat de manier waarop de GR is geïnformeerd geen schoonheidsprijs verdient.

Dhr. Bruggeman trekt de conclusie dat, gezien de ingewikkeldheid van de nieuwe constructie, het kan voorkomen dat het proces nog niet helemaal goed verloopt. In de evaluatie zal daar aandacht aan worden gegeven. Technisch kan men gelijk hebben, maar het gaat er ook om hoe de aandeelhouder in het proces wordt meegenomen.

Dhr. Menninga vraagt in hoeverre de GR betrokken wordt bij het zoeken van een alternatieve zekerhedenstructuur.

Dhr. Boneschansker antwoordt dat de GR daarbij nauw wordt betrokken. In september zal er een AB-vergadering worden gehouden en dan zal kunnen worden gerapporteerd over de mening van AKD over de inrichting van de structuur, zoals geadviseerd door Trip. Dan zullen er mogelijk nieuwe zienswijzen worden gepresenteerd op de zekerhedenstructuur van GSP NV en aanvullende vragen worden beantwoord die betrekking hebben op de GR.

Dhr. Boumans informeert dat het DB hieraan de nodige aandacht zal geven.

Hij concludeert dat deze vergadering akkoord gaat met de verlenging van de periode tot uiterlijk 1 januari 2015 voor de overzetting van de korte termijnfinanciering van de GR naar de NV.

## 5. Rondvraag

Dhr. Menninga vraagt naar de stand van zaken m.b.t. Weiwerd. De tweede vraag luidt hoe GSP betrokken is in het Xperience Centre en voorts vraagt hij wanneer er wordt begonnen met de groengordel rond Borgsweer.

Dhr. Post antwoordt dat de grote investering in de infra van Weiwerd nagenoeg is afgerond om de oude wierdeconstructie, inclusief ossengangen en heggen, terug te brengen. Daarvoor is een forse bijdrage van het Waddenfonds van ruim € 950.000 verkregen en daarenboven er is nog eens € 1 miljoen geïnvesteerd. In totaal is dus € 2 miljoen geïnvesteerd in het klaarmaken van Weiwerd. Nu gaat men na of innoverende bedrijven die min of meer gelieerd zijn aan de in de regio gevestigde bedrijven, interesse hebben om zich in Weiwerd te vestigen.

Het Seaports Xperience Centre is ca. 5 jaar geleden van start gegaan met als doel het aantrekken van nieuw, vooral technisch personeel, aangezien een groot aantal vacatures werd verwacht. Nu moet echter worden geconstateerd dat het bedrijfsleven niet meer wenst te participeren in de SXC. Het standpunt van GSP NV: met het SXC is begonnen om een probleem in het bedrijfsleven op te lossen en als het bedrijfsleven er geen behoefte meer aan heeft, zal ook GSP NV ermee stoppen.

De groengordel rond Borgsweer. Borgsweer krijgt geen groot bos. Wel is overeenstemming met Borgsweer bereikt over de landschappelijke inpassing van het hele industrieterrein, dus ook de strook aan de oostkant van de Oosterhorn. De groencommissie heeft samen met de ontwerpers de groengordel ontworpen. Nu Borgsweer akkoord is, zal met de uitvoering worden begonnen. Verwacht wordt dat de eerste boom begin volgend jaar wordt geplant.

Dhr. Boneschansker deelt het Jaarverslag 2013 van Groningen Seaports N.V. in zijn definitieve vorm rond. Qua inhoud is dit gelijk aan de versie die eerder tijdens deze vergadering werd behandeld.

Dhr. Genee vestigt de aandacht op de nieuwe havenkaart waarvan iedereen een exemplaar krijgt. Meer exemplaren zijn op aanvraag beschikbaar. De raden en Staten zullen ook exem-



plaren ontvangen.

## **6. Sluiting**

Dhr. Boumans concludeert dat de GR en de NV nog steeds een proces van gewenning aan de nieuwe structuur doormaken. Aan beide kanten bestaat in ieder geval de bereidheid om de samenwerking verder vorm te geven op een manier die leidt tot voldoende comfort voor een vruchtbare samenwerking. Het komende half jaar zal daaraan in gezamenlijkheid worden gewerkt.

Ter afsluiting wordt een korte film vertoond ter promotie van de Nederlandse zeehavens.

Dhr. Boumans wenst de aanwezigen een fijne vakantie en sluit de vergadering om 10.35 uur.



## Voorstel aan Algemeen Bestuur

Datum AB-vergadering: 19 december 2014

Nummer: 2014.09305

Agendapunt: 4a

Voor akkoord

Datum

Paraaf

Secretaris a.i.: H. Doeven

27 november 2014

### Onderwerp: Stand van zaken lange termijn financiering

#### Inleiding

Dit memo geeft invulling aan het verzoek van het Algemeen Bestuur en Dagelijks Bestuur zoals besproken op 26 september jl. om op hoofdlijnen te analyseren wat de impact voor het havenschap Groningen Seaports (GR) en Groningen Seaports N.V. (GSP) is op het moment dat GSP extern gefinancierd wordt onder een 80% borgstelling van de GR aangevuld met hypotheek op grond en/of erfpachtcontracten. Om de analyse in het juiste perspectief te plaatsen wordt voornoemde financieringsvariant afgezet tegen het alternatief van een volledige borgstelling door de GR. Afsluitend wordt het alternatief van het bancair financieren onder volledige borgstelling vergeleken met alternatieven waarbij GSP leent van de GR of de provincie.

#### Situatieschets

In oktober 2012 is de financierbaarheid van GSP op basis van het meerjarenplan van 5 juli 2012 onderzocht door BNG Advies. De conclusie van BNG Advies was: "Marktpartijen ervaren de hoogte van de schuld als te hoog ten opzichte van de kasstromen. Zonder garanties is GSP niet zelfstandig te financieren".

GSP is met terugwerkende kracht op 1 januari 2013 verzelfstandigd en is sindsdien een zogenoemde overheids-NV. De provincie Groningen en de gemeenten Eemshaven en Delfzijl zijn via een Gemeenschappelijke Regeling (GR) aandeelhouder van GSP. Ten tijde van de verzelfstandiging werd geconstateerd dat volledige borgstelling van de GR voor de verplichtingen van GSP niet past binnen de Europese regels omtrent staatssteun (indien geen gebruik gemaakt wordt van de uitzonderingsregels). Veiligheidshalve is besloten de borgstelling te maximeren op 80% per lening.

Financiering vindt momenteel plaats door middel van diverse kasgeldleningen. Het merendeel is ondergebracht bij de Bank Nederlandse Gemeenten (BNG). De leningen zijn allemaal juridisch verstrekt aan de GR, in economische zin aan GSP. Als gevolg worden deze leningen op de balans van GSP verantwoord.

Binnen de GR en GSP bestaat de wens om GSP zelfstandig financiering aan te laten trekken. Hiertoe is vastgelegd dat de GR een borgstelling zal verstrekken van 80% verdeeld over verschillende categorieën:

- geaccordeerde projecten (80% \* € 255 mln. = € 204 mln.);
- vervangingsinvesteringen (80% \* € 8 mln. = € 6 mln.);
- interne projecten (80% \* € 5 mln. = € 4 mln.);
- onvoorziene projecten (80% \* € 23 mln. = € 18 mln.).

De maximale borgstelling bedraagt dus € 232 mln. bij een gedefinieerd leningen- en borgtochtenplafond van € 290 mln.

Daarnaast worden kasgeld aangetrokken ter financiering van de zogenoemde CSA (zekerheidsstelling voor het rentederivaat). De omvang van de CSA wisselt sterk en is lastig te voorspellen. In de prognoses voor 2015 is rekening gehouden met een bedrag van € 28,7 mln.

De derivatenportefeuille kent een volledige borgstelling van de GR conform besluitvorming 4 juli 2014.

Onder de huidige afspraken mag GSP geen additionele zekerheden verschaffen aan externe financiers. Uit marktconsultatie is gebleken dat haar potentiële financiers onvoldoende comfort halen uit de 80% borgstelling en mede daardoor zelfstandige financiering van GSP niet haalbaar is. Daarom is onderzocht welke alternatieven uitkomst kunnen bieden. Er zijn 4 mogelijke varianten gedefinieerd:

1. 80% borgstelling van de GR + aanvullende zekerheden;
2. volledige borgstelling (=begroting 2015 GSP);
3. financiering via de GR;
4. financiering door de Provincie.

#### **Alternatieve financieringsvormen**

Doordat GSP besparingen heeft kunnen realiseren bij de aanbesteding en uitvoering van projecten en doordat projecten deels gefinancierd zijn uit eigen middelen is de huidige inschatting dat het vreemd vermogen (dat nodig is ter financiering van voornoemde projecten) maximaal € 218 mln. excl. CSA zal zijn per 2016, zie begroting 2015.

#### **1. 80% borgstelling + aanvullende zekerheden**

GSP kan het zekerhedentekort aanvullen door het verstrekken van hypotheek of verpanding met een zekerheidswaarde van minimaal 20%.

##### *Hypotheek op grond*

De zekerheidswaarde die een financier toedicht aan grond is niet gelijk aan de boekwaarde. Een gerenommeerde taxateur zal een executiewaarde moeten bepalen. Complicerende factor hierbij is dat in geval van faillissement er maar 1 koper is (namelijk de GR). Een financier zal daarnaast zekerheidshalve een afslag (10%- 20%) op deze executiewaarde hanteren om tot een voor haar conveniërende zekerheidswaarde te komen.

##### *Hypotheek op (onder) erfpachtcontracten*

Bij de bepaling van de zekerheidswaarde van (onder) erfpachtcontracten is de kredietwaardigheid van de pachter van groot belang. Door een aantal verschillende erfpachtcontracten in onderpand te geven, wordt het risico van het wegvallen van één pachter beperkt.

De waarde van erfpachtcontracten is afhankelijk van de tegenpartij, resterende looptijd, indexatie en verdisconteringsfactor. Als gevolg zal de waarde van contracten jaarlijks wijzigen. Voor het bepalen van de zekerheidswaarde zullen financiers een discount (20%-40%) hanteren.

##### *Cijfermatig*

Gebaseerd op de verwachte maximale vreemd vermogenspositie (2016 € 218 mln. excl. CSA), de 80% borgstelling en de aanname dat financiers volledige dekking willen, dient de aanvullende zekerheid € 44 mln te zijn. Dit kan bijvoorbeeld door:

1) Hypotheek op grond met een executiewaarde van € 52 mln.

2) Verpanding van de inkomsten uit erfpachtcontracten met een waarde van € 62 mln.

3) Een combinatie van beide.

Verondersteld wordt dat de executiewaarde van de grond sterk onder de boekwaarde ligt. Dit geldt in mindere mate voor erfpachtcontracten. Als gevolg zal de boekwaarde van de grond waarop hypotheek bevestigd moet worden groter zijn dan de boekwaarde van de erfpachtcontracten.

## 2. Volledige borgstelling

Advocatenkantoor AKD en adviseur PWC Debt Advisory hebben geanalyseerd of een volledige borgstelling mogelijk is onder de geldende regels omtrent staatssteun. Hun eerste bevindingen hieromtrent zijn positief. AKD heeft hierover reeds schriftelijk gerapporteerd en PWC Debt Advisory mondeling (in afwachting van een tussentijdse rapportage).

Vooruitlopend op de aanname dat volledige borgstelling mogelijk is, heeft AKD een concept borgstellingsovereenkomst opgesteld. Op basis van een dergelijk document lijken financiers bereid GSP te financieren. Tarieven liggen iets (0,05%) hoger in vergelijking met financiering rechtstreeks aan de GR en zijn input geweest voor de begroting 2015 en het meerjarenplan 2015-2019.

Tabel vreemd vermogensbehoefte en financieringslasten conform begroting 2015 – 2019.

Vreemd vermogensbehoefte					
	2015	2016	2017	2018	2019
Vreemd vermogen behoefte	246.330.000	244.610.000	233.080.000	224.380.000	209.200.000
Vreemd vermogen behoefte excl. CSA	217.637.000	218.232.054	209.913.378	204.176.785	191.648.562
Gemiddelde rentevoet, begroot	3,26%	3,52%	3,73%	3,91%	4,21%
<i>(berekend over de totale financieringslasten)</i>					
Financieringslasten					
	2015	2016	2017	2018	2019
Rentelasten vreemd vermogen	-5.330.000	-5.460.000	-5.560.000	-5.660.000	-5.760.000
Rente lening van GR GSP	-660.000	-660.000	-660.000	-660.000	-660.000
Rente (safe harbor) borgstelling GR	-1.970.000	-1.950.000	-1.860.000	-1.790.000	-1.670.000
Subwerente	860.000	370.000	230.000	120.000	10.000
Overige rentelasten	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
<b>Financieringslasten</b>	<b>-7.090.000</b>	<b>-7.690.000</b>	<b>-7.840.000</b>	<b>-7.980.000</b>	<b>-8.070.000</b>

## 80% + aanvullende zekerheden vs volledige borgstelling

Om de impact van het scenario "aanvullende zekerheden" inzichtelijk te maken wordt dit scenario hieronder afgezet tegen het alternatief van een volledige borgstelling door de GR. In de analyse wordt geabstraheerd van de borgstelling voor de derivatenportefeuille.

### Impact voor GR

De zekerheden die GSP dient te verstrekken aan de financiers komt ten laste van de huidige zekerheidspositie van de GR. Omdat de GR, in geval van een faillissementsscenario, invloed heeft op de waarde van grond en pachtcontracten zal zij waarschijnlijk een hogere waarde toekennen aan het aan de financiers te verstrekken zekerhedenpakket dan de bank waardoor, vanuit het perspectief van de GR, een 20% lagere borgstelling (€ 174 mln. i.p.v. € 218 mln.) de vrijgave van relatief veel zekerheden vergt (boekwaarde minimaal € 62 mln.).

### Impact voor GSP

Indien GSP gefinancierd wordt op basis van een 80% borgstelling vanuit de GR aangevuld met additionele zekerheden dan zal de financier meer steunen op haar analyse van het toekomstperspectief van GSP. De (beperkte) onzekerheid hieromtrent en omtrent de uiteindelijke waarde van het totale zekerhedenpakket zal reden zijn voor een hoger rentetarief in vergelijking met een volledige borgstelling.

Om dit te kunnen kwantificeren zijn van BNG pro forma rentetarieven ontvangen. (2015 € 2,4 mln. hoger)

	2015	2016	2017	2018	2019
Vreemd vermogen behoefte	248.700.000	249.400.000	248.200.000	234.000.000	221.300.000
Vreemd vermogen behoefte excl. CSA	220.000.000	223.000.000	217.100.000	213.800.000	203.800.000
Gemiddelde rentevoet, begroot <i>(berekend over de totale financieringslasten)</i>	4,31%	4,57%	4,79%	4,95%	5,29%
<b>Financieringslasten</b>					
	2015	2016	2017	2018	2019
Rentelasten vreemd vermogen	-7.700.000	-7.900.000	-8.000.000	-8.100.000	-8.300.000
Rente lening van GR GSP	-700.000	-700.000	-700.000	-700.000	-700.000
Rente (safe harbor) borgstelling GR	-2.000.000	-1.000.000	-1.900.000	-1.900.000	-1.800.000
Bouwrente	900.000	400.000	200.000	100.000	0
Overige rentelasten	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
<b>Financieringslasten</b>	<b>-9.490.000</b>	<b>-10.190.000</b>	<b>-10.390.000</b>	<b>-10.590.000</b>	<b>-10.790.000</b>

Tabel vreemd vermogensbehoefte en financieringslasten o.b.v. 80% borgstelling met additionele zekerheden, basis is de begroting 2015.

De ratio Net debt/operationele kasstroom is dan minder snel binnen de bankennorm namelijk in 2029 (ipv 2027) zoals in de Begroting 2015 is gerapporteerd.

Minder rentekosten zullen, ceterus paribus, een positief effect hebben op ratio's van GSP waardoor de looptijd van een volledige borgstelling korter kan zijn dan in geval van een 80% borgstelling.

### 3. Financiering via de GR

Het risico voor de GR bij een volledige borgstelling is min of meer vergelijkbaar met het risico dat zij loopt indien de GR de betreffende financiering zelf aan GSP verstrekt. De GR kan om die reden externe financiering aantrekken en doorlenen aan GSP.

Omdat een financier minder risico ziet in geval van financiering aan de GR (in vergelijking met financiering van GSP onder volledige borgstelling van de GR) hanteert zij een lager rentetarief. Volgens opgave van BNG d.d. 23 oktober 2014 is het prijsverschil 0,05%.

### 4. Financiering door de Provincie Groningen

Uitgaande van overtollige liquide middelen bij de Provincie Groningen kan GSP overwegen een financieringsverzoek bij hen in te dienen. Conform de bestuursrechtelijke notitie van AKD d.d. 13 oktober 2014 is dit mogelijk binnen de geldende wet- en regelgeving.

Voor de Provincie Groningen is het financieren van GSP een interessant alternatief voor schatkistbankieren omdat er bij de geldende rentestanden nagenoeg geen rente-inkomsten gegenereerd worden. Het risico voor de provincie is echter vergelijkbaar met het risico dat zij loopt in geval van volledige borgstelling.

Voor GSP geldt dat een financiering van de Provincie Groningen interessant is indien lagere rentes gaan gelden dan bij bancaire financiering onder een volledige borgstelling.

Wellicht ten overvloede wordt benadrukt dat de volledige borgstelling, door de lagere investeringskosten en de gedeeltelijke financiering uit eigen middelen, nominaal niet hoger uitvalt dan het huidige maximum van € 232 mln.

### **Aandachtspunten**

Het alternatief 2 volledige borgstelling is verwerkt in de begroting 2015 en in het financieel meerjarenplan 2015 – 2019 van Groningen Seaports N.V.. Wanneer de GR niet instemt met volledige borgstelling dan dient de begroting 2015 te worden aangepast.

### **Beoogd effect**

Het alternatief 2 volledige borgstelling heeft als effect dat de bankennorm eerder wordt behaald 2027 in plaats van 2033. Naar verwachting kan in 2027 worden gekeken of zelfstandige financiering mogelijk is. Daarnaast is de ratio ICR pas in 2029 pas op niveau.

### **Tijdpad**

6 november 2014	: ambtelijk overleg GR
11 november 2014	: RvC informeren
24 november 2014	: ambtelijk overleg GR
3 december 2014	: DB informeren
5 december 2014	: informele vergadering AvA / GR informeren
19 december 2014	: AvA / GR vergadering koersbepaling
Eerste helft 2015	: Besluitvorming financiering door NV en GR

### **Voorstel:**

Het Algemeen Bestuur wordt gevraagd kennis te nemen van de huidige stand van zaken lange termijn financiering Groningen Seaports N.V. en haar gevoelens te laten blijken over de koers.

### **Voorwaarden:**

Financieel: Opgenomen in het bedrijfsplan 2015 – 2019 Groningen Seaports N.V.  
Mandaat: AB

**Bijlage:** n.v.t.

---



## Voorstel aan Algemeen Bestuur

---

Datum AB-vergadering: 19 december 2014

Nummer: 2014.09306

Agendapunt: 4b

Voor akkoord

Datum

Paraaf

Secretaris a.i.: H. Doeven

27 november 2014

---

Onderwerp: **Uitstel financiering 1 januari 2015 naar 3 juli 2015**

### Inleiding

Op 4 juli 2014 heeft het Algemeen Bestuur besloten om Groningen Seaports NV uitstel te verlenen tot 1 januari 2015 voor het overzetten van de financiering naar Groningen Seaports N.V., zie bijlage 2014.05804.

### Huidige stand van zaken lange termijn financiering, zie agendapunt 4a

Gelezen notitie agendapunt 4a en de bespreking op 26 september jl. in het Dagelijks- en Algemeen Bestuur is het voornemen om op 19 december a.s. een koers te bepalen als GR over de wijze van borgstelling aan Groningen Seaports NV. De koers zal dan inhoudelijk verder uitgewerkt in besluitvormingsdocumentatie voor de NV en de GR voor besluitvorming in de eerste helft van 2015. De GR-partners hebben dan in het eerste kwartaal 2015 de gelegenheid haar achterban te raadplegen.

### **Voorstel:**

Het Algemeen Bestuur wordt gevraagd in te stemmen met het verplaatsen van de overeengekomen datum voor overzetten van de financiering van Groningen Seaports NV van 1 januari 2015 naar 3 juli 2015.

**Bijlage:** 1. Voorstel 2014.05804

---

## Voorstel aan Algemeen Bestuur

Datum AB-vergadering: 4 juli 2014

Nummer: 2014.05804

**Voor akkoord**

Secretaris: R.O. Genee

Datum

18 juni 2014

Paraaf

**Onderwerp: Stand van zaken financiering Groningen Seaports N.V.**

### **Achtergrond**

Sinds haar verzelfstandiging is Groningen Seaports N.V. (GSP) draagplichtig voor de kasgeldleningen die de Gemeenschappelijke Regeling (GR) aanwendt voor GSP. Deze kasgeldleningen zijn thans 'solvabiliteitsvrij'. Dat wil zeggen dat deze voor de bank als kredietrisicovrij gelden omdat de GR onderdeel is van de Nederlandse Overheid.

GSP heeft de ambitie zo spoedig mogelijk zelfstandig financiering te arrangeren onder de afgesproken borgstelling, los van de kasgeldleningen via de GR. GSP heeft de haalbaarheid laten toetsen door BNG Advies (onderdeel van Bank Nederlandse Gemeenten) en Helder Corporate Finance Adviseurs. Omdat de huidige borgstelling onvoldoende comfort biedt voor zelfstandige financiering en er onduidelijkheid is hoe additionele zekerheden beoordeeld worden in het licht van de Europese regels omtrent staatssteun wordt de GR verzocht de datum waarop de financiering overgezet dient te worden (conform getekende borgstellingsovereenkomst art. 2) te verplaatsen naar 1 januari 2015.

Deze beknopte notitie informeert de GR over de belangrijkste bevindingen totnogtoe en geeft een vooruitblik.

### **Terugblik en stand van zaken**

Uit het rapport van BNG Advies dat blijkt dat het omzetten van solvabiliteitsvrije kasgeldleningen van de GR naar GSP zonder 100%-borgstelling van de GR niet haalbaar is. Helder Corporate Finance bevestigt dit. Krediet aan GSP zonder borgstelling ontbeert het solvabiliteitsvrije karakter. GSP zal dan op haar eigen merites worden beoordeeld. Belangrijke factoren daarbij zijn: de 'hardheid' van kasstromen, de zekerhedenpositie, het track record, de (verwachte) winstgevendheid en de solvabiliteit. Afgezet tegen de omvang van benodigde financiering zijn deze vooralsnog onvoldoende volgens de rapportage van Helder Corporate Finance.

De noodzaak voor aanvullend comfort (minder risico, meer zekerheid) voor banken lijkt nochtans onvermijdelijk. Dit wordt bevestigd door Bank Nederlandse Gemeenten die tevens betrokken is bij de verzelfstandiging van andere zeehavens.

Bij de verzelfstandiging is door de GR aangegeven additionele zekerheden te overwegen mocht daartoe noodzaak bestaan. Belangrijke voorwaarde van de GR is dat nieuwe afspraken niet in strijd zijn met de Europese regels omtrent staatssteun. Helder heeft vanuit financieringsperspectief verschillende mogelijke zekerhedenstructuren ontwikkeld waarna Trip Advocaten en notarissen gevraagd is te toetsen op staatssteun. Omdat GSP geen eenduidig antwoord ontvangen heeft, is AKD Advocaten een opinie gevraagd (op de huidige borgstellingsovereenkomst en mogelijke aanvullende zekerheden).





**GRONINGEN SEAPORTS**

**Vooruitblik**

AKD rapporteert naar verwachting begin juli. De bevindingen zullen mogelijkwijs input zijn voor een alternatieve zekerhedenstructuur. Voorafgaand aan een eventuele toetsing bij de Europese Commissie zal GSP deze alternatieve structuur voorleggen aan haar aandeelhouder

**Voorstel:**

Het Algemeen Bestuur wordt gevraagd de overeengekomen datum van 1 juli 2014 te verplaatsen naar 1 januari 2015.

**Bijlage:** N.v.t.

---



## Voorstel aan Algemeen Bestuur

Datum AB-vergadering: 19 december 2014

Nummer: 2014.09307

Agendapunt: 4c

Voor akkoord

Datum

Paraaf

Secretaris a.i.: H. Doeven

27 november 2014

### Onderwerp: Wijzigingen statuten en aanpassing verzelfstandigingsdocumentatie

Op 14 juni 2013 is Groningen Seaports opgericht conform de door participanten van de GR besloten verzelfstandigingsdocumentatie. Bij start van de NV is aangegeven dat bezien diende te worden in hoeverre de gekozen procedures en afspraken tussen GR en NV, zoals vastgelegd in o.a. de verzelfstandigingsovereenkomst, de akte van oprichting en akte van inbreng, voldoende zijn om tot de voor de NV wenselijke voortvarende besluitvormingsprocedure te komen, voorzien van voldoende checks en balances om de juistheid van besluiten te kunnen waarborgen, en tevens de GR conform de verzelfstandigingsdoelstellingen op de gewenste afstand van de bedrijfsvoering te houden.

Loyens en Loeff te Rotterdam is gevraagd om, nu GSP ruim een jaar ervaring heeft met werken in NV-verband, te komen met aanbevelingen hiertoe. Loyens en Loeff heeft hiervoor o.a. gesproken met het begeleidend kantoor bij de verzelfstandiging (Trip Advocaten & Notarissen) en een vergelijking gemaakt met de situatie in Rotterdam en Amsterdam. Dit heeft geleid tot een elftal aanbevelingen die in bijgevoegde notitie staan toegelicht.

De directeur is voornemens deze aanbevelingen over te nemen en om te zetten in statutenwijziging en aanpassingsvoorstellen voor overeenkomsten tussen GR en NV. Alvorens dit besluit te nemen wenst de directeur de RvC en de aandeelhouder te raadplegen en te consulteren over de aanbevelingen.

### Aandachtspunten

In het informeel AB van 26 sept. jl. is een toelichting gegeven op de wenselijkheid om te spreken over aanpassing/wijziging van overeenkomsten en statuten. Het Algemeen Bestuur heeft daarin een dubbele rol; enerzijds als orgaan dat besluit over het stemrecht als aandeelhouder van de NV en anderzijds als besturend orgaan van de GR.

Conform art. 15.4 lid 7 van de statuten dient een directiebesluit tot wijziging van statuten door de RvC te worden goedgekeurd. Volgens artikel 28 van diezelfde statuten dient vervolgens de AvA over de wijziging te besluiten.

### Beoogd effect

Vergroting van (commerciële) slagvaardigheid van de NV, en verdere afstand van de GR tot de bedrijfsvoering van de NV.

**Tijdpad**

11 november 2014 : bespreking RvC  
19 december 2014 : bespreking AB  
8 januari 2015 : besluit directeur  
februari 2015 : goedkeuring RvC  
Nader te bepalen : besluit AB en AvA

**Voorstel:**

Het Algemeen Bestuur wordt gevraagd deze notitie ter informatie tot zich te nemen en het voorgenomen besluit tot aanpassing van de verzelfstandigingsdocumentatie en wijziging van de statuten te bespreken.

**Voorwaarden:**

Financieel: n.v.t.  
Mandaat: AB

**Bijlage:** 1. Notitie Loyens en Loeff, d.d. 4 november 2014 (nr. 17100686)

---

## Memorandum

AAN Havenschap Groningen Seaports  
Groningen Seaports N.V.

VAN Jurriaan van der Stok MRE MRICS – notaris  
Hoi Tak Tsang – kandidaat-notaris

REFERENTIE 17100686

DATUM 4 november 2014

BETREFT Aanbevelingen voor wijzigingen in verzelfstandigingsdocumentatie

### 1 Inleiding

Bij de uitvoering van de tussen Groningen Seaports N.V. (**NV**) en Havenschap Groningen Seaports (**GR**) in het kader van de verzelfstandiging van het havenbedrijf gemaakte afspraken (**Verzelfstandigingsafspraken**), zijn er voor de NV een aantal praktische obstakels gebleken die een efficiënte en effectieve (haven)bedrijfsvoering bemoeilijken.

Op verzoek van de NV doen wij in dit memorandum een aantal aanbevelingen voor wijzigingen in deze tussen de NV en de GR gemaakte Verzelfstandigingsafspraken. Daarbij richten wij ons met name op:

- (a) de op 14 juni 2013 verleden oprichtingsakte van de NV, waarin tevens de statuten van de NV zijn opgenomen;
- (b) de op 14 juni 2013 verleden akte van inbreng en vestiging rechten van erfpacht;
- (c) de op 14 juni 2013 verleden hypotheekakte,

waarbij wij de in de op 14 juni 2013 getekende verzelfstandigingsovereenkomst (**Verzelfstandigingsovereenkomst**) genoemde principes en doelstellingen – zijnde (i) risicobeheersing, (ii) versterking van de concurrentiepositie, (iii) vergroting van de afstand tot de politiek en (iv) verdere professionalisering van het Havenbedrijf – als uitgangspunt hebben genomen.

*(Hoofdstuk 2 op volgende bladzijde)*

## 2 Overzicht van aanbevelingen

Onze aanbevelingen tot wijziging zijn:

<u>Nr.</u>	<u>Aanbeveling</u>	<u>Blz.</u>
1.	Verhoging van drempelwaarde voor goedkeuring van de raad van commissarissen van de NV ( <b>RvC</b> ) voor gronduitgiften en -verwervingen, tot percelen met een grootte van tien hectaren of meer.	4
2.	Verhoging van drempelwaarde voor goedkeuring van de algemene vergadering van aandeelhouders van de NV ( <b>AvA</b> ) voor gronduitgiften en -verwervingen, tot percelen met een grootte van 25 hectaren of meer.	6
3.	Verlening door de GR aan de NV van een algemene volmacht voor rechtshandelingen in het kader van de havenbedrijfsvoering.	8
4.	Afschaffing van de systematiek van splitsing en samenvoeging van de aan de NV toebehorende erfpachten ( <b>Hoofderfpachten</b> ) en, in verband daarmee, afschaffing of beperking van de mogelijkheid tot selectieve opzegging van Hoofderfpachten door de GR.	10
5.	Afschaffing van de mogelijkheid tot uitgifte 'directe' erfpachten tussen de GR en de (eind)gebruiker van een haventerrein ( <b>Eindgebruiker</b> ).	12
6.	Vaststelling van een nieuwe, uniforme handelswijze omtrent de uitgifte van (onder)opstalrechten aan een Eindgebruiker.	14
7.	Vaststelling van een nieuwe, uniforme handelswijze omtrent grondverwervingen.	16
8.	Inperking van de opzeggingsbevoegdheid van de Hoofderfpachten door GR voor publieke doeleinden.	18
9.	Afschaffing van de Hypotheken.	19
10.	Invoering van een procuratieregeling voor de NV.	21
11.	Afschaffing van het verbod voor de NV om zonder toestemming van de GR opstallen weg te (doen) nemen.	22

Ten aanzien van de hiervoor genoemde aanbevelingen zal hierna in dit memorandum nader worden ingegaan op de huidige situatie, alsmede de beoogde gevolgen van de maatregel voor zowel de NV als de GR, waarbij ook – waar relevant – een vergelijking zal worden gemaakt met het Havenbedrijf Rotterdam N.V. (**HbR**) en het Havenbedrijf Amsterdam N.V. (**HbA**) in relatie tot de gemeente Rotterdam respectievelijk de gemeente Amsterdam.

Eén van de beoogde gevolgen die de hiervoor genoemde aanbevelingen gemeen hebben, is dat deze strekken ter bevordering van de slagvaardigheid van de organisatie van de NV en een efficiënt en effectief havenbedrijfsvoering. Daarbij zou de GR, als enig aandeelhouder van de NV, als grondeigenaar, als schuldeiser en als overheid, mede gebaat moeten zijn.

In dit kader wordt nog verwezen naar een memorandum van Loyens & Loeff d.d. 30 juli 2014, waarin (dieper) wordt ingegaan op een aantal onderwerpen met betrekking tot de verzelfstandiging van het havenbedrijf.

*(Hoofdstuk 3 op volgende bladzijde)*

### 3 Toelichting op de aanbevelingen

<u>Aanbeveling 1</u>	
Inleiding, huidige situatie:	<p>Volgens de statuten van de NV is de goedkeuring van de RvC benodigd voor een besluit van de directie van de NV (<b>Directie</b>) tot uitgifte of verwerving van haventerreinen met een transactiewaarde<sup>1</sup> vanaf € 450.000.</p> <p>Deze drempelwaarde blijkt in de praktijk erg laag. Deze drempelwaarde komt (normaliter) overeen met een perceelsgrootte van onder de circa vijftig aren. Doorgaans worden uitgiften en verwervingen van terreinen van dergelijke omvang in de praktijk echter als 'kleinere' uitgiften c.q. verwervingen beschouwd.</p> <p>Het huidige voorschrift is om tweeërlei redenen klemmend gebleken.</p> <p>Allereerst gaat het moeten verkrijgen van goedkeuring van de RvC voor 'kleinere' uitgiften ten koste van de snelheid en slagvaardigheid van het havenbedrijf.</p> <p>Daarnaast wordt voor 'kleinere' terreinuitgiften beslissingsbevoegdheid (en verantwoordelijkheid) toegekend aan de RvC. De leden van de RvC zijn echter niet bij uitstek geschikt om te beslissen over dergelijke aangelegenheden met een – gezien de aard van de totale onderneming – gering (financieel) belang, mede omdat zij op verdere afstand staan van het havenbedrijf.</p>
Aanbeveling:	Verhoging van drempelwaarde voor goedkeuring van de RvC voor gronduitgiften <sup>2</sup> en -verwervingen <sup>3</sup> , tot percelen met een grootte van tien hectaren of meer.
Vergelijking met HbR en HbA:	Zowel bij HbR als bij HbA is goedkeuring van de raad van commissarissen vereist voor besluiten tot uitgifte van haventerreinen met een grootte van meer dan 25 hectaren. Voor terreinverwervingen geldt geen specifieke goedkeuringsvereiste.
Beoogde effecten voor de NV:	Uitvoering van de maatregel zou ertoe leiden dat de Directie zelfstandig (en derhalve zonder vereiste goedkeuring van de RvC of de AvA) bevoegd is te besluiten tot uitgifte en verwerving van haventerreinen tot een

<sup>1</sup> De transactiewaarde bestaat volgens de statuten van de NV uit – afhankelijk van de uitgiftevorm – de (af)koopsom, de gekapitaliseerde waarde van de canon, de totale huurprijs dan wel de waarde in het economische verkeer.

<sup>2</sup> Onder gronduitgifte wordt verstaan het in ondererfpacht uitgeven, verkopen, verhuren, verpachten, verruilen of anderszins in gebruik geven van gronden door de NV.

<sup>3</sup> Onder grondverwerving wordt verstaan het in erfpacht verkrijgen, kopen, huren, pachten, door ruiling verkrijgen of anderszins in gebruik verkrijgen van gronden door de NV.

	<p>perceelsgrootte van tien hectaren.</p> <p>Beoogd en verwacht wordt dat de Directie hierdoor slagvaardiger tot 'day-to-day' uitgiften en verwervingen kan overgaan. Daarmee behoeft de RvC niet te worden belast. Voor zover nodig, behoudt de Directie de mogelijkheid om voor specifieke uitgiften of verwervingen alsnog de RvC bijeen te roepen ter raadpleging.</p> <p>Een bijkomend voordelig effect is dat de nieuwe regel meer duidelijkheid verschaft over of goedkeuring van de RvC in een concreet geval wel of niet is vereist. Dit komt doordat de grootte van het uit te geven perceel een objectiever maatstaf vormt dan de transactiewaarde, die bij uitgifte in erfpacht bijvoorbeeld mede afhankelijk van een (voor fiscale doeleinden gekozen) indexatiefactor. De praktijk leert dat de gekapitaliseerde waarde van de canon bijna altijd pas wordt berekend nadat het uitgiftecontract met de Eindgebruiker is gesloten (en dus nadat de goedkeuring al dan niet had moeten zijn verkregen).</p> <p>Verder zal uitvoering van de maatregel ertoe leiden dat de vergaderfrequentie van de RvC afneemt en wordt beperkt tot zaken van materieel belang. Daarmee nemen ook de bestuurlijke lasten van de betrokken RvC-leden af.</p> <p>De voorgestelde wijziging laat de overige controlemogelijkheden van de RvC overigens onverlet. Daartoe behoren zowel preventieve bevoegdheden (zoals goedkeuring bedrijfsplan, hoofdlijnen van het te voeren beleid en begrotingen alsook haar algemene recht om te allen tijde geïnformeerd te worden over het beleid van de NV) als repressieve bevoegdheden (zoals medeondertekening jaarrekening en jaarverslag alsmede schorsing Directieleden).</p>
<p>Beoogde effecten voor de GR:</p>	<p>Voor de GR zijn door de uitvoering van de maatregel geen directe praktische gevolgen te verwachten.</p>

*(Aanbeveling 2 op volgende bladzijde)*



<u>Aanbeveling 2</u>	
Inleiding, huidige situatie:	<p>Volgens de statuten van de NV is (naast de goedkeuring van de RvC) de goedkeuring van de AvA benodigd voor een besluit van de Directie uitgifte of verwerving van haventerreinen met een transactiewaarde vanaf € 5.000.000.</p> <p>Deze drempelwaarde kan in de praktijk te laag zijn. Deze drempelwaarde komt (normaliter) overeen met een perceelsgrootte van onder de circa vierenhalf hectaren. Zeker bij uitgifte van rechten van (onder)erfpacht met een lange looptijd zal al snel tot een dergelijk bedrag worden gekomen.</p> <p>Het huidige voorschrift is om meerdere redenen klemmend gebleken. Hiervoor geldt hetzelfde als vermeld bij aanbeveling 1.</p> <p>Verder dient nog te worden bedacht dat, omdat de (voltallige) AvA wordt gevormd door de GR, het stemrecht op de aandelen in de NV uitsluitend wordt uitgeoefend door het Algemeen Bestuur van de GR (<b>AB</b>) (op grond van Verzelfstandigingsovereenkomst). Aan het goedkeuringsbesluit van de AvA gaat zodoende een publiekrechtelijk traject vooraf. Mede gezien de doelstelling van de verzelfstandiging dient terughoudendheid te worden betracht bij het onderwerpen van besluiten aan de goedkeuring van de AvA. Deze goedkeuring dient bij voorkeur beperkt te blijven tot majeure terreinuitgiften en -verwervingen.</p> <p>Verder is voor deze categorie uitgiften en verwervingen goedkeuring vereist van twee organen: de RvC en de AvA. Ook om die reden dient terughoudendheid te worden betracht, dit mede gelet op de bij de verzelfstandiging beoogde vergroting van de slagvaardigheid van de NV.</p>
Aanbeveling:	Verhoging van drempelwaarde voor goedkeuring van de AvA voor gronduitgiften en -verwervingen, tot percelen met een grootte van 25 hectaren of meer.
Vergelijking met HbR en HbA:	<p>Bij HbR geldt voor zowel terreinuitgiften als terreinverwervingen geen specifieke goedkeuringsvereiste van de algemene vergadering van aandeelhouders.</p> <p>Bij HbA is goedkeuring van de algemene vergadering van aandeelhouders vereist voor besluiten tot uitgifte van haventerreinen met een grootte van meer dan 25 hectaren. Voor terreinverwervingen geldt geen specifieke goedkeuringsvereiste.</p>
Beoogde gevolgen	Uitvoering van de maatregel zou ertoe leiden dat de Directie zonder de

<p>voor de NV:</p>	<p>goedkeuring van de AvA bevoegd is te besluiten tot uitgifte en verwerving van haventerreinen tot een perceelsgrootte van 25 hectaren.</p> <p>Beoogd en verwacht wordt dat de Directie hierdoor slagvaardiger tot uitgiften en verwervingen van de 'midden categorie' kan overgaan. Voor zover nodig, behoudt de Directie de mogelijkheid om voor specifieke uitgiften of verwervingen alsnog de AvA bijeen te roepen ter raadpleging.</p> <p>Ook hier is zekerheid omtrent het wel of niet van toepassing zijn van het goedkeuringsrecht een bijkomend voordelig effect.</p>
<p>Beoogde gevolgen voor de GR:</p>	<p>Uitvoering van de maatregel zou ertoe leiden dat de vergaderfrequentie van de AvA afneemt en wordt beperkt tot zaken van gewichtig materieel belang. Daarmee nemen ook de bestuurlijke lasten van het AB af.</p> <p>De verhoging van de goedkeuringsdrempel bevordert tevens de bij de verzelfstandiging gestelde doelstelling tot vergroting van de afstand van de politiek tot het havenbedrijf, omdat de GR bij uitgiften en verwervingen van de 'midden categorie' geen beslissingsbevoegdheid meer toekomt.</p> <p>De voorgestelde wijziging laat de overige controle mogelijkheden van de AvA overigens onverlet. Daartoe behoren zowel preventieve bevoegdheden (zoals vaststelling bedrijfsplan) als repressieve bevoegdheden (zoals vaststelling jaarrekening en jaarverslag, verlenen of onthouden van decharge alsmede schorsing of ontslag van Directie- en RvC-leden).</p>

*(Aanbeveling 3 op volgende bladzijde)*

<u>Aanbeveling 3</u>	
Inleiding, huidige situatie:	<p>Conform de Verzelfstandigingsafspraken blijft de GR ook na de verzelfstandiging een rol houden in het havenbedrijf. Zo blijft de GR (juridisch) betrokken bij, onder meer, de volgende 'grondgebonden' rechtshandelingen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. het verrichten van rechtshandelingen als (formeel) grondeigenaar jegens Eindgebruikers wiens erfpacht vóór de verzelfstandiging is uitgegeven, zoals wijziging van erfpachtvoorwaarden, afstand, toestemmingverlening, opzeggingen en (de ontvangst en verzending van) andere kennisgevingen;</li> <li>2. het afstand doen en het hervestigen van de op de Hoofderfpachten rustende hypotheekrechten van de GR (<b>Hypotheken</b>);</li> <li>3. de (verderop in dit memorandum te bespreken) uitgifte van (onder)opstalrechten.</li> </ol> <p>Het voorgaande leidt ertoe dat de GR in alle voorkomende gevallen hetzij volmacht aan de NV moet verlenen hetzij zelf rechtshandelingen moet verrichten, voor zover de Verzelfstandigingsafspraken dat laatste toelaten. Dit leidt (naast administratieve lastenverzwaring) tot inmenging van de GR in de bedrijfsactiviteiten van de NV, hetgeen – mede met het oog op de bij de verzelfstandiging gestelde doelstellingen – vermeden dient te worden.</p>
Aanbeveling:	Verlening door de GR aan de NV van een algemene volmacht voor (in beginsel) alle rechtshandelingen in het kader van de havenbedrijfsvoering.
Vergelijking met HbR en HbA:	<p>Bij HbR is door de bloot eigenaar, de gemeente Rotterdam, een algemene volmacht aan HbR verleend voor het verrichten van alle beheer- en beschikkings- of andere handelingen met betrekking tot – kort gezegd – alle havengerelateerde vermogensbestanddelen van de gemeente Rotterdam (met uitzondering van, onder meer, vervreemding van havenlocaties).</p> <p>Bij HbA is door de bloot eigenaar, de gemeente Amsterdam, eenzelfde algemene volmacht verleend, alsmede een doorlopende volmacht voor een aantal soorten rechtshandelingen in het bijzonder (zoals vestiging van opstalrechten ten behoeve van Eindgebruikers).</p>
Beoogde gevolgen voor de NV:	Na verlening van de volmacht hoeft de GR (in haar hoedanigheid van grondeigenaar) niet meer te worden verzocht om haar medewerking te verlenen aan specifieke grondgebonden rechtshandelingen. Dit komt de handelingssnelheid van de NV ten goede. Verder verlaagt het de

	administratieve lasten van gronduitgiftemedewerkers van de NV en van de notaris die met de gronduitgifte is belast en komt het zo de (kosten)efficiëntie ten goede.
Beoogde gevolgen voor de GR:	Door verlening van de volmacht nemen de met de hiervoor genoemde grondgebonden rechtshandelingen gepaard gaande (administratieve) lasten voor de GR af.

*(Aanbeveling 4 op volgende bladzijde)*

Aanbeveling 4	
<p>Inleiding, huidige situatie:</p>	<p>In de huidige situatie dient iedere uitgifte aan een Eindgebruiker te worden voorafgegaan door een aantal rechtshandelingen die ertoe strekken om de precieze grenzen van de daarop rustende Hoofderfpacht (en die van omliggende Hoofderfpachten) gelijk te krijgen met de beoogde grenzen van de aan de Eindgebruiker uit te geven ondererfpacht.</p> <p>Naar wij hebben begrepen, strekt deze systematiek van splitsing en samenvoeging ertoe om – in voorkomend geval – selectieve opzegging van Hoofderfpachten door de GR mogelijk te maken. Dit maakt het voor de GR mogelijk om – in voorkomend geval – uitsluitend de Hoofderfpacht op te zeggen op gronden met (bijvoorbeeld) een gunstig rendement of van bijzondere (strategische) waarde.</p> <p>Bij een gemiddelde uitgifte kan deze systematiek van splitsing en samenvoeging ertoe leiden dat, in het kader van die uitgifte, achtereenvolgens:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. afstand dient te worden gedaan van de vóór de uitgifte bestaande Hoofderfpachten;</li> <li>2. royement dient te worden verleend ten aanzien van de vóór de uitgifte bestaande Hypotheken op die Hoofderfpachten;</li> <li>3. de Hoofderfpachten opnieuw dienen te worden gevestigd conform de beoogde perceelsgrenzen van de aan de Eindgebruiker uit te geven ondererfpacht;</li> <li>4. de ondererfpacht dient te worden gevestigd ten behoeve van de Eindgebruiker;</li> <li>5. de Hypotheken opnieuw dienen te worden gevestigd op de nieuwe Hoofderfpachten.</li> </ol> <p>Het voorgaande maakt veel gronduitgiften ingewikkelder en arbeids-, tijds- en kostenintensiever dan noodzakelijk.</p>
<p>Aanbeveling:</p>	<p>Afschaffing van de systematiek van splitsing en samenvoeging van Hoofderfpachten en, in verband daarmee, afschaffing of beperking van de mogelijkheid tot selectieve opzegging van Hoofderfpachten door de GR.</p> <p>Dit laatste kan worden bereikt door in de op de Hoofderfpachten toepasselijke voorwaarden op te nemen dat opzegging van de Hoofderfpacht uitsluitend kan geschieden voor het gehele havengebied dan</p>

	wel voor een deelgebied daarvan.
Vergelijking met HbR en HbA:	Zowel bij HbR als bij HbA bestaat een dergelijke regeling ten aanzien van splitsing en samenvoeging van erfpachten niet.
Beoogde gevolgen voor de NV:	<p>Zonder de systematiek van splitsing en samenvoeging van Hoofderfpachten wordt het uitgifteproces overzichtelijker en beter na te leven en te controleren door uitgiftemedewerkers van de NV, Eindgebruikers en notarissen. Ook moet dit leiden tot verlaging van foutgevoeligheid van het uitgifteproces en verlaging van uitgiftekosten (waaronder het kadastrale recht) en beheerkosten.</p> <p>Verder stelt dit minder hoge eisen aan de specifieke (juridisch-technische) kennis van de gemiddelde gronduitgiftemedewerker, waardoor deze zich kan richten op zijn (commerciële) kerntaken.</p> <p>Doordat de maatregel (eventuele) selectieve opzegging van de Hoofderfpachten tegengaat, geeft dit de NV meer zekerheid van behoud van haar vermogensbestanddelen. Selectieve opzegging door de GR kan voor de NV zeer ingrijpende gevolgen hebben, aangezien daarmee de belangrijkste en meest rendabele bedrijfsonderdelen aan de NV kunnen worden onttrokken. Bij toepassing kan de continuïteit van de onderneming van de NV in het gedrang komen.</p>
Beoogde gevolgen voor de GR:	Door deze maatregel wordt het voor de GR niet meer mogelijk (dan wel moeilijker) om de Hoofderfpachten selectief op te zeggen.

*(Aanbeveling 5 op volgende bladzijde)*

<u>Aanbeveling 5</u>	
Inleiding, huidige situatie:	<p>Na de verzelfstandiging is ten aanzien van de terreinuitgifte nog geen (nieuw) beleid vastgesteld ten aanzien van de soorten rechten die aan Eindgebruikers kunnen worden uitgegeven.</p> <p>Eén van de rechten die aan Eindgebruikers kunnen worden uitgegeven, betreft die van de 'directe' erfpacht (i.e. een erfpacht gevestigd door de GR ten behoeve van de Eindgebruiker).</p> <p>De optie van ('directe') uitgifte in erfpacht heeft echter als belangrijke nadelen dat deze bewerkelijk is qua opzet (mede doordat er ook een Econoom en een Hoofderfpacht onder opschortende voorwaarde moet worden verleend) en afbreuk doet aan de uniformiteit en eenvoud van het contractbeheer, terwijl het ten opzichte van ondererfpacht in beginsel voor geen van de betrokken partijen een toegevoegde waarde zal hebben.</p>
Aanbeveling:	Afschaffing van de mogelijkheid tot uitgifte 'directe' erfpachten door de GR aan de Eindgebruiker.
Vergelijking met HbR en HbA:	Door HbR en HbA worden geen 'directe' erfpachten aan Eindgebruikers uitgegeven.
Beoogde gevolgen voor de NV:	<p>Het verwijderen van de 'directe' erfpacht uit het uitgifteaanbod van de NV leidt ertoe dat het pallet van contractvormen kleiner en daardoor overzichtelijker wordt. Het contractbeheer wordt daardoor eenduidiger en eenvoudiger.</p> <p>Met deze maatregel verdwijnt tevens een contractvorm met een redelijk ingewikkeld uitgifteprocedure, waardoor er minder hoge eisen kunnen worden gesteld aan de specifieke (juridisch-technische) kennis van hen die bij de gronduitgifte zijn betrokken.</p> <p>Verder wordt met deze maatregel voorkomen dat formeel namens de GR nieuwe duurcontracten worden uitgegeven. Dit past in de in de Verzelfstandigingsovereenkomst geformuleerde doelstelling voor de NV om ook juridisch verder onafhankelijk te worden van de GR.</p>
Beoogde gevolgen voor de GR:	Voor de GR betekent de maatregel dat de 'directe' erfpacht beperkt blijft tot ten tijde van de verzelfstandiging reeds lopende erfpachten (overgangssituaties). De contractuele verplichtingen en aansprakelijkheden die aan het grondeigenaarschap zijn verbonden, zullen daarmee naarmate de tijd verstrijkt, aflopen, hetgeen ook passend is in de doelstellingen zoals

	die in de Verzelfstandigingsdocumentatie zijn gesteld.
--	--

*(Aanbeveling 6 op volgende bladzijde)*



<u>Aanbeveling 6</u>	
Inleiding, huidige situatie:	Na de verzelfstandiging is er nog geen (nieuw) uniforme handelsewijze vastgesteld over hoe om te gaan met de uitgifte van (onder)opstalrechten.
Aanbeveling:	<p>Vaststelling van het uitgiftebeleid van (onder)opstalrechten conform het onderstaande.</p> <p>Uitgifte in (onder)opstalrecht wordt in beginsel beperkt tot specifieke gevallen die zich daarvoor bij uitstek lenen, zoals voor windturbines of kabels en leidingen dan wel ter aanvulling van een huurovereenkomst gesloten tussen de NV en een Eindgebruiker.</p> <p>In gevallen waarin daartoe met de Eindgebruiker is overeengekomen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. vestigt de GR – naast de Hoofderfpacht – een opstalrecht ten behoeve van de NV (<b>Hoofdopstalrecht</b>), ter zake waarvan tevens de voorwaarden van de Hoofderfpacht worden gewijzigd (deze worden tijdelijk ingeperkt en 'verplaatst' naar het Hoofdopstalrecht);</li> <li>2. vestigt de NV een onderopstalrecht ten behoeve van de Eindgebruiker;</li> <li>3. vestigt de NV een (aanvullende) Hypotheek op het Hoofdopstalrecht.</li> </ol> <p>Deze systematiek kan worden neergelegd in een tussen de GR en de NV neer te leggen vervolgovereenkomst ("operationele havenovereenkomst" of "raamovereenkomst").</p>
Vergelijking met HbR en HbA:	Zowel HbR als HbA geven (in plaats van onderopstalrechten) namens de grondeigenaar, onder handhaving van de 'hoofderfpacht', een 'direct' opstalrecht uit.
Beoogde gevolgen voor de NV:	<p>De hierboven omschreven uitgiftemethodiek beantwoordt aan het uitgangspunt dat, waar mogelijk, een rechtstreekse rechtsverhouding wordt aangegaan tussen de NV en de Eindgebruiker.</p> <p>Verder heeft deze constructie (wijziging Hoofderfpacht en vestiging Hoofdopstalrecht<sup>4</sup>, gevolg door vestiging onderopstalrecht) als voordeel boven het 'directe' opstalrecht dat het louter vestigen van een 'direct' opstalrecht ten behoeve van de Eindgebruiker, de Eindgebruiker goederenrechtelijk een mindere positie verschaft dan het onderopstalrecht</p>

<sup>4</sup> Dit kan plaatsvinden op basis van een algemene volmacht verleend door de GR aan de NV (zie aanbeveling 3).

	in de voorgestelde constructie.
Beoogde gevolgen voor de GR:	<p>De hierboven omschreven uitgiftemethodiek beantwoordt aan het uitgangspunt dat, waar mogelijk, geen rechtsverhouding wordt aangegaan tussen de GR en de Eindgebruiker.</p> <p>Eventuele contractuele verplichtingen en aansprakelijkheden die aan het grondeigenaarschap zijn verbonden, worden daarmee voor de GR voorkomen.</p>

*(Aanbeveling 7 op volgende bladzijde)*

<u>Aanbeveling 7</u>	
Inleiding, huidige situatie:	Na de verzelfstandiging is er nog geen (nieuw) uniforme handelswijze vastgesteld over hoe grondverwingen dienen plaats te hebben.
Aanbeveling:	<p>Vaststelling van het beleid omtrent grondverwingen conform het onderstaande.</p> <p>Bij voorkeur geschiedt grondverwing als volgt:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De NV gaat de koopovereenkomst aan met de verkoper.</li> <li>2. De grond wordt door de verkoper geleverd aan de NV. De koopprijs wordt voldaan uit de middelen van de NV.</li> <li>3. De grond wordt door de NV (om niet) 'doorgeleverd' aan de GR onder voorbehoud van een Hoofderfpacht.</li> </ol> <p>Indien de voorkeursmethode leidt tot heffing van overdrachtsbelasting bij de NV, kan de volgende alternatieve methode worden gevolgd:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De NV gaat de koopovereenkomst aan met de verkoper, waarbij de NV bedingt dat de levering geschiedt (rechtstreeks) aan de GR.</li> <li>2. De grond wordt door de verkoper geleverd aan de GR. De koopprijs wordt door de NV aan de GR te leen verstrekt.</li> <li>3. De grond wordt vervolgens door de GR zodanig bewerkt dat verkrijging met toepassing van de vrijstelling van overdrachtsbelasting als bedoeld in artikel 15 lid 1 onder a van de Wet op belastingen van rechtsverkeer mogelijk is. De kosten van deze bewerkingen worden eveneens door de NV aan de GR te leen verstrekt.</li> <li>4. De GR vestigt een Hoofderfpacht ten behoeve van de NV voor een (af)koopsom die gelijk is aan de door de GR aan de verkoper betaalde koopprijs, vermeerderd met de hiervoor bedoelde bewerkingskosten. Deze (af)koopsom wordt verrekend met de te leen verstrekte bedragen.</li> </ol> <p>In deze laatste variant kan zowel de grond door de GR als de Hoofderfpacht door de NV worden verkregen zonder overdrachtsbelasting.</p> <p>Deze systematiek kan worden neergelegd in een tussen de GR en de NV neer te leggen vervolgovereenkomst ("operationele havenovereenkomst" of</p>

	"raamovereenkomst").
Vergelijking met HbR en HbA:	Bij zowel HbR als HbA zijn nagenoeg het gehele havengebied in eigendom van de gemeente Rotterdam respectievelijk gemeente Amsterdam. Daardoor zijn grondverwervingen bijna uitsluitend aan de orde bij uitbreiding van het havengebied (bijvoorbeeld met Maasvlakte 2 en het havengebied Dordrecht). In dergelijke gevallen gelden steeds specifieke afspraken, waardoor van een beleid (bestendige gedragslijn) ten aanzien van grondverwervingen niet kan worden gesproken. <sup>5</sup>
Beoogde gevolgen voor de NV:	De voorkeursmethode beantwoordt aan het uitgangspunt dat contracten in het kader van het havenbedrijf in beginsel rechtstreeks dienen te worden gesloten door de NV.  De alternatieve methode biedt de NV – in voorkomend geval – de nodige flexibiliteit om tot een economisch zo gunstig mogelijk resultaat te komen.
Beoogde gevolgen voor de GR:	Voor de GR houdt de alternatieve methode in dat zij in bijzondere gevallen een directe rechtsbetrekking (eenmalige transactie) dient aan te gaan met een derde.  Ook dient zij in die gevallen op eigen naam grondbewerkingen uit te voeren en, in het kader daarvan, (kortlopende) contracten met derden aan te gaan.

*(Aanbeveling 8 op volgende bladzijde)*

<sup>5</sup> Tussen HbR en de gemeente Rotterdam bestaan wel afspraken over verwerving van "toekomstige haventerreinen", maar deze schrijven geen concrete verwervingsstructuur voor. Dit wordt doorgaans ad hoc gezien (mede gezien de geringe frequentie waarmee verwervingen van haventerreinen door HbR plaatsvinden).

<u>Aanbeveling 8</u>	
Inleiding, huidige situatie:	<p>Volgens de op de Hoofderfpacht van toepassing zijnde voorwaarden kunnen Hoofderfpachten door de GR worden opgezegd, onder meer, indien:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>"met het oog op de bestemming voor de openbare dienst of publieke bestemming of een bestemming van weg in de zin van de Wegenwet, de GR het voor zijn belang of voor het algemeen belang wenselijk acht dat (een gedeelte van) de Onroerende Zaak hem weer in volle eigendom toebehoort"</i>; of</li> <li>2. <i>"voor het geval de GR (een gedeelte van) de Onroerende Zaak in het kader van gebiedsontwikkeling of herontwikkeling wenst te bestemmen voor een openbare dienst, publieke doeleinden dan wel een weg in de zin van de Wegenwet."</i></li> </ol> <p>Deze opzeggingsgrond is in de praktijk te ruim gebleken, hetgeen op bezwaren stuit enerzijds voor Eindgebruikers en hun financiering en anderzijds in het kader van de herfinanciering van de NV.</p>
Aanbeveling:	Inperking van de hiervoor bedoelde opzeggingsbevoegdheid van de GR tot percelen die bestemd zijn tot openbare weg (en niet aan Eindgebruikers zijn uitgegeven) en uitsluitend voor de hiervoor onder 1 genoemde bestemming (dus niet tevens voor gebieds- en herontwikkeling).
Vergelijking met HbR en HbA:	<p>Bij HbR bestaat een soortgelijke opzeggingsgrond, doch uitsluitend voor zover het erfpacht betreft op een "weg" en daarnaast niet ook met het oog op gebieds- of herontwikkeling.</p> <p>Bij HbA bestaat een soortgelijke opzeggingsgrond in het geheel niet.</p>
Beoogde gevolgen voor de NV:	<p>Door de maatregel kan de Hoofderfpacht in een beperkter aantal situaties worden opgezegd, hetgeen de NV meer zekerheid geeft ten aanzien van het behoud van de Hoofderfpacht.</p> <p>Daarnaast wordt hiermee een horde weggenomen in het kader van het aantrekken van financiering door de NV.</p>
Beoogde gevolgen voor de GR:	Door de maatregel kan de GR in een beperkter aantal situaties overgaan tot opzegging van de Hoofderfpacht. Op zichzelf hoeft dit niet onwenselijk te zijn, aangezien er veel voor valt te zeggen dat verkaveling, gebieds- en herontwikkeling van haventerreinen voorbehouden dient te zijn aan de NV.

(Aanbeveling 9 op volgende bladzijde)

<u>Aanbeveling 9</u>	
Inleiding, huidige situatie:	<p>Op alle Hoofderfpachten zijn thans Hypotheken gevestigd ten behoeve van de GR. Wij begrepen dat deze destijds zijn gevestigd tot meerdere zekerheid voor de GR dat de verplichtingen van de NV jegens haar worden nagekomen.</p> <p>Gebleken is thans dat de aanwezigheid van de Hypotheken ertoe leidt dat het terreinuitgifte en -verwervingsproces aanmerkelijk gecompliceerder maakt. Dit komt doordat er ter zake van iedere uitgifte en verwerving (en andere 'grondgebonden' rechtshandelingen) royement en hervestiging dient plaats te hebben van de Hypotheken.</p> <p>Afgevraagd kan worden of de complicaties die de Hypotheken met zich meebrengen, opwegen tegen de beoogde voordelen daarvan, mede gelet op:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. het feit dat de GR, naast de mogelijkheid tot executie op basis van de Hypotheken, beschikt over de (aanzienlijk eenvoudiger) mogelijkheid tot opzegging van de Hoofderfpachten;</li> <li>2. de verwachting dat, na een eventuele deconfiture van de NV, de GR waarschijnlijk eerder ervoor zal kiezen om binnen het publiek domein de havenexploitatie te doen voortzetten (in plaats van de exploitatie van het havenbedrijf door een derde-exploitant te laten uitvoeren);</li> <li>3. de verwachting dat door middel van een executoriale verkoop wellicht niet de meest geschikte koper kan worden gevonden voor de gehele portefeuille aan haventerreinen (aangenomen dat versnippering van het havenbedrijf niet gewenst is);</li> <li>4. het feit dat de NV een 100%-dochtervennootschap is van de GR, waardoor de GR te allen tijde een doorslaggevende zeggenschap kan uitoefenen op het door de NV te voeren beleid en daarmee aanmerkelijke invloed heeft op het risico van haar investering.</li> </ol>
Aanbeveling:	Afschaffing van de Hypotheken.
Vergelijking met HbR en HbA:	Zowel bij HbR als bij HbA is de hoofderfpacht niet met hypotheekrecht belast.
Beoogde gevolgen voor de NV:	De maatregel leidt ertoe dat de administratieve lasten voor de NV en de instrumenterend notaris in het kader van de uitgifte en verwerving van haventerreinen aanmerkelijk afnemen.

Beoogde gevolgen voor de GR:	Door de maatregel vervallen voor de GR de mogelijkheid tot executoriale verkoop en andere met de Hypotheken verbonden bevoegdheden.
------------------------------	---

*(Aanbeveling 10 op volgende bladzijde)*

<u>Aanbeveling 10</u>	
Inleiding, huidige situatie:	<p>De NV heeft blijkens het handelsregister thans geen procureurs of gevolmachtigden. Dit betekent dat de NV in beginsel uitsluitend door haar enige Directielid kan worden vertegenwoordigd.</p> <p>Het kan de slagvaardigheid van de NV ten goede komen om (beperkte) volmachten toe te kennen aan bepaalde procuratiehouders, zoals hoger leidinggevend personeel van de NV. Deze volmachten kunnen worden beperkt onder meer in waarde en vertegenwoordigingshandeling of door middel van een meerhandtekeningenvereiste.</p>
Aanbeveling:	Invoering van een procuratieregeling voor de NV.
Vergelijking met HbR en HbA:	<p>HbR kent een procuratieregeling met zes soorten procuraties, ieder beperkt in waarde en vertegenwoordigingshandeling of door middel van een meerhandtekeningenvereiste.</p> <p>HbA kent een procuratieregeling met acht soorten procuraties, ieder beperkt in waarde en vertegenwoordigingshandeling of door middel van een meerhandtekeningenvereiste.</p>
Beoogde gevolgen voor de NV:	De invoering van een procuratieregeling kan de slagvaardigheid van de NV ten goede komen.
Beoogde gevolgen voor de GR:	Voor de GR heeft de invoering van een procuratieregeling geen directe gevolgen.

*(Aanbeveling 11 op volgende bladzijde)*



<u>Aanbeveling 11</u>	
Inleiding, huidige situatie:	<p>Volgens de op de Hoofderfpachten toepasselijke voorwaarden is het de NV niet toegestaan om zonder schriftelijke toestemming van de GR de op de haventerreinen staande (huidige en toekomstige) opstallen weg te (doen) nemen.</p> <p>Bovenstaand verbod lijkt niet in lijn met de gangbare havenpraktijk en de verdere Verzelfstandigingsafspraken, waarin het uitgangspunt is dat de grondexploitatie geschiedt door en voor rekening en risico van de NV. Of en, zo ja, welke opstallen er worden gerealiseerd en in hoeverre deze opstallen bij het einde van het gebruiksrecht van de Eindgebruiker dienen te worden verwijderd, wordt (binnen de vooraf door de GR bepaalde kaders) overeengekomen tussen de NV en de Eindgebruiker. De GR vervult daarin geen verdere rol.</p>
Aanbeveling:	Afschaffing van het verbod voor de NV om zonder toestemming van de GR opstallen weg te (doen) nemen.
Vergelijking met HbR en HbA:	<p>Voor HbR bestaat geen soortgelijk verbod.</p> <p>Voor HbA eveneens niet, zij het dat er indirect (meer genuanceerde) verboden en verplichtingen bestaan ten aanzien van de in hoofderfpacht uitgegeven terreinen, zoals de verplichting om de terreinen conform de daaraan in de vestigingsakte toegekende bestemming in te richten en ingericht te houden en het verbod om handelingen te verrichten die kunnen leiden tot vermindering van de waarde van de terreinen.</p>
Beoogde gevolgen voor de NV:	Deze maatregel leidt ertoe dat de tussen de GR en de NV bestaande afspraken in lijn worden gebracht met de huidige gangbare havenpraktijk, mede gelet op de gemaakte Verzelfstandigingsafspraken.
Beoogde gevolgen voor de GR:	Voor de GR zal de maatregel waarschijnlijk geen praktische gevolgen hebben, aangezien de normstelling slechts in lijn wordt gebracht met de gangbare praktijk, mede gelet op de gemaakte Verzelfstandigingsafspraken.

-0-0-0-



## Voorstel aan Algemeen Bestuur

---

**Datum AB-vergadering:** 19 december 2014

**Nummer:** 2014.09308

**Agendapunt:** 4d

**Voor akkoord**

**Datum**

**Paraaf**

**Secretaris a.i.:** H. Doeven

27 november 2014

---

### Onderwerp: Havenbeheersverordening Groningen Seaports

De Havenbeheersverordening Groningen Seaports is geactualiseerd. De belangrijkste aanpassing betreft het verplicht stellen van het Automatisch Identificatie Systeem (AIS). Per 1 januari 2015 moeten ook alle binnenvaartschepen zijn voorzien van AIS.

Aan artikel 3.2 van de Havenbeheersverordening is een bepaling toegevoegd met het verplicht aan hebben van het AIS. Dit verhoogt de veiligheid met name in de Oosterhornhaven waar geen radarbereik is.

Voor het overige zijn alle definities toegevoegd die ook in het Havenreglement staan. Dit verhoogt de leesbaarheid van de verordening.

#### **Voorstel:**

Het Algemeen Bestuur wordt gevraagd de Havenbeheersverordening goed te keuren.

#### **Voorwaarden:**

Financieel: n.v.t.

Mandaat: DB/AB

#### **Bijlage:**

1. Havenbeheersverordening (met wijzigingen zichtbaar)
  2. Havenbeheersverordening (schone versie)
-

## Het algemeen bestuur van het Havenschap Delfzijl/Eemshaven

Gelet op de artikel 12 en 14 van de gemeenschappelijke regeling Havenschap Delfzijl/Eemshaven;

Overwegende dat het ter bevordering van een goed havenbeheer noodzakelijk is regels te stellen met betrekking tot de orde, de veiligheid en het milieu van de haven en de omgeving van de haven, en de kwaliteit van dienstverlening in de haven;

besluit vast te stellen:

## Havenbeheersverordening Groningen Seaports

### 1. Algemene bepalingen

#### Artikel 1.1. begripsomschrijvingen

In deze verordening en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- ADN: Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren;
- AlSis: Automatisch identificatie systeem;
- afvalstoffen: scheepsafval, ladingresiduen, vloeibare of vaste afvalstoffen die ontstaan bij het schoonmaken van een schip;
- algemeen bestuur: het algemeen bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Havenschap Groningen Seaports;
- averijship: een schip dat zelf ernstig gevaar, schade of hinder oplevert, dan wel dat door haar lading of de kwaliteit van haar bemanning in een zodanige toestand verkeert dat dit naar het oordeel van de havenmeester een verhoogd risico kan opleveren voor het gebied c.q. de ligplaats waarvoor toelating wordt gevraagd, dan wel ernstige verstoring van de openbare orde met zich meebrengt of kan brengen, dan wel het nuttig gebruik van (een gedeelte van) de haven en haar toegangswegen door de aanwezigheid van het betreffende schip niet in voldoende mate mogelijk zal zijn;
- behandeling van een gevaarlijke stof: laden, lossen, intern verpompen, verplaatsen, mengen, blenden of schoonmaken van een gevaarlijke stof, met uitzondering van onderling overpompen of terugpompen van bunkerolie of LNG-brandstof, het bunkeren of het LNG-bunkeren;
- beheersgebied: het beheersgebied van de Gemeenschappelijke Regeling Havenschap Groningen Seaports waar Groningen Seaports N.V. conform de aan haar opgedragen taak het

- beheer voert, zoals ~~dat is~~ aangegeven op de kaarten behorende bij deze verordening;
- binnenschip: schip, niet zijnde een zeeschip;
- binnentankschip: binnenschip, gebouwd voor of aangepast aan het vervoer van onverpakte vloeibare lading in zijn laadruimten;
- bootliedenorganisatie: door het dagelijks bestuur erkende organisatie van bootlieden die activiteiten verricht ter waarborging van de vakbekwaamheid van bootlieden en zorgdraagt voor het vereiste materieel;
- bootman: degene die met toestemming van het dagelijks bestuur een zeevaartuig vast- of losmaakt;
- bovenmaats schip: schip, behorend tot een daartoe door de havenmeester aangewezen categorie, dat in zijn manoeuvreerbaarheid is beperkt, doordat het tengevolge van zijn diepgang of lengte gebonden is aan een bepaald gedeelte van de vaarweg;
- brandbare vloeistoffen: vloeistoffen met een vlampunt dat lager ligt dan of gelijk is aan 100 graden Celsius;
- brandstofolie: elke olie die wordt gebruikt als brandstof voor de voortstuwings- of hulpwerktuigen van schepen;
- breedte: breedte over alles;
- bulkcarrier: een schip, gebouwd voor of aangepast aan het vervoer van onverpakte (niet vloeibare) lading in zijn laadruimten;
- bunkercontrolelijst: bunkercontrolelijst, als bedoeld in ISGOTT;
- bunkeren: overslag van bunkerolie van een bunkerschip naar een zeeschip;
- bunkerschip: tankschip gebruikt voor het bevoorraden van schepen met brandstofolie of smeerolie;
- combinatietankschip: zeeschip, ingericht om afwisselend onverpakte vloeibare lading of droge lading te kunnen vervoeren;
- communicatievaren: tegen vergoeding vervoeren van personen van en naar zeeschepen;
- dagelijks bestuur: het dagelijks bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Havenschap Groningen Seaports;
- dampen: de atmosfeer die boven een vloeibare stof aanwezig is als gevolg van een bepaalde dampdruk van die vloeibare stof;
- dienstverlenend schip: \_\_\_\_\_ elk schip betrokken bij dienstverlening aan een in een olie-

- /chemie- of LNG-haven gelegen schip, verband houdend met repareren, schoonmaken, brengen of halen van voorraden of scheepsonderdelen of ophalen van afvalstoffen, en dat voldoet aan de door het dagelijks bestuur te stellen voorschriften inzake de bouw, de inrichting en de uitrusting van het schip;
- diepgang: de verticale afstand vanaf de waterlijn tot het diepst onder water stekende vaste deel van het schip;
- droogmaken: openstaande tanks laten drogen of ventileren nadat deze met water zijn gewassen of op een andere wijze voldoende zijn schoongemaakt;
- eetbare oliën: oliën of vetten die gewonnen worden uit zaden of vruchten van planten of bomen of oliën en vetten van dierlijke oorsprong;
- exploitant: eigenaar, beheerder, rompbevrachter of ieder ander die zeggenschap heeft over het gebruik van het schip;
- gassen: stoffen die bij 20 graden Celsius en een standaarddruk van 101,3 kilopascal volledig gasvormig zijn;
- gasdeskundige: gasdeskundige als bedoeld in de Arbeidsomstandighedenregeling;
- gevaarlijke stoffen: stoffen die gevaar voor explosie, brand, corrosie, vergiftiging, bedwelmings of straling kunnen opleveren, zoals vermeld in de IMO code voor het vervoer van verpakte gevaarlijke stoffen over zee (IMDG Code), de code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren (IBC Code), met uitzondering van de stoffen die enkel (milieu)vervuilend zijn en die geen giftige of brandbare eigenschappen hebben, de internationale code voor de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren (IGC Code), de IMSBC Code en de bijlage bij het ADN, met uitzondering van eetbare oliën;— stoffen die gevaar voor explosie, brand, corrosie, vergiftiging, bedwelmings of straling kunnen opleveren, zoals vermeld in de “International Maritime Dangerous Goods Code”, de “(International) Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk”, de “(International) Code for the Construction and Equipment of ships carrying Liquefied Gasses in Bulk” van de Internationale Maritieme Organisatie, of in het “Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren” (ADN), alsmede elke andere stof die door het dagelijks bestuur als gevaarlijke stof is aangewezen en bekendgemaakt;

GR Groningen Seaports: het openbaar lichaam Havenschap Groningen Seaports, zijnde een gemeenschappelijke regeling tussen de provincie Groningen en de gemeenten Delfzijl en Eemshaven;

Groningen Seaports N.V.: de naamloze vennootschap Groningen Seaports N.V.;

- handel: het in het beheersgebied te koop aanbieden, verkopen of anderszins vervreemden van enig goed, al dan niet met gebruikmaking van een daartoe bestemd en tijdens genoemde handelingen aanwezig voer- of vaartuig;
  - haven: de wateren binnen het beheersgebied die voor de scheepvaart openstaan met alle daartoe behorende kaden, aanlegsteigers, meerpalen, boeien en andere soortgelijke werken of inrichtingen, die bij Groningen Seaports N.V. en of GR Groningen Seaports in beheer zijn;
  - havenbeheersverordening: Havenbeheersverordening Groningen Seaports;
  - havengebied: beheersgebied;
  - havenmeester: de havenmeester van Groningen Seaports N.V.;
- havenontvangstvoorziening: voorziening geschikt voor de ontvangst van scheepsafval, overige schadelijke stoffen of restanten van schadelijke stoffen;
- havenreglement: Havenreglement Groningen Seaports;
  - havenverkeer: alle verkeer, noodzakelijk voor de aan- en afvoer van goederen, de in- of ontscheping van personen en door deze meegevoerde bagage, alsmede elk ander verkeer, dat zich in verband met het verrichten van werkzaamheden of het verlenen van diensten op het haventerrein, de kaden, de steigers of de kunstwerken moet bevinden;
  - hoogte: de verticale afstand vanaf de waterlijn tot de bovenkant van dat gedeelte van de opbouw dat meer dan 9/10 van de breedte van het schip bezit;
  - IMDG Code: International Maritime Dangerous Goods Code;
  - IMSBC Code: International Maritime Solid Bulk Cargoes Code;
  - inerte atmosfeer: een atmosfeer in een tank waarin het zuurstof gehalte is verminderd tot ten hoogste 8 volume procent door het toevoegen van een inert gas;
  - IBC Code: International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk van de IMO;
  - IGC Code: International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk van IMO of Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk van de IMO;
  - IMO: Internationale Maritieme Organisatie;
  - inrichting: inrichting als bedoeld in de Wet Milieubeheer;
  - ISGOTT: International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals;

- kapitein: degene die de feitelijke leiding over een zeeschip voert;
- kielspeling: de minimum ruimte tussen het diepste punt van een schip en de bodem;
- ladingresiduen: de restanten van lading in ruimen of tanks aan boord die na het lossen en schoonmaken achterblijven, met inbegrip van restanten na lading of lossing en morsingen;
- lengte: lengte over alles;
- ligplaats: het gedeelte van de haven dat door de havenmeester aan een schip wordt aangewezen om te bezetten, uitgedrukt in plaats, lengte, breedte en diepte;
- LNG aangedreven schip: schip dat gebruik maakt of mede gebruik maakt van LNG- brandstof voor voortstuwing;
- LNG-brandstof: LNG dat wordt gebruikt als brandstof voor de voortstuwing of hulpbedrijf van een schip;
- LNG-bunkeren: aan boord van een schip brengen van LNG-brandstof of aardgas brandstof;
- LNG-bunkerschip: tankschip gebruikt voor het LNG-bunkeren;
- LNG-haven: een door het dagelijks bestuur aangewezen gedeelte van de haven bestemd voor de afhandeling van LNG-schepen;
- MARPOL: International Convention for the Prevention of Pollution from Ships;
- olie-/chemiehaven: een door het dagelijks bestuur aangewezen gedeelte van de haven bestemd voor de afhandeling van een tankschip met onverpakte gevaarlijke vloeibare lading;
- openbare haven- en kade-terreinen: alle binnen het beheersgebied gelegen en als zodanig door het dagelijks bestuur aangewezen, voor het publiek toegankelijke, terreinen;
- open vuur: vuur, vinkvorming en elk oppervlak binnen een afstand van 25 meter van een gevaarlijke stof, dat een temperatuur heeft die gelijk is aan of hoger dan de minimum-ontstekingstemperatuur van die stof;
- overslag: laden of lossen van lading in of uit een schip;
- passagiersschip: elk schip fat is ingericht voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers en dat in het bezit is van toereikende en geldige certificaten;
- personenvervoer: tegen vergoeding vervoeren van personen;
- RCLZ: Regeling communicatie loodsaanvragen zeevaart;

- registerloods: registerloods als bedoeld in in artikel 1, eerste lid sub f van de Loodsenwet;
- schadelijke stoffen: stoffen die als zodanig bij of krachtens de Wet voorkoming verontreiniging door schepen zijn aangewezen of worden genoemd;
- scheepsafval: afval, met inbegrip van residuen, niet zijnde ladingresiduen, en sanitair afval, dat ontstaat tijdens de bedrijfsvoering van een schip en dat valt onder de reikwijdte van bijlagen I, IV, V en VI van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, alsmede ladinggebonden afval, zijnde al het materiaal dat aan boord bij de stuwage en verwerking van de lading als afval overblijft, waaronder in ieder geval begrepen wordt stuw materiaal, schoorpalen, laadborden, verpakkingsmateriaal, houten platen, papier, karton, draad en stalen banden;
- scheepswerf: een inrichting waarvan de hoofdactiviteit is gelegen in het verrichten of het gelegenheid geven tot het verrichten van werkzaamheden aan schepen en die beschikt over speciaal voor dat doel bestemde en in gebruik zijnde ligplaatsen;
- schip: elk vaartuig met inbegrip van een watervliegtuig, een draagvleugelboot, een luchtkussenvoertuig, een drijvende boorinstallatie, een werkeiland of soortgelijk object, een baggermolen, een drijvende kraan, een elevator, een ponton, een drijvend werktuig, een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting van soortgelijke aard;
- schipper: degene die de feitelijke leiding over een binnenschip voert;
- schip dat niet is schoongemaakt: een schip dat resten van een (on)verpakte vloeibare gevaarlijke stof bevat of laatstelijk heeft bevat, waarvoor nog geen schoonmaakcertificaat is afgegeven;
- schoonmaken: elke handeling die gericht is op of verband houdt met het reinigen, gasvrij of dampvrij maken van de tanks van een tankschip;
- schoonmaakcertificaat: door een gasdeskundige afgegeven certificaat, waaruit blijkt dat de ruimten binnen de ladingszone van een schip die ladingsresten van een (on)verpakte gevaarlijke stof bevatten of laatstelijk hebben bevat, voldoende zijn schoongemaakt;
- schoonmaakschip: schip dat ingericht is om ruimten, tanks of andere plaatsen aan boord van een ander schip, die schadelijke of gevaarlijke stoffen bevatten, schoon te maken;
- sleepboot: een motorschip dat sleepdienst verricht of assistentie verleent en hiertoe bestemd is;



- sloptank: tank aan boord van een schip bestemd voor het houden van al dan niet met water vermengde ladingsrestanten van schadelijke, brandbare of andere gevaarlijke vloeistoffen (slops);
- smeerolie: elke vloeistof bestemd voor smering van machines aan boord van schepen;
- spudpaal: voorziening waarmee een schip zichzelf in de onderwaterbodem kan verankeren door middel van verticale meerpalen waarmee het schip zelf is uitgerust;
- tankschip: een schip, gebouwd voor of aangepast aan het vervoer van onverpakte vloeibare lading in zijn laadruimten;
- toestemming: vergunning, aanwijzing, erkenning, ontheffing of vrijstelling;
- vast- of losmaken: het al dan niet met behulp van boten vast- of losmaken van een zeeschip, het verhalen daarin begrepen;
- vVerhalen: het verplaatsen langs dezelfde ligplaats, dan wel verplaatsen binnen de haven;
- vlampunt: vlampunt, bepaald met het toestel van Pensky-Martens;
- weg: een weg als bedoeld in de Wegenwet 1935 (Stb.1935, 554);
- werkschip: elk schip dat onderhoudswerkzaamheden uitvoert aan de haveninfrastructuur, uitgezonderd een schip dat baggerwerkzaamheden uitvoert;
- woonschip: een vaartuig, daaronder begrepen een object te water, dat hoofdzakelijk wordt gebruikt als of is bestemd tot woonverblijf;
- zeeschip: schip dat wordt gebruikt voor de vaart ter zee of dat blijkens zijn constructie voor de vaart ter zee is bestemd en elk schip dat is voorzien van een document, afgegeven door het bevoegde gezag van het land waar het schip is ingeschreven, waaruit blijkt dat het geschikt is voor de vaart ter zee.

### Artikel 1.2 Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing in de haven en op andere wateren, de wegen, de openbare haven en kadeterreinen en de tot genoemde gebieden behorende oevers, grond en kunstwerken, dokken, scheepsreparatiewerven, beplantingen, gebouwen en verder toebehoren voor zover die wateren, wegen en terreinen zijn gelegen binnen het beheersgebied.
2. De Algemene Plaatselijke Verordening Delfzijl 2010 en de Algemene plaatselijke verordening Eemsmond 2010, respectievelijk vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van Delfzijl in haar vergadering van 23 september 2010 en zoals nadien gewijzigd en bij besluit van de gemeenteraad van Eemsmond in haar vergadering van 23 september 2010

en zoals nadien gewijzigd, zijn voor zover in deze verordeningen ter zake dezelfde onderwerpen zijn geregeld niet van toepassing op het in lid 1 omschreven gebied.

### **Artikel 1.3 Aanvulling of afwijking van de Algemene wet bestuursrecht**

Naast of in afwijking van titel 4.1 van de Algemene wet bestuursrecht gelden met betrekking tot toestemmingen bij of krachtens deze verordening de bepalingen van deze paragraaf.

### **Artikel 1.4 Verlenen van toestemmingen en beslistermijn**

1. Het dagelijks bestuur kan toestemmingen verlenen alsmede aanwijzingen doen en/of geven en aan deze toestemmingen beperkingen en voorschriften verbinden.
2. De aanvraag en gegevens ter verkrijging van een toestemming of ter verkrijging van een verlenging van de geldigheidsduur van de toestemming worden bij het dagelijks bestuur ingediend, tenzij anders staat aangegeven.
3. Het dagelijks bestuur beslist op een aanvraag om een toestemming binnen acht (8) weken na de dag waarop de aanvraag is ontvangen, tenzij bij of krachtens deze verordening een andere beslistermijn is vastgesteld.
4. Het dagelijks bestuur kan binnen acht (8) weken na ontvangst van de aanvraag de in het eerste lid bedoelde termijn eenmaal met ten hoogste zes (6) weken verlengen. Het doet hiervan mededeling aan de aanvrager.

### **Artikel 1.5 Voorschriften en beperkingen**

1. Het dagelijks bestuur kan aan een toestemming voorschriften verbinden. De toestemming kan onder beperkingen worden verleend.
2. De voorschriften en beperkingen, bedoeld in het eerste lid, mogen slechts strekken tot bescherming van het belang of de belangen in verband waarmee de toestemming is vereist.
3. Degene voor wie de toestemming geldt, is verplicht de daaraan verbonden voorschriften en beperkingen na te komen.

### **Artikel 1.6 Meldings- of kennisgevingsplicht**

Daar waar in deze verordening een meldings- of kennisgevingsplicht staat opgenomen is het uitvoeren hiervan bedoeld onverminderd verplichtingen op grond van andere wet- en regelgeving. Ter zake van de melding van bepaalde gegevens door schepen die de haven aandoen of bepaalde activiteiten in de haven willen verrichten, kan het dagelijks bestuur nadere regels stellen.

### **Artikel 1.7 Geldigheidsduur**

1. Tenzij bij of krachtens deze verordening anders is bepaald, wordt een vergunning of vrijstelling verleend voor de duur van vijf jaar.
2. Een erkenning kan voor maximaal vijftien jaar worden verleend.
3. Een ontheffing die wordt verleend voor een eenmalige gedraging of handeling wordt verleend voor de duur van die gedraging of handeling, met dien verstande dat de ontheffing voor maximaal zes (6) maanden wordt verleend.
4. Een ontheffing kan in spoedeisende gevallen voor een eenmalige gedraging of handeling mondeling worden verleend. De ontheffing wordt zo spoedig mogelijk op schrift gesteld. De bewijslast van een verkregen mondelinge ontheffing ligt bij de houder/verkrijger.
5. Indien een vergunning of ontheffing wordt verleend ter vervanging van een voorgaande vergunning of ontheffing en indien de geldigheidsduur van een vergunning of ontheffing wordt verlengd, kunnen de beperkingen en voorschriften worden gewijzigd.

**Artikel 1.8 Weigeren, wijzigen of intrekken van toestemming**

Het dagelijks bestuur kan, onverminderd het elders bij of krachtens deze verordening bepaalde, een toestemming weigeren, wijzigen of intrekken indien:

- a. één of meer van de belangen die worden beschermd door deze verordening, in ieder geval de orde, de veiligheid, het milieu van de haven en de omgeving van de haven, alsmede de kwaliteit van de dienstverlening in de haven, dat wenselijk maken;
- b. de daaraan verbonden beperkingen of voorschriften niet zijn of worden nageleefd;
- c. zich na de verlening een zodanig feit of omstandigheid voordoet dat, indien het feit of de omstandigheid ten tijde van de verlening bekend was geweest, de toestemming niet of niet onder die voorschriften of beperkingen zou zijn verleend;
- d. op grond van een verandering van de omstandigheden of inzichten opgetreden na het verlenen van de toestemming, moet worden aangenomen dat intrekking of wijziging wordt gevorderd door het belang of de belangen ter bescherming waarvan de toestemming is vereist;
- e. ter verkrijging daarvan onjuiste of onvolledige gegevens zijn verstrekt;
- f. van de vergunning of ontheffing geen gebruik wordt gemaakt binnen een daarin gestelde termijn of, bij gebreke van een dergelijke termijn, binnen een naar het oordeel van het dagelijks bestuur redelijke termijn, of;
- g. degene voor wie de toestemming geldt, dit verzoekt.

**Artikel 1.9 Grond voor verlening van een ontheffing**

Een ontheffing bij of krachtens deze verordening wordt slechts verleend, indien het belang dat door het betrokken verbod wordt beschermd, zich daartegen niet verzet.

**Artikel 1.10 Verplichtingen van houders van toestemmingen**

1. Het is de houder van een toestemming verboden te handelen in strijd met de beperkingen waaronder de toestemming is verleend en de hieraan verbonden voorschriften.
2. De houder van een vergunning of ontheffing is verplicht op eerste aanvraag van een toezichthouder, bedoeld in artikel 6.3., het bezit van de vergunning of ontheffing aan te tonen.
3. De houder houdt de toestemming, die op een schip betrekking heeft, of een kopie hiervan, te allen tijde aan boord van het schip, tenzij het een schip zonder bemanningsverblijf betreft. In ieder geval dient de houder de schriftelijke toestemming op eerste aanvraag van of namens het dagelijks bestuur te kunnen tonen.

**Artikel 1.11 Normadressaat**

1. Tenzij in deze verordening anders is bepaald, is de kapitein of de schipper verantwoordelijk voor de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening.
2. Bij afwezigheid van een kapitein of een schipper, is de exploitant verantwoordelijk voor de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening.

**2. Havenmeester****Artikel 2.1 Aanwijzing havenmeester**

1. Het dagelijks bestuur wijst de havenmeester van Groningen Seaports aan.

2. Het dagelijks bestuur kan door middel van een mandaatbesluit bevoegdheden uit deze verordening en het Havenreglement mandateren aan de havenmeester van Groningen Seaports N.V..

### 3. Orde in en gebruik van de haven

#### Artikel 3.1. Verkeerstekens

1. Het dagelijks bestuur kan ~~in het belang van de orde en veiligheid~~ in de haven verkeerstekens plaatsen die zijn vermeld in het Binnenvaartpolitiereglement en die verkeerstekens voorzien van nadere aanduidingen.
2. Het is verboden te handelen in strijd met het verkeersteken of de daarbij behorende nadere aanduidingen.
3. Het dagelijks bestuur kan van het in het tweede lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

#### Artikel 3.2 Melding bij aankomst, en vertrek en verplaatsen van een schip en bij het wisselen van ligplaats

1. De kapitein of schipper van een schip is verplicht er voor te zorgen dat aan de havenmeester worden gemeld:
  - a) het vermoedelijke tijdstip van aankomst van het schip in de haven, voor zeeschepen tenminste vierentwintig (24) uur voor aankomst en voor binnenschepen drie uur voor aankomst ;  
na aankomst dient tevens onverwijld het tijdstip waarop het schip veilig gemeerd is te worden gemeld aan de havenmeester;
  - b) een uitgebreide inspectie als bedoeld in artikel 1 sub g van de Wet havenstaatcontrole, tenminste tweeënzeventig (72) uur voor aankomst in de haven of op de ankerplaats. Indien de reis korter duurt dan tweeënzeventig uur moet de melding voor het vertrek uit de vorige haven of van de vorige ankerplaats worden gedaan.
  - ~~bc)~~ de ~~wisseling van verplaatsing langs ligplaats~~ dezelfde kade, dan wel een verplaatsing binnen de haven van het schip en wel tenminste drie uur voor de aanvang van de wisseling verplaatsing;
  - ~~ed)~~ het vertrek van het schip uit de haven en wel tenminste drie uur voor het ontmeren tevens dient het moment waarop het schip ontmeerd is onverwijld aan de havenmeester te worden gemeld;
  - ~~de)~~ bij wijziging van het vermoedelijke tijdstip van aankomst of het vertrek van het schip met 2 uur of meer dient de havenmeester opnieuw geïnformeerd te worden;
  - ~~ef)~~ de diepgang van het schip bij aankomst in de haven; verwisseling van de verplaatsing langs dezelfde ligplaats kade binnen de haven – en vertrek uit de haven;
  - ~~fg)~~ andere gegevens die de havenmeester verlangt in verband met de aanwezigheid van het schip in de haven.
  - h) "Alle zee- en binnenschepen die ingevolge de wet uitgerust zijn met een Automatisch Identificatie Systeem, zijn verplicht dit systeem ten alle tijden bij te laten staan gedurende het verblijf in de havens van Groningen Seaports. Uitsluitend tijdens het laden en lossen van ontvlambare stoffen mag hier van af worden geweken. Indien de apparatuur niet functioneert vanwege een defect, onderhoud of reparatie moet dit terstond gemeld worden aan de havenmeester."
2. De meldingen, genoemd in het eerste lid, dienen te geschieden op een door het dagelijks bestuur aangegeven elektronische wijze.  
Het dagelijks bestuur kan in bijzondere omstandigheden vergunning verlenen om, in afwijking van het gestelde in het tweede lid, de melding schriftelijk op de door het dagelijks bestuur voorgeschreven formulier te verrichten.

Het dagelijks bestuur kan in bijzondere omstandigheden ontheffing verlenen om, in een eenmalig geval een melding als bedoeld in het eerste lid schriftelijk te verrichten.

De kosten, welke voortvloeien uit het schriftelijk verrichten van de in het eerste lid bedoelde meldingen, komen voor rekening van de kapitein of schipper.

De havenmeester kan er in toestemmen dat bij wisseling van ligplaats van het schip en bij vertrek van het schip uit de haven geen schriftelijke melding wordt gedaan.

Een gelijke verplichting, als bedoeld in het eerste lid, rust op de reder en de bevrachter van het schip en hun vertegenwoordiger, ieder afzonderlijk.

Zodra één van de in het eerste en vierde lid bedoelde personen aan zijn verplichtingen heeft voldaan vervalt deze verplichting voor de anderen.

### **Artikel 3.3 Verbod tot nemen van ligplaats**

1. Het is verboden met een schip ~~e.g. woonschip~~ ligplaats te nemen of zich met een schip op een ligplaats te bevinden, tenzij dit geschiedt:
  - a. in overeenstemming met ter plaatse aangebrachte verkeerstekens en nadere aanduidingen als bedoeld in artikel 3.1; en
  - b. met instemming van de huurder, erfpachter of eigenaar van een ligplaats.
2. Het dagelijks bestuur kan, in afwijking van het eerste lid, onder a en b, het nemen of houden van ligplaats verbieden uit het oogpunt van orde, veiligheid of milieubelangen.
3. Het dagelijks bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod vrijstelling of ontheffing verlenen.

### **Artikel 3.4 Gebruik van een ligplaats voor bijzondere doeleinden**

1. Het is verboden een schip – op een ligplaats te gebruiken als woonschip, opslagplaats, magazijn, werkplaats, expositieruimte of voor het uitoefenen van een beroep of bedrijf, tenzij het gebruik van een schip gebonden is aan de aard van het beroep of bedrijf.
2. Het is verboden:
  - a. een schip op te leggen in de haven; of
  - b. met een binnenschip als bijlegger ligplaats in te nemen voor een periode langer dan acht (8) weken.
3. Het is verboden een schip te slopen in de haven.
4. Het dagelijks bestuur kan voor de in het eerste, tweede en derde lid verboden handelingen ontheffing verlenen.

### **Artikel 3.5 Verbod opvijzelen boor-of werkeiland**

1. Het is verboden een boorinstallatie, een werkeiland of een soortgelijk object op te vijzelen.
2. Het verbod is niet van toepassing indien de boorinstallatie, het werkeiland of een soortgelijk object zich bevindt op een scheepswerf of bij een herstellingsinrichting, waarvoor een omgevingsvergunning voor het oprichten, veranderen of veranderen van de werking of het in werking hebben van een inrichting krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (WABO) is verleend.

3. Het dagelijks bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.
4. De aanvraag om een ontheffing bevat in ieder geval:
  - a. de naam en technische gegevens van het op te vijzelen object;
  - b. de naam van de scheepsagent;
  - c. het resultaat van het bodemonderzoek, en;
  - d. de aard en tijdsduur van de uit te voeren activiteiten.

#### **Artikel 3.6 Voorzieningen/voorwerpen in de haven**

1. Het is een ieder verboden voorzieningen of voorwerpen in, op, onder of boven water te hebben, te plaatsen of aan te brengen, indien daardoor - naar het oordeel van het dagelijks bestuur, gevaar, schade of hinder kan ontstaan.
2. Het in het eerste lid gestelde verbod is niet van toepassing indien het betreft het hebben, plaatsen of aanbrengen van scheepstoebehoren en voorzieningen die dienen, en als zodanig in gebruik zijn, om een schip te laden en te lossen.
3. Het dagelijks bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

#### **Artikel 3.7 Verhalen van schepen**

1. Het dagelijks bestuur kan de exploitant schriftelijk opdragen het schip binnen een redelijke termijn te verhalen of te doen verhalen naar een andere ligplaats indien dit in het kader van de orde of ter bescherming van veiligheids- of milieubelangen naar zijn oordeel noodzakelijk is.
2. Indien geen gevolg wordt gegeven aan de opdracht, bedoeld in het eerste lid, kan het dagelijks bestuur het schip voor rekening en risico van de exploitant verhalen of doen verhalen.
3. In spoedeisende gevallen of indien de exploitant onbekend is, behoeft geen redelijke termijn als bedoeld in het eerste lid in acht te worden genomen en kan het dagelijks bestuur het schip voor rekening en risico van de exploitant direct verhalen of doen verhalen.

#### **Artikel 3.8 Gebruik van voortstuwars, boegschroeven of hekschroeven**

1. Het is verboden voortstuwars, boegschroeven of hekschroeven te gebruiken indien het schip:
  - a. aan de grond zit;
  - b. gemeerd, ten anker of op spudpalen ligt, of;
  - c. ter hoogte van kade of oevers wordt gaande gehouden of tegen de kade of oever wordt gedrukt, anders dan noodzakelijk voor het ontmeren of afmeren.
2. Tijdens het in werking zijn van voortstuwars, boegschroeven of hekschroeven van een schip is er een persoon in de stuurhut aanwezig, die bekend is met de bediening van het schip.
3. Het in het eerste lid gestelde verbod is niet van toepassing indien het een aan een ander schip gemeerd bunker-of bevoorradingsschip betreft, dat moet bij- of afdraaien ter voorkoming van schade.
4. Het dagelijks bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

#### **Artikel 3.9 Recreatievaart , zeilvaart en recreatie in de haven**

1. Het is verboden met een schip de recreatievaart te beoefenen in de haven, tenzij:
  - a. het schip zich rechtstreeks via de kortste route en zonder onderbreking

begeeft naar een door het dagelijks bestuur aan te geven ligplaats  
begeeft en zich bij vertrek vanaf de ligplaats via de kortste route naar  
de havenuitgang begeeft; en

b. het schip in de haven uitsluitend op de motor vaart.

2. Het is verboden met een schip dat uitsluitend door middel van zeilen of uitsluitend door middel van spierkracht wordt voortbewogen dan wel met een zeilplank te varen in de haven.
3. Het is verboden in de haven te varen met een waterscooter of snelle motorboot.
4. Het is verboden vanaf de openbare kaden, pieren en steigers of vanaf vaartuigen of drijvende objecten te vissen.,
5. Het is verboden in de haven te zwemmen, te baden of al dan niet bij wijze van beroep te duiken en met middelen naar zich onder het wateroppervlak bevindende voorwerpen te zoeken of deze op te dreggen.
6. Het dagelijks bestuur kan van de in het eerste, tweede , derde, vierde en vijfde lid gestelde verboden ontheffing verlenen.

#### **Artikel 3.10 Melding bedrijfsstoring, gebrek of schade**

1. Bedrijfsstoringen, gebreken of schades aan een schip, uitrusting of lading dan wel enige andere omstandigheid aan boord die de bestuurbaarheid van het schip kan verminderen of de veiligheid of de gezondheid in de haven of omgeving in gevaar kan brengen dan wel op andere wijze gevaar, schade of hinder kunnen veroorzaken voor het schip, haven of de omgeving, worden onverwijld nadat die omstandigheid zich heeft geopenbaard aan de havenmeester gemeld.
2. De melding bedoeld in het eerste lid vindt plaats per telefoon, per marifoon op het daarvoor bestemde kanaal, per fax of per e-mail.

#### **Artikel 3.11 Schade aan eigendommen van de GR Groningen Seaports**

1. Indien met een schip of een voertuig schade wordt toegebracht aan eigendommen van de GR Groningen Seaports, moet de kapitein c.q. schipper of bestuurder daarvan onverwijld kennis geven aan een toezichthouder, als bedoeld in artikel ~~6~~9.3.
2. Door een toezichthouder, als bedoeld in artikel 6.3., kan, na de in het voorgaande lid bedoelde kennisgeving, een proces-verbaal worden opgemaakt.
3. Indien het een schade door een schip betreft, zal het schade veroorzakende schip niet eerder mogen vertrekken dan nadat door of namens de kapitein of schipper een waarborgsom is gestort of een bankgarantie is gegeven ten bedrage van de door of namens het dagelijks bestuur getaxeerde schade, of nadat op een andere door het dagelijks bestuur goedgekeurde wijze zekerheid is gesteld voor de getaxeerde schade.

### **4 Veiligheid en milieu in de haven**

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

1. Het is verboden om aan boord van een schip, door middel van geperst gas of stoom, het uitlaatgassensysteem van verbrandingsmotoren naar de buitenlucht door te blazen, waardoor roet uit het schip ontsnapt.
2. Het is verboden stoffen uit een schip te laten ontsnappen, waardoor gevaar, schade of hinder ontstaat of kan ontstaan.
3. Het is verboden om zodanig lawaai te produceren dat daardoor geluidsoverlast ontstaat.
4. Het is verboden door het dagelijks bestuur aangewezen stoffen die in onverpakte toestand bij het laden in of lossen uit een schip ontoelaatbare stank of hinder kunnen veroorzaken, in of uit een schip te laden of te lossen.
5. Het dagelijks bestuur kan van de in het tweede en vierde lid gestelde verboden ontheffing verlenen.

#### **Artikel 4.2 Gebruik afvalverbrandingsoven**

Het is een ieder verboden in de haven aan boord van een schip een afvalverbrandingsoven in gebruik te hebben.

#### **Artikel 4.3 Melding en verwijdering van te water geraakte stoffen of voorwerpen**

Degene door wiens toedoen een voorwerp of stof vrijkomt of in het water terecht komt, waardoor gevaar, schade of hinder wordt of kan worden veroorzaakt, draagt ervoor zorg dat:

- a. daarvan onmiddellijk kennis wordt gegeven aan de havenmeester, en;
- b. de stof of het voorwerp onmiddellijk wordt verwijderd, tenzij dit redelijkerwijs niet uitvoerbaar is.

#### **Artikel 4.4 Ernstig gevaar, schade of hinder opleverende schepen/averijschip**

1. Het dagelijks bestuur kan indien naar zijn oordeel een schip ernstig gevaar, schade of hinder, of ernstige verstoring van de orde met zich meebrengt of kan brengen:
  - a. een verbod opleggen om met dat schip de haven binnen te komen, in de haven te verblijven of zich met dat schip op een ligplaats te bevinden, of;
  - b. maatregelen opleggen aan de kapitein of de schipper van het schip dat in de haven verblijft of zich op een ligplaats bevindt.
2. Degene aan wie het verbod is of de maatregelen zijn opgelegd, is verplicht daaraan gevolg te geven.

#### **Artikel 4.5 Veilige toegang**

1. Een afgemeerd schip beschikt over een toegang, die geen gevaar of schade kan veroorzaken.
2. Een binnenschip hoeft niet over een toegang te beschikken indien:
  - a. de feitelijke situatie dit onmogelijk maakt ten gevolge van laad- of loshandelingen, of;
  - b. het afmeren van korte duur is.

#### **Artikel 4.6 Verbod gebruik hoofdmotor**

1. Het is, in nader door het dagelijks bestuur aan te wijzen gebieden, verboden om op een afgemeerd schip de hoofdmotor in werking te hebben, tenzij direct voor vertrek van het schip.
2. Het dagelijks bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

#### **Artikel 4.7 Voorbijloopverbod in de haven**



1. Het is de kapitein of schipper verboden met zijn schip te Delfzijl tussen de havenmond nabij Oterdum en de Handelskade en in de Eemshaven tussen de havenmond en de zwaaicirkel een ander schip voorbij te lopen.
2. Het dagelijks bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

#### **Artikel 4.8 Langsijz meren in het Zeehavenkanaal te Delfzijl**

1. Het is de kapitein of schipper verboden zijn schip vast te maken of te doen liggen langsijz een ander schip, dat gemeerd is aan een in het Zeehavenkanaal uitgebouwde steiger.
2. De kapitein of schipper van het schip, dat gemeerd is aan een in het Zeehavenkanaal uitgebouwde steiger of kade, is verplicht er zorg voor te dragen dat een ander schip niet aan zijn schip vastmaakt, langsijz daarvan ligt of gaat liggen.
3. Het dagelijks bestuur kan van het in het eerste en tweede lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

#### **Artikel 4.9. Vaarverbod bij beperkt zicht**

1. Het dagelijks bestuur kan schepen, dan wel categorieën van schepen, een vaarverbod opleggen indien het horizontale zicht minder dan 1.000 meter bedraagt.
2. Het is verboden voor tankschepen, beladen met of niet schoongemaakt van gevaarlijke stoffen, te varen in het beheersgebied indien het horizontale zicht minder dan 1000 m bedraagt.
3. Het dagelijks bestuur kan van het in het eerste en tweede lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

#### **Artikel 4.10. Criteria tot het bevaren van de Oosterhornhaven te Delfzijl**

1. Het is de kapitein van een zeeschip verboden de Oosterhornhaven te bevaren, indien de lengte van het schip groter is dan 90,00 meter en/of de breedte meer bedraagt dan 13,00 meter en/of de hoogte meer bedraagt dan 08,00 meter en/of de diepgang meer bedraagt dan 05,00 meter (voor het gebied vanaf het Eemskanaal tot aan de Heemskesbrug) of meer dan 04,50 meter (vanaf de Heemskesbrug tot aan de zwaaikom), of zoveel minder als het kanaalpeil blijkens de peilschalen onder normaal is.
2. Onverlet het bepaalde in het eerste lid kan het dagelijks bestuur nadere voorwaarden stellen aan het bevaren van de Oosterhornhaven.

#### **Artikel 4.11. Gebruik van sleepboten**

1. De kapitein of schipper van een schip is verplicht, indien het dagelijks bestuur dit uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk acht, zich te bedienen van voldoende sleepboothulp.  
De kosten van deze hulp komen voor rekening van de kapitein of schipper.

#### **Artikel 4.12. Verbod tot keren in de buitendijks gelegen haven te Delfzijl**

1. Het is verboden om met een vaartuig te keren in de buitendijks gelegen haven te Delfzijl op andere locaties dan hierna genoemd:
  - a. ter hoogte van de methanolsteiger tussen de bakens nummer 11 en 13; en

- b. tussen het oostelijk gelegen dok van Niestern Sander en de steiger van Nedalco.
  - c. tussen de Aldelsteiger en de havenmonding voor schepen met een lengte over alles tot 150 meter, onder de navolgende voorwaarden:
    1. het voornemen tot keren dient tenminste één uur voor vertrek aan de havenmeester te worden gemeld;
    2. schepen met een lengte tussen de 100 en de 150 meter dienen geassisteerd te worden door een sleepboot van voldoende vermogen, tenzij zij zijn uitgerust met een goed werkende boegschroef en de windkracht minder is dan 5 Beaufort.
2. Het dagelijks bestuur kan ontheffing van het in het eerste lid gestelde verbod verlenen.

#### **Artikel 4.13 Duwvaart in de haven**

1. Het is verboden te varen met een duwstel of een gekoppeld samenstel met een lengte van meer dan 110 meter over alles.
2. Het in het eerste lid gestelde verbod is niet van toepassing:
  - a. indien het schip wordt geassisteerd door een voldoende krachtig schip dat door zijn constructie en inrichting uitsluitend of in hoofdzaak bestemd is om te assisteren of is uitgerust met actieve boegbesturing van voldoende vermogen.
  - b. in de door het dagelijks bestuur aangewezen en bekend gemaakte gedeelten van de haven;
  - c. indien gehandeld wordt met een ontheffing van het dagelijks bestuur.

#### **Artikel 4.14 Maatregelen bij ijsgang of toegevroren water**

Bij ijsgang of toegevroren water in de haven is de kapitein of schipper van een schip verplicht:

- a) indien hij met dat schip een ligplaats wenst in te nemen of te verlaten, dan wel de aanwijzing daartoe ontvangt, voor zijn rekening en risico zonodig het ijs te laten breken of zijn schip te laten assisteren;
- b) zodanige maatregelen te nemen, dat door de manoeuvres met zijn schip geen schade kan worden toegebracht aan andere schepen of aan kunstwerken, zoals oeververdedigingen, steigers, remmingwerken, enz.

#### **Artikel 4.15 Loodsplicht voor binnenschepen**

1. Onverminderd het bepaalde in het Wetboek van Koophandel en het BPR kan het dagelijks bestuur een schipper verplichten zich bij het varen in de haven te doen bijstaan door één of meerdere registerloodsen, indien de aard van de lading daartoe aanleiding geeft, of indien het schip een bijzonder transport is of indien het een bijzonder transport sleept of daaraan assistentie verleent. Onder bijzonder transport wordt verstaan een schip of een samenstel van schepen, waarvan de lengte, de breedte, de hoogte boven water, de diepgang, de manoeuvreerbaarheid of de snelheid niet verenigbaar is met de karakteristiek of de afmetingen van de havens.
2. De schipper, aan wie de in het eerste lid bedoelde verplichting is opgelegd, is verplicht hieraan gevolg te geven. De kosten, verbonden aan deze belofde, zijn voor rekening van het betreffende binnenschip.

#### **Artikel 4.16 Toestemming tot bevaren van de haven**

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 4.4. en onverminderd het hiervoor in artikel 3.2 bepaalde omtrent melding van aankomst en vertrek, dient vóór het binnenvaren in de haven en vóór vertrek vanaf de ligplaats de kapitein of schipper

van een schip toestemming te vragen aan de havenmeester via het daarvoor aangewezen marifoonkanaal of bij gebreke van een marifoon op andere wijze. Aan een zodanige toestemming kunnen voorwaarden en aanwijzingen worden verbonden, die terstond dienen te worden opgevolgd.

2. Alle zee- en binnenschepen die ingevolge wet en regelgeving zijn uitgerust met AIS, zijn verplicht dit systeem te allen tijde aan/bij te laten staan gedurende het verblijf in de haven. Uitsluitend tijdens het laden en lossen van ontvlambare stoffen mag hier van af worden geweken.

Indien de apparatuur niet functioneert van wege een defect, reparatie, onderhoud of om welke reden dan ook dient de schipper of kapitein dit terstond te melden aan de havenmeester.

## 5 Delegatiegrondslagen

### Artikel 5.1 Delegatiegrondslagen in verband met het stellen van nadere regels door het dagelijks bestuur

Het dagelijks bestuur kan nadere regels stellen in het kader van orde, veiligheid, milieu of kwaliteit van de dienstverlening in het havengebied of ter voorkoming van gevaar, schade of hinder, over:

- a. het aanwijzen van gebieden, te weten olie-of chemiehavens, waar schepen alleen onder door het dagelijks bestuur nader te bepalen voorwaarden zich mogen bevinden, waarbij het dagelijks bestuur in ieder geval regels kan stellen over activiteiten die in het gebied plaatsvinden of over de eisen waaraan schepen en bemanning moeten voldoen als zij in het gebied verblijven;
- b. Tankschepen met gevaarlijke stoffen;
- c. het aanwijzen van ligplaatsen en gedeelten van de haven waar bepaalde categorieën van schepen onbemand dan wel onvoldoende bemand om het schip te kunnen verhalen onder nader aan te geven voorwaarden mogen liggen.
- d. de gegevens die schepen moeten melden als zij de haven aandoen of bepaalde activiteiten in de haven willen verrichten;
- e. het ligplaats nemen door een schip dat geladen is met gevaarlijke stoffen;
- f. de overslag van vloeibare gevaarlijke en schadelijke stoffen in bulk;
- g. het bunkeren van schepen;
- h. het aanwijzen van stoffen die stank of hinder kunnen veroorzaken of aanvullende risicobeheersende maatregelen behoeven;
- i. het schoonmaken van scheepsruimtes die een gevaarlijke of schadelijke stof bevatten, al dan niet met gebruikmaking van een dienstverlenend schip, waarbij aan dat schip voorwaarden kunnen worden gesteld;
- j. de afgifte en het in ontvangst nemen van , alsmede het geven van een aanwijzing om scheepsafval, overige schadelijke stoffen of restanten van schadelijke stoffen van schepen in ontvangst te mogen nemen;
- k. de bouw, de inrichting, de uitrusting, de exploitatie en het gebruik van bepaalde categorieën van schepen waarmee in de haven dienstverlenende werkzaamheden worden verricht, waarbij kan worden gedifferentieerd naar het doel waarvoor het schip gebruikt wordt;
- l. het communicatievermogen, waarbij het dagelijks bestuur voor door het dagelijks bestuur nader te bepalen categorieën van personenvervoer over water een vergunning kan instellen;
- m. het vast- en losmaken van schepen, het stellen van verplichtingen waaraan bootlieden moeten voldoen, alsmede het verlenen van een erkenning aan bootliedenorganisaties;

- n. de toegang tot en het gebruik van de openbare haven-, kadeterreinen en wegen alsmede de verplichtingen bij werkzaamheden op openbare haven- en kadeterreinen en wegen;
- o. het verrichten van werkzaamheden aan schepen;
- p. de wijze van afmeren van schepen en het gebruik van spudpalen;;
- q. de verplichting voor schepen om gebruik te maken van walstroom in plaats van een eigen voorziening voor het opwekken van elektriciteit;
- r. dienstverlenende schepen, bulkcarriers, combinatietankschepen
- s. aanwijzing havenontvangstvoorzieningen;
- t. het uitoefenen van handel;
- u. toegangsbeleid bovenmaatse schepen.
- v. stellen van kompassen en kalibreren van radiorichtingzoekers;
- w. beproeven hoofdmotor;
- x. het aanwijzen van gebieden, te weten LNG-havens, waar schepen alleen onder door het dagelijks bestuur nader te bepalen voorwaarden zich mogen bevinden, waarbij het dagelijks bestuur in ieder geval regels kan stellen over activiteiten die in het gebied plaatsvinden of over de eisen waaraan schepen en bemanning moeten voldoen als zij in het gebied verblijven;
- w-y. alsmede het hiervoor bepaalde in de paragrafen 1 (algemene bepalingen), 3 (orde in en gebruik van de haven) en 4 (veiligheid en milieu in de haven) voor zover in dit artikel niet genoemd.

## 6 Handhaving

### Artikel 6.1 Aanwijzingen

1. Het dagelijks bestuur kan mondeling of schriftelijk aanwijzingen geven in het belang van de orde en veiligheid in de haven, in het bijzonder ter regeling van het scheepvaartverkeer en het nemen van ligplaats en ter voorkoming van gevaar, schade of hinder.
2. Degene tot wie een aanwijzing is gericht, is gehouden de aanwijzing onmiddellijk op te volgen.

### Artikel 6.2 Strafbepaling

Overtreding van het bepaalde bij of krachtens deze verordening wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste twee maanden of geldboete van de tweede categorie.

### Artikel 6.3 Toezichthoudende personen

1. Met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening zijn belast de bij besluit van het dagelijks bestuur aangewezen personen of categorieën van personen werkzaam bij Groningen Seaports N.V..

### Artikel 6.4 Verplichting tot medewerking en verschaffing van inlichtingen

Een ieder is desgevraagd verplicht aan de in artikel 6.3, eerste lid, genoemde toezichthouders alle medewerking te verlenen en de inlichtingen te verschaffen, die naar hun redelijk oordeel voor de uitoefening van de bij deze verordening verleende bevoegdheden nodig zijn.

## Artikel 7 Overgangs- en slotbepalingen

### Artikel 7.1 Intrekking oude verordening

De Havenbeheersverordening Groningen Seaports 201~~23~~, vastgesteld op 14 juni 2013 wordt ingetrokken.

### **Artikel 7.2 Overgangsrecht**

1. Toestemmingen die zijn verleend bij of krachtens de Havenbeheersverordening Groningen Seaports 201~~23~~ en die van kracht zijn op het moment van inwerkingtreding van deze verordening, worden aangemerkt als toestemmingen bij of krachtens deze verordening.
2. Indien vóór het tijdstip van inwerkingtreding van deze verordening een aanvraag om toestemming op grond van de Havenbeheersverordening is ingediend waarop nog niet is beslist wordt daarop deze verordening toegepast.
3. Op bezwaarschriften gericht tegen een beschikking op een aanvraag om toestemming krachtens de Havenbeheersverordening wordt beslist met toepassing van deze verordening.

### **Artikel 7.3 Inwerkingtreding**

Het bij of krachtens deze verordening bepaalde treedt in werking op ~~..15~~ ~~...juli~~ 2014.

### **Artikel 7.4 Citeertitel**

Deze verordening wordt aangehaald als "Havenbeheersverordening Groningen Seaports".

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van het Algemeen Bestuur van het havenschap Groningen Seaports van ~~19 december~~~~4 juli~~ 2014.

M. Boumans,  
voorzitter

~~H. Doeven~~ ~~R.O. Genée~~,  
Secretaris ~~a.i.~~

## Het algemeen bestuur van het Havenschap Delfzijl/Eemshaven

Gelet op de artikel 12 en 14 van de gemeenschappelijke regeling Havenschap Delfzijl/Eemshaven;

Overwegende dat het ter bevordering van een goed havenbeheer noodzakelijk is regels te stellen met betrekking tot de orde, de veiligheid en het milieu van de haven en de omgeving van de haven, en de kwaliteit van dienstverlening in de haven;

**besluit vast te stellen:**

### Havenbeheersverordening Groningen Seaports

#### 1. Algemene bepalingen

##### Artikel 1.1. begripsomschrijvingen

In deze verordening en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- ADN: Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren;
- AIS: Automatisch identificatie systeem;
- afvalstoffen: scheepsafval, ladingresiduen, vloeibare of vaste afvalstoffen die ontstaan bij het schoonmaken van een schip;
- algemeen bestuur: het algemeen bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Havenschap Groningen Seaports;
- averijsschip: een schip dat zelf ernstig gevaar, schade of hinder oplevert, dan wel dat door haar lading of de kwaliteit van haar bemanning in een zodanige toestand verkeert dat dit naar het oordeel van de havenmeester een verhoogd risico kan opleveren voor het gebied c.q. de ligplaats waarvoor toelating wordt gevraagd, dan wel ernstige verstoring van de openbare orde met zich meebrengt of kan brengen, dan wel het nuttig gebruik van (een gedeelte van) de haven en haar toegangswegen door de aanwezigheid van het betreffende schip niet in voldoende mate mogelijk zal zijn;
- behandeling van een gevaarlijke stof: laden, lossen, intern verpompen, verplaatsen, mengen, blenden of schoonmaken van een gevaarlijke stof, met uitzondering van onderling overpompen of terugpompen van bunkerolie of LNG-brandstof, het bunkeren of het LNG-bunkeren;
- beheersgebied: het beheersgebied van de Gemeenschappelijke Regeling Havenschap Groningen Seaports waar Groningen Seaports N.V. conform de aan haar opgedragen taak het

- beheer voert, zoals aangegeven op de kaarten behorende bij deze verordening;
- binnenschip: schip, niet zijnde een zeeschip;
  - binnentankschip: binnenschip, gebouwd voor of aangepast aan het vervoer van onverpakte vloeibare lading in zijn laadruimten;
  - bootliedenorganisatie: door het dagelijks bestuur erkende organisatie van bootlieden die activiteiten verricht ter waarborging van de vakbekwaamheid van bootlieden en zorgdraagt voor het vereiste materieel;
  - bootman: degene die met toestemming van het dagelijks bestuur een zeevaartuig vast- of losmaakt;
  - bovenmaats schip: schip, behorend tot een daartoe door de havenmeester aangewezen categorie, dat in zijn manoeuvreerbaarheid is beperkt, doordat het tengevolge van zijn diepgang of lengte gebonden is aan een bepaald gedeelte van de vaarweg;
  - brandbare vloeistoffen: vloeistoffen met een vlampunt dat lager ligt dan of gelijk is aan 100 graden Celsius;
  - brandstofolie: elke olie die wordt gebruikt als brandstof voor de voortstuwings- of hulpwerktuigen van schepen;
  - breedte: breedte over alles;
  - bulkcarrier: een schip, gebouwd voor of aangepast aan het vervoer van onverpakte (niet vloeibare) lading in zijn laadruimten;
  - bunkercontrolelijst: bunkercontrolelijst, als bedoeld in ISGOTT;
  - bunkeren: overslag van bunkerolie van een bunkerschip naar een zeeschip;
  - bunkerschip: tankschip gebruikt voor het bevoorraden van schepen met brandstofolie of smeerolie;
  - combinatietankschip: zeeschip, ingericht om afwisselend onverpakte vloeibare lading of droge lading te kunnen vervoeren;
  - communicatievaren: tegen vergoeding vervoeren van personen van en naar zeeschepen;
  - dagelijks bestuur: het dagelijks bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Havenschap Groningen Seaports;
  - dampen: de atmosfeer die boven een vloeibare stof aanwezig is als gevolg van een bepaalde dampdruk van die vloeibare stof;
  - dienstverlenend schip: elk schip betrokken bij dienstverlening aan een in een olie-/chemie- of LNG-haven gelegen schip, verband houdend met

repareren, schoonmaken, brengen of halen van voorraden of scheepsonderdelen of ophalen van afvalstoffen, en dat voldoet aan de door het dagelijks bestuur te stellen voorschriften inzake de bouw, de inrichting en de uitrusting van het schip;

- diepgang: de verticale afstand vanaf de waterlijn tot het diepst onder water stekende vaste deel van het schip;
- droogmaken: openstaande tanks laten drogen of ventileren nadat deze met water zijn gewassen of op een andere wijze voldoende zijn schoongemaakt;
- eetbare oliën: oliën of vetten die gewonnen worden uit zaden of vruchten van planten of bomen of oliën en vetten van dierlijke oorsprong;
- exploitant: eigenaar, beheerder, rompbevrachter of ieder ander die zeggenschap heeft over het gebruik van het schip;
- gassen: stoffen die bij 20 graden Celsius en een standaarddruk van 101,3 kilopascal volledig gasvormig zijn;
- gasdeskundige: gasdeskundige als bedoeld in de Arbeidsomstandighedenregeling;
- gevaarlijke stoffen: stoffen die gevaar voor explosie, brand, corrosie, vergiftiging, bedwelmend of straling kunnen opleveren, zoals vermeld in de IMO code voor het vervoer van verpakte gevaarlijke stoffen over zee (IMDG Code), de code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren (IBC Code), met uitzondering van de stoffen die enkel (milieu)vervuilend zijn en die geen giftige of brandbare eigenschappen hebben, de internationale code voor de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren (IGC Code), de IMSBC Code en de bijlage bij het ADN, met uitzondering van eetbare oliën;

GR Groningen Seaports: het openbaar lichaam Havenschap Groningen Seaports, zijnde een gemeenschappelijke regeling tussen de provincie Groningen en de gemeenten Delfzijl en Eemshaven;

Groningen Seaports N.V.: de naamloze vennootschap Groningen Seaports N.V.;

- handel: het in het beheersgebied te koop aanbieden, verkopen of anderszins vervreemden van enig goed, al dan niet met gebruikmaking van een daartoe bestemd en tijdens genoemde handelingen aanwezig voer- of vaartuig;
- haven: de wateren binnen het beheersgebied die voor de scheepvaart openstaan met alle daartoe behorende kaden, aanlegsteigers, meerpalen, boeien en andere soortgelijke werken of inrichtingen, die bij Groningen Seaports N.V. en of GR Groningen Seaports in beheer zijn;
- havenbeheersverordening: Havenbeheersverordening Groningen Seaports;



- havengebied: beheersgebied;
- havenmeester: de havenmeester van Groningen Seaports N.V.;
- havenontvangstvoorziening: voorziening geschikt voor de ontvangst van scheepsafval, overige schadelijke stoffen of restanten van schadelijke stoffen;
- havenreglement: Havenreglement Groningen Seaports;
- havenverkeer: alle verkeer, noodzakelijk voor de aan- en afvoer van goederen, de in- of ontscheping van personen en door deze meegevoerde bagage, alsmede elk ander verkeer, dat zich in verband met het verrichten van werkzaamheden of het verlenen van diensten op het haventerrein, de kaden, de steigers of de kunstwerken moet bevinden;
- hoogte: de verticale afstand vanaf de waterlijn tot de bovenkant van dat gedeelte van de opbouw dat meer dan 9/10 van de breedte van het schip bezit;
- IMDG Code: International Maritime Dangerous Goods Code;
- IMSBC Code: International Maritime Solid Bulk Cargoes Code;
- inerte atmosfeer: een atmosfeer in een tank waarin het zuurstof gehalte is verminderd tot ten hoogste 8 volume procent door het toevoegen van een inert gas;
- IBC Code: International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk van de IMO;
- IGC Code: International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk van IMO of Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk van de IMO;
- IMO: Internationale Maritieme Organisatie;
- inrichting: inrichting als bedoeld in de Wet Milieubeheer;
- ISGOTT: International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals;
- kapitein: degene die de feitelijke leiding over een zeeschip voert;
- kielspeling: de minimum ruimte tussen het diepste punt van een schip en de bodem;
- ladingresiduen: de restanten van lading in ruimen of tanks aan boord die na het lossen en schoonmaken achterblijven, met inbegrip van restanten na lading of lossing en morsingen;
- lengte: lengte over alles;

- ligplaats: het gedeelte van de haven dat door de havenmeester aan een schip wordt aangewezen om te bezetten, uitgedrukt in plaats, lengte, breedte en diepte;
- LNG aangedreven schip: schip dat gebruik maakt of mede gebruik maakt van LNG- brandstof voor voortstuwing;
- LNG-brandstof: LNG dat wordt gebruikt als brandstof voor de voortstuwing of hulpbedrijf van een schip;
- LNG-bunkeren: aan boord van een schip brengen van LNG-brandstof of aardgas brandstof;
- LNG-bunkerschip: tankschip gebruikt voor het LNG-bunkeren;
- LNG-haven: een door het dagelijks bestuur aangewezen gedeelte van de haven bestemd voor de afhandeling van LNG-schepen;
- MARPOL: International Convention for the Prevention of Pollution from Ships;
- olie-/chemiehaven: een door het dagelijks bestuur aangewezen gedeelte van de haven bestemd voor de afhandeling van een tankschip met onverpakte gevaarlijke vloeibare lading;
- openbare haven- en kade-terreinen: alle binnen het beheersgebied gelegen en als zodanig door het dagelijks bestuur aangewezen, voor het publiek toegankelijke, terreinen;
- open vuur: vuur, vinkvorming en elk oppervlak binnen een afstand van 25 meter van een gevaarlijke stof, dat een temperatuur heeft die gelijk is aan of hoger dan de minimum-ontstekingstemperatuur van die stof;
- overslag: laden of lossen van lading in of uit een schip;
- passagiersschip: elk schip dat is ingericht voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers en dat in het bezit is van toereikende en geldige certificaten;
- personenvervoer: tegen vergoeding vervoeren van personen;
- RCLZ: Regeling communicatie loodsaanvragen zeevaart;
- registerloods: registerloods als bedoeld in in artikel 1, eerste lid sub f van de Loodsenwet;
- schadelijke stoffen: stoffen die als zodanig bij of krachtens de Wet voorkoming verontreiniging door schepen zijn aangewezen of worden genoemd;
- scheepsafval: afval, met inbegrip van residuen, niet zijnde ladingresiduen, en sanitair afval, dat ontstaat tijdens de bedrijfsvoering van een schip en dat valt onder de reikwijdte van bijlagen I, IV, V en VI van het Internationaal

Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, alsmede ladinggebonden afval, zijnde al het materiaal dat aan boord bij de stuwage en verwerking van de lading als afval overblijft, waaronder in ieder geval begrepen wordt stuw materiaal, schoorpalen, laadborden, verpakkingsmateriaal, houten platen, papier, karton, draad en stalen banden;

- scheepswerf: een inrichting waarvan de hoofdactiviteit is gelegen in het verrichten of het gelegenheid geven tot het verrichten van werkzaamheden aan schepen en die beschikt over speciaal voor dat doel bestemde en in gebruik zijnde ligplaatsen;
- schip: elk vaartuig met inbegrip van een watervliegtuig, een draagvleugelboot, een luchtkussenvoertuig, een drijvende boorinstallatie, een werkeiland of soortgelijk object, een baggermolen, een drijvende kraan, een elevator, een ponton, een drijvend werktuig, een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting van soortgelijke aard;
- schipper: degene die de feitelijke leiding over een binnenschip voert;
- schip dat niet is schoongemaakt: een schip dat resten van een (on)verpakte vloeibare gevaarlijke stof bevat of laatstelijk heeft bevat, waarvoor nog geen schoonmaakcertificaat is afgegeven;
- schoonmaken: elke handeling die gericht is op of verband houdt met het reinigen, gasvrij of dampvrij maken van de tanks van een tankschip;
- schoonmaakcertificaat: door een gasdeskundige afgegeven certificaat, waaruit blijkt dat de ruimten binnen de ladingszone van een schip die ladingsresten van een (on)verpakte gevaarlijke stof bevatten of laatstelijk hebben bevat, voldoende zijn schoongemaakt;
- schoonmaakschip: schip dat ingericht is om ruimten, tanks of andere plaatsen aan boord van een ander schip, die schadelijke of gevaarlijke stoffen bevatten, schoon te maken;
- sleepboot: een motorschip dat sleepdienst verricht of assistentie verleent en hiertoe bestemd is;
- sloptank: tank aan boord van een schip bestemd voor het houden van al dan niet met water vermengde ladingsrestanten van schadelijke, brandbare of andere gevaarlijke vloeistoffen (slops);
- smeerolie: elke vloeistof bestemd voor smering van machines aan boord van schepen;
- spudpaal: voorziening waarmee een schip zichzelf in de onderwaterbodem kan verankeren door middel van verticale meerpalen waarmee het schip zelf is uitgerust;

- tankschip: een schip, gebouwd voor of aangepast aan het vervoer van onverpakte vloeibare lading in zijn laadruimten;
- toestemming: vergunning, aanwijzing, erkenning, ontheffing of vrijstelling;
- vast- of losmaken: het al dan niet met behulp van boten vast- of losmaken van een zeeschip, het verhalen daarin begrepen;
- verhalen: het verplaatsen langs dezelfde ligplaats, dan wel verplaatsen binnen de haven;
- vlampunt: vlampunt, bepaald met het toestel van Pensky-Martens;
- weg: een weg als bedoeld in de Wegenwet 1935 (Stb.1935, 554);
- werkschip: elk schip dat onderhoudswerkzaamheden uitvoert aan de haveninfrastructuur, uitgezonderd een schip dat baggerwerkzaamheden uitvoert;
- woonschip: een vaartuig, daaronder begrepen een object te water, dat hoofdzakelijk wordt gebruikt als of is bestemd tot woonverblijf;
- zeeschip: schip dat wordt gebruikt voor de vaart ter zee of dat blijkens zijn constructie voor de vaart ter zee is bestemd en elk schip dat is voorzien van een document, afgegeven door het bevoegde gezag van het land waar het schip is ingeschreven, waaruit blijkt dat het geschikt is voor de vaart ter zee.

### **Artikel 1.2 Toepassingsgebied**

1. Deze verordening is van toepassing in de haven en op andere wateren, de wegen, de openbare haven en kadeterreinen en de tot genoemde gebieden behorende oevers, grond en kunstwerken, dokken, scheepsreparatiewerven, beplantingen, gebouwen en verder toebehoren voor zover die wateren, wegen en terreinen zijn gelegen binnen het beheersgebied.
2. De Algemene Plaatselijke Verordening Delfzijl 2010 en de Algemene plaatselijke verordening Eemsmond 2010, respectievelijk vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van Delfzijl in haar vergadering van 23 september 2010 en zoals nadien gewijzigd en bij besluit van de gemeenteraad van Eemsmond in haar vergadering van 23 september 2010 en zoals nadien gewijzigd, zijn voor zover in deze verordeningen ter zake dezelfde onderwerpen zijn geregeld niet van toepassing op het in lid 1 omschreven gebied.

### **Artikel 1.3 Aanvulling of afwijking van de Algemene wet bestuursrecht**

Naast of in afwijking van titel 4.1 van de Algemene wet bestuursrecht gelden met betrekking tot toestemmingen bij of krachtens deze verordening de bepalingen van deze paragraaf.

### **Artikel 1.4 Verlenen van toestemmingen en beslistermijn**

1. Het dagelijks bestuur kan toestemmingen verlenen alsmede aanwijzingen doen en/of geven en aan deze toestemmingen beperkingen en voorschriften verbinden.
2. De aanvraag en gegevens ter verkrijging van een toestemming of ter verkrijging van een verlenging van de geldigheidsduur van de toestemming worden bij het dagelijks bestuur ingediend, tenzij anders staat aangegeven.
3. Het dagelijks bestuur beslist op een aanvraag om een toestemming binnen acht (8) weken na de dag waarop de aanvraag is ontvangen, tenzij bij of krachtens deze verordening een andere beslistermijn is vastgesteld.
4. Het dagelijks bestuur kan binnen acht (8) weken na ontvangst van de aanvraag de in het eerste lid bedoelde termijn eenmaal met ten hoogste zes (6) weken verlengen. Het doet hiervan mededeling aan de aanvrager.

#### **Artikel 1.5 Voorschriften en beperkingen**

1. Het dagelijks bestuur kan aan een toestemming voorschriften verbinden. De toestemming kan onder beperkingen worden verleend.
2. De voorschriften en beperkingen, bedoeld in het eerste lid, mogen slechts strekken tot bescherming van het belang of de belangen in verband waarmee de toestemming is vereist.
3. Degene voor wie de toestemming geldt, is verplicht de daaraan verbonden voorschriften en beperkingen na te komen.

#### **Artikel 1.6 Meldings- of kennisgevingsplicht**

Daar waar in deze verordening een meldings- of kennisgevingsplicht staat opgenomen is het uitvoeren hiervan bedoeld onverminderd verplichtingen op grond van andere wet- en regelgeving. Ter zake van de melding van bepaalde gegevens door schepen die de haven aandoen of bepaalde activiteiten in de haven willen verrichten, kan het dagelijks bestuur nadere regels stellen.

#### **Artikel 1.7 Geldigheidsduur**

1. Tenzij bij of krachtens deze verordening anders is bepaald, wordt een vergunning of vrijstelling verleend voor de duur van vijf jaar.
2. Een erkenning kan voor maximaal vijftien jaar worden verleend.
3. Een ontheffing die wordt verleend voor een eenmalige gedraging of handeling wordt verleend voor de duur van die gedraging of handeling, met dien verstande dat de ontheffing voor maximaal zes (6) maanden wordt verleend.
4. Een ontheffing kan in spoedeisende gevallen voor een eenmalige gedraging of handeling mondeling worden verleend. De ontheffing wordt zo spoedig mogelijk op schrift gesteld. De bewijslast van een verkregen mondelinge ontheffing ligt bij de houder/verkrijger.
5. Indien een vergunning of ontheffing wordt verleend ter vervanging van een voorgaande vergunning of ontheffing en indien de geldigheidsduur van een vergunning of ontheffing wordt verlengd, kunnen de beperkingen en voorschriften worden gewijzigd.

#### **Artikel 1.8 Weigeren, wijzigen of intrekken van toestemming**

Het dagelijks bestuur kan, onverminderd het elders bij of krachtens deze verordening bepaalde, een toestemming weigeren, wijzigen of intrekken indien:

- a. één of meer van de belangen die worden beschermd door deze verordening, in ieder geval de orde, de veiligheid, het milieu van de haven en de omgeving van de haven, alsmede de kwaliteit van de dienstverlening in de haven, dat wenselijk maken;
- b. de daaraan verbonden beperkingen of voorschriften niet zijn of worden nageleefd;

- c. zich na de verlening een zodanig feit of omstandigheid voordoet dat, indien het feit of de omstandigheid ten tijde van de verlening bekend was geweest, de toestemming niet of niet onder die voorschriften of beperkingen zou zijn verleend;
- d. op grond van een verandering van de omstandigheden of inzichten opgetreden na het verlenen van de toestemming, moet worden aangenomen dat intrekking of wijziging wordt gevorderd door het belang of de belangen ter bescherming waarvan de toestemming is vereist;
- e. ter verkrijging daarvan onjuiste of onvolledige gegevens zijn verstrekt;
- f. van de vergunning of ontheffing geen gebruik wordt gemaakt binnen een daarin gestelde termijn of, bij gebreke van een dergelijke termijn, binnen een naar het oordeel van het dagelijks bestuur redelijke termijn, of;
- g. degene voor wie de toestemming geldt, dit verzoekt.

### **Artikel 1.9 Grond voor verlening van een ontheffing**

Een ontheffing bij of krachtens deze verordening wordt slechts verleend, indien het belang dat door het betrokken verbod wordt beschermd, zich daartegen niet verzet.

### **Artikel 1.10 Verplichtingen van houders van toestemmingen**

1. Het is de houder van een toestemming verboden te handelen in strijd met de beperkingen waaronder de toestemming is verleend en de hieraan verbonden voorschriften.
2. De houder van een vergunning of ontheffing is verplicht op eerste aanvraag van een toezichthouder, bedoeld in artikel 6.3., het bezit van de vergunning of ontheffing aan te tonen.
3. De houder houdt de toestemming, die op een schip betrekking heeft, of een kopie hiervan, te allen tijde aan boord van het schip, tenzij het een schip zonder bemanningsverblijf betreft. In ieder geval dient de houder de schriftelijke toestemming op eerste aanvraag van of namens het dagelijks bestuur te kunnen tonen.

### **Artikel 1.11 Normadressaat**

1. Tenzij in deze verordening anders is bepaald, is de kapitein of de schipper verantwoordelijk voor de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening.
2. Bij afwezigheid van een kapitein of een schipper, is de exploitant verantwoordelijk voor de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening.

## **2. Havenmeester**

### **Artikel 2.1 Aanwijzing havenmeester**

1. Het dagelijks bestuur wijst de havenmeester van Groningen Seaports aan.
2. Het dagelijks bestuur kan door middel van een mandaatbesluit bevoegdheden uit deze verordening en het Havenreglement mandateren aan de havenmeester van Groningen Seaports N.V..

## **3. Orde in en gebruik van de haven**

### **Artikel 3.1. Verkeerstekens**

1. Het dagelijks bestuur kan in de haven verkeerstekens plaatsen die zijn vermeld in het Binnenvaartpolitiereglement en die verkeerstekens voorzien van nadere aanduidingen.

2. Het is verboden te handelen in strijd met het verkeerstekken of de daarbij behorende nadere aanduidingen.
3. Het dagelijks bestuur kan van het in het tweede lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

### **Artikel 3.2 Melding bij aankomst, vertrek en verplaatsen van een schip**

1. De kapitein of schipper van een schip is verplicht er voor te zorgen dat aan de havenmeester worden gemeld:
  - a) het vermoedelijke tijdstip van aankomst van het schip in de haven, voor zeeschepen tenminste vierentwintig (24) uur voor aankomst en voor binnenschepen drie uur voor aankomst ;  
na aankomst dient tevens onverwijld het tijdstip waarop het schip veilig gemeerd is te worden gemeld aan de havenmeester;
  - b) een uitgebreide inspectie als bedoeld in artikel 1 sub g van de Wet havenstaatcontrole, tenminste tweeënzeventig (72) uur voor aankomst in de haven of op de ankerplaats. Indien de reis korter duurt dan tweeënzeventig uur moet de melding voor het vertrek uit de vorige haven of van de vorige ankerplaats worden gedaan.
  - c) de verplaatsing langs dezelfde kade, dan wel een verplaatsing binnen de haven van het schip en wel tenminste drie uur voor de aanvang van de verplaatsing;
  - d) het vertrek van het schip uit de haven en wel tenminste drie uur voor het ontmeren tevens dient het moment waarop het schip ontmeerd is onverwijld aan de havenmeester te worden gemeld;
  - e) bij wijziging van het vermoedelijke tijdstip van aankomst of het vertrek van het schip met 2 uur of meer dient de havenmeester opnieuw geïnformeerd te worden;
  - f) de diepgang van het schip bij aankomst in de haven;, verplaatsing langs dezelfde kade binnen de haven – en vertrek uit de haven;
  - g) andere gegevens die de havenmeester verlangt in verband met de aanwezigheid van het schip in de haven.
  - h) “Alle zee- en binnenschepen die ingevolge de wet uitgerust zijn met een Automatisch Identificatie Systeem, zijn verplicht dit systeem ten alle tijden bij te laten staan gedurende het verblijf in de havens van Groningen Seaports. Uitsluitend tijdens het laden en lossen van ontvlambare stoffen mag hier van af worden geweken.  
Indien de apparatuur niet functioneert vanwege een defect, onderhoud of reparatie moet dit terstond gemeld worden aan de havenmeester.”

2. De meldingen, genoemd in het eerste lid, dienen te geschieden op een door het dagelijks bestuur aangegeven elektronische wijze.  
Het dagelijks bestuur kan in bijzondere omstandigheden vergunning verlenen om, in afwijking van het gestelde in het tweede lid, de melding schriftelijk op de door het dagelijks bestuur voorgeschreven formulier te verrichten.  
Het dagelijks bestuur kan in bijzondere omstandigheden ontheffing verlenen om, in een eenmalig geval een melding als bedoeld in het eerste lid schriftelijk te verrichten.  
De kosten, welke voortvloeien uit het schriftelijk verrichten van de in het eerste lid bedoelde meldingen, komen voor rekening van de kapitein of schipper.

De havenmeester kan er in toestemmen dat bij wisseling van ligplaats van het schip en bij vertrek van het schip uit de haven geen schriftelijke melding wordt gedaan.

Een gelijke verplichting, als bedoeld in het eerste lid, rust op de reder en de bevrachter van het schip en hun vertegenwoordiger, ieder afzonderlijk.

Zodra één van de in het eerste en vierde lid bedoelde personen aan zijn verplichtingen heeft voldaan vervalt deze verplichting voor de anderen.

### **Artikel 3.3 Verbod tot nemen van ligplaats**

1. Het is verboden met een schip ligplaats te nemen of zich met een schip op een ligplaats te bevinden, tenzij dit geschiedt:
  - a. in overeenstemming met ter plaatse aangebrachte verkeerstekens en nadere aanduidingen als bedoeld in artikel 3.1; en
  - b. met instemming van de huurder, erfpachter of eigenaar van een ligplaats.
2. Het dagelijks bestuur kan, in afwijking van het eerste lid, onder a en b, het nemen of houden van ligplaats verbieden uit het oogpunt van orde, veiligheid of milieubelangen.
3. Het dagelijks bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod vrijstelling of ontheffing verlenen.

### **Artikel 3.4 Gebruik van een ligplaats voor bijzondere doeleinden**

1. Het is verboden een schip – op een ligplaats te gebruiken als woonschip, opslagplaats, magazijn, werkplaats, expositieruimte of voor het uitoefenen van een beroep of bedrijf, tenzij het gebruik van een schip gebonden is aan de aard van het beroep of bedrijf.
2. Het is verboden:
  - a. een schip op te leggen in de haven; of
  - b. met een binnenschip als bijlegger ligplaats in te nemen voor een periode langer dan acht (8) weken.
3. Het is verboden een schip te slopen in de haven.
4. Het dagelijks bestuur kan voor de in het eerste, tweede en derde lid verboden handelingen ontheffing verlenen.

### **Artikel 3.5 Verbod opvrijzelen boor-of werkeiland**

1. Het is verboden een boorinstallatie, een werkeiland of een soortgelijk object op te vrijzelen.
2. Het verbod is niet van toepassing indien de boorinstallatie, het werkeiland of een soortgelijk object zich bevindt op een scheepswerf of bij een herstellingsinrichting, waarvoor een omgevingsvergunning voor het oprichten, veranderen of veranderen van de werking of het in werking hebben van een inrichting krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (WABO) is verleend.
3. Het dagelijks bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.
4. De aanvraag om een ontheffing bevat in ieder geval:
  - a. de naam en technische gegevens van het op te vrijzelen object;
  - b. de naam van de scheepsagent;
  - c. het resultaat van het bodemonderzoek, en;
  - d. de aard en tijdsduur van de uit te voeren activiteiten.

### **Artikel 3.6 Voorzieningen/voorwerpen in de haven**

1. Het is een ieder verboden voorzieningen of voorwerpen in, op, onder of boven water te hebben, te plaatsen of aan te brengen, indien daardoor - naar het oordeel van het dagelijks bestuur, gevaar, schade of hinder kan ontstaan.



2. Het in het eerste lid gestelde verbod is niet van toepassing indien het betreft het hebben, plaatsen of aanbrengen van sloopstoelbehoren en voorzieningen die dienen, en als zodanig in gebruik zijn, om een schip te laden en te lossen.
3. Het dagelijks bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

### **Artikel 3.7 Verhalen van schepen**

1. Het dagelijks bestuur kan de exploitant schriftelijk opdragen het schip binnen een redelijke termijn te verhalen of te doen verhalen naar een andere ligplaats indien dit in het kader van de orde of ter bescherming van veiligheids- of milieubelangen naar zijn oordeel noodzakelijk is.
2. Indien geen gevolg wordt gegeven aan de opdracht, bedoeld in het eerste lid, kan het dagelijks bestuur het schip voor rekening en risico van de exploitant verhalen of doen verhalen.
3. In spoedeisende gevallen of indien de exploitant onbekend is, behoeft geen redelijke termijn als bedoeld in het eerste lid in acht te worden genomen en kan het dagelijks bestuur het schip voor rekening en risico van de exploitant direct verhalen of doen verhalen.

### **Artikel 3.8 Gebruik van voortstuwars, boegschroeven of hekschroeven**

1. Het is verboden voortstuwars, boegschroeven of hekschroeven te gebruiken indien het schip:
  - a. aan de grond zit;
  - b. gemeerd, ten anker of op spudpalen ligt, of;
  - c. ter hoogte van kade of oevers wordt gaande gehouden of tegen de kade of oever wordt gedrukt, anders dan noodzakelijk voor het ontmeren of afmeren.
2. Tijdens het in werking zijn van voortstuwars, boegschroeven of hekschroeven van een schip is er een persoon in de stuurhut aanwezig, die bekend is met de bediening van het schip.
3. Het in het eerste lid gestelde verbod is niet van toepassing indien het een aan een ander schip gemeerd bunker-of bevoorradingschip betreft, dat moet bij- of afdraaien ter voorkoming van schade.
4. Het dagelijks bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

### **Artikel 3.9 Recreatievaart , zeilvaart en recreatie in de haven**

1. Het is verboden met een schip de recreatievaart te beoefenen in de haven, tenzij:
  - a. het schip zich rechtstreeks via de kortste route en zonder onderbreking begeeft naar een door het dagelijks bestuur aan te geven ligplaats begeeft en zich bij vertrek vanaf de ligplaats via de kortste route naar de havenuitgang begeeft;en
  - b. het schip in de haven uitsluitend op de motor vaart.
2. Het is verboden met een schip dat uitsluitend door middel van zeilen of uitsluitend door middel van spierkracht wordt voortbewogen dan wel met een zeilplank te varen in de haven.
3. Het is verboden in de haven te varen met een waterscooter of snelle motorboot.
4. Het is verboden vanaf de openbare kaden, pieren en steigers of vanaf vaartuigen of drijvende objecten te vissen.

5. Het is verboden in de haven te zwemmen, te baden of al dan niet bij wijze van beroep te duiken en met middelen naar zich onder het wateroppervlak bevindende voorwerpen te zoeken of deze op te dreggen.
6. Het dagelijks bestuur kan van de in het eerste, tweede, derde, vierde en vijfde lid gestelde verboden ontheffing verlenen.

#### **Artikel 3.10 Melding bedrijfsstoring, gebrek of schade**

1. Bedrijfsstoringen, gebreken of schades aan een schip, uitrusting of lading dan wel enige andere omstandigheid aan boord die de bestuurbaarheid van het schip kan verminderen of de veiligheid of de gezondheid in de haven of omgeving in gevaar kan brengen dan wel op andere wijze gevaar, schade of hinder kunnen veroorzaken voor het schip, haven of de omgeving, worden onverwijld nadat die omstandigheid zich heeft geopenbaard aan de havenmeester gemeld.
2. De melding bedoeld in het eerste lid vindt plaats per telefoon, per marifoon op het daarvoor bestemde kanaal, per fax of per e-mail.

#### **Artikel 3.11 Schade aan eigendommen van de GR Groningen Seaports**

1. Indien met een schip of een voertuig schade wordt toegebracht aan eigendommen van de GR Groningen Seaports, moet de kapitein c.q. schipper of bestuurder daarvan onverwijld kennis geven aan een toezichthouder, als bedoeld in artikel 6.3.
2. Door een toezichthouder, als bedoeld in artikel 6.3., kan, na de in het voorgaande lid bedoelde kennisgeving, een proces-verbaal worden opgemaakt.
3. Indien het een schade door een schip betreft, zal het schade veroorzakende schip niet eerder mogen vertrekken dan nadat door of namens de kapitein of schipper een waarborgsom is gestort of een bankgarantie is gegeven ten bedrage van de door of namens het dagelijks bestuur getaxeerde schade, of nadat op een andere door het dagelijks bestuur goedgekeurde wijze zekerheid is gesteld voor de getaxeerde schade.

### **4 Veiligheid en milieu in de haven**

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

1. Het is verboden om aan boord van een schip, door middel van geperst gas of stoom, het uitlaatgassensysteem van verbrandingsmotoren naar de buitenlucht door te blazen, waardoor roet uit het schip ontsnapt.
2. Het is verboden stoffen uit een schip te laten ontsnappen, waardoor gevaar, schade of hinder ontstaat of kan ontstaan.
3. Het is verboden om zodanig lawaai te produceren dat daardoor geluidsoverlast ontstaat.
4. Het is verboden door het dagelijks bestuur aangewezen stoffen die in onverpakte toestand bij het laden in of lossen uit een schip ontoelaatbare stank of hinder kunnen veroorzaken, in of uit een schip te laden of te lossen.
5. Het dagelijks bestuur kan van de in het tweede en vierde lid gestelde verboden ontheffing verlenen.

#### **Artikel 4.2 Gebruik afvalverbrandingsoven**

Het is een ieder verboden in de haven aan boord van een schip een afvalverbrandingsoven in gebruik te hebben.

#### **Artikel 4.3 Melding en verwijdering van te water geraakte stoffen of voorwerpen**

Degene door wiens toedoen een voorwerp of stof vrijkomt of in het water terecht komt, waardoor gevaar, schade of hinder wordt of kan worden veroorzaakt, draagt ervoor zorg dat:

- a. daarvan onmiddellijk kennis wordt gegeven aan de havenmeester, en;
- b. de stof of het voorwerp onmiddellijk wordt verwijderd, tenzij dit redelijkerwijs niet uitvoerbaar is.

#### **Artikel 4.4 Ernstig gevaar, schade of hinder opleverende schepen/averijschip**

1. Het dagelijks bestuur kan indien naar zijn oordeel een schip ernstig gevaar, schade of hinder, of ernstige verstoring van de orde met zich meebrengt of kan brengen:
  - a. een verbod opleggen om met dat schip de haven binnen te komen, in de haven te verblijven of zich met dat schip op een ligplaats te bevinden, of;
  - b. maatregelen opleggen aan de kapitein of de schipper van het schip dat in de haven verblijft of zich op een ligplaats bevindt.
2. Degene aan wie het verbod is of de maatregelen zijn opgelegd, is verplicht daaraan gevolg te geven.

#### **Artikel 4.5 Veilige toegang**

1. Een afgemeerd schip beschikt over een toegang, die geen gevaar of schade kan veroorzaken.
2. Een binnenschip hoeft niet over een toegang te beschikken indien:
  - a. de feitelijke situatie dit onmogelijk maakt ten gevolge van laad-of loshandelingen, of;
  - b. het afmeren van korte duur is.

#### **Artikel 4.6 Verbod gebruik hoofdmotor**

1. Het is, in nader door het dagelijks bestuur aan te wijzen gebieden, verboden om op een afgemeerd schip de hoofdmotor in werking te hebben, tenzij direct voor vertrek van het schip.
2. Het dagelijks bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

#### **Artikel 4.7 Voorbijloopverbod in de haven**

1. Het is de kapitein of schipper verboden met zijn schip te Delfzijl tussen de havenmond nabij Oterdum en de Handelskade en in de Eemshaven tussen de havenmond en de zwaaicirkel een ander schip voorbij te lopen.
2. Het dagelijks bestuur kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

#### **Artikel 4.8 Langsrij meren in het Zeehavenkanaal te Delfzijl**

1. Het is de kapitein of schipper verboden zijn schip vast te maken of te doen liggen langsrij een ander schip, dat gemeerd is aan een in het Zeehavenkanaal uitgebouwde steiger.
2. De kapitein of schipper van het schip, dat gemeerd is aan een in het Zeehavenkanaal uitgebouwde steiger of kade, is verplicht er zorg voor te dragen

dat een ander schip niet aan zijn schip vastmaakt, langs zij daarvan ligt of gaat liggen.

3. Het dagelijks bestuur kan van het in het eerste en tweede lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

#### **Artikel 4.9. Vaarverbod bij beperkt zicht**

1. Het dagelijks bestuur kan schepen, dan wel categorieën van schepen, een vaarverbod opleggen indien het horizontale zicht minder dan 1.000 meter bedraagt.
2. Het is verboden voor tankschepen, beladen met of niet schoongemaakt van gevaarlijke stoffen, te varen in het beheersgebied indien het horizontale zicht minder dan 1000 m bedraagt.
3. Het dagelijks bestuur kan van het in het eerste en tweede lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

#### **Artikel 4.10. Criteria tot het bevaren van de Oosterhornhaven te Delfzijl**

1. Het is de kapitein van een zeeschip verboden de Oosterhornhaven te bevaren, indien de lengte van het schip groter is dan 90,00 meter en/of de breedte meer bedraagt dan 13,00 meter en/of de hoogte meer bedraagt dan 08,00 meter en/of de diepgang meer bedraagt dan 05,00 meter (voor het gebied vanaf het Eemskanaal tot aan de Heemskesbrug) of meer dan 04,50 meter (vanaf de Heemskesbrug tot aan de zwaaiikom), of zoveel minder als het kanaalpeil blijkt de peilschalen onder normaal is.
2. Onverlet het bepaalde in het eerste lid kan het dagelijks bestuur nadere voorwaarden stellen aan het bevaren van de Oosterhornhaven.

#### **Artikel 4.11. Gebruik van sleepboten**

1. De kapitein of schipper van een schip is verplicht, indien het dagelijks bestuur dit uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk acht, zich te bedienen van voldoende sleepboothulp.  
De kosten van deze hulp komen voor rekening van de kapitein of schipper.

#### **Artikel 4.12. Verbod tot keren in de buitendijks gelegen haven te Delfzijl**

1. Het is verboden om met een vaartuig te keren in de buitendijks gelegen haven te Delfzijl op andere locaties dan hierna genoemd:
  - a. ter hoogte van de methanolsteiger tussen de bakens nummer 11 en 13; en
  - b. tussen het oostelijk gelegen dok van Niestern Sander en de steiger van Nedalco.
  - c. tussen de Aldelsteiger en de havenmonding voor schepen met een lengte over alles tot 150 meter, onder de navolgende voorwaarden:
    1. het voornemen tot keren dient tenminste één uur voor vertrek aan de havenmeester te worden gemeld;
    2. schepen met een lengte tussen de 100 en de 150 meter dienen geassisteerd te worden door een sleepboot van voldoende vermogen, tenzij zij zijn uitgerust met een goed werkende boegschroef en de windkracht minder is dan 5 Beaufort.
2. Het dagelijks bestuur kan ontheffing van het in het eerste lid gestelde verbod verlenen.

#### **Artikel 4.13 Duwvaart in de haven**

1. Het is verboden te varen met een duwstel of een gekoppeld samenstel met een lengte van meer dan 110 meter over alles.
2. Het in het eerste lid gestelde verbod is niet van toepassing:
  - a. indien het schip wordt geassisteerd door een voldoende krachtig schip dat door zijn constructie en inrichting uitsluitend of in hoofdzaak bestemd is om te assisteren of is uitgerust met actieve boegbesturing van voldoende vermogen.
  - b. in de door het dagelijks bestuur aangewezen en bekend gemaakte gedeelten van de haven;
  - c. indien gehandeld wordt met een ontheffing van het dagelijks bestuur.

#### **Artikel 4.14 Maatregelen bij ijsgang of toegevroren water**

Bij ijsgang of toegevroren water in de haven is de kapitein of schipper van een schip verplicht:

- a) indien hij met dat schip een ligplaats wenst in te nemen of te verlaten, dan wel de aanwijzing daartoe ontvangt, voor zijn rekening en risico zonodig het ijs te laten breken of zijn schip te laten assisteren;
- b) zodanige maatregelen te nemen, dat door de manoeuvres met zijn schip geen schade kan worden toegebracht aan andere schepen of aan kunstwerken, zoals oeververdedigingen, steigers, remmingwerken, enz.

#### **Artikel 4.15 Loodsplicht voor binnenschepen**

1. Onverminderd het bepaalde in het Wetboek van Koophandel en het BPR kan het dagelijks bestuur een schipper verplichten zich bij het varen in de haven te doen bijstaan door één of meerdere registerloodsen, indien de aard van de lading daartoe aanleiding geeft, of indien het schip een bijzonder transport is of indien het een bijzonder transport sleept of daaraan assistentie verleent. Onder bijzonder transport wordt verstaan een schip of een samenstel van schepen, waarvan de lengte, de breedte, de hoogte boven water, de diepgang, de manoeuvreerbaarheid of de snelheid niet verenigbaar is met de karakteristiek of de afmetingen van de havens.
2. De schipper, aan wie de in het eerste lid bedoelde verplichting is opgelegd, is verplicht hieraan gevolg te geven. De kosten, verbonden aan deze beloodsing, zijn voor rekening van het betreffende binnenschip.

#### **Artikel 4.16 Toestemming tot bevaren van de haven**

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 4.4. en onverminderd het hiervoor in artikel 3.2 bepaalde omtrent melding van aankomst en vertrek, dient vóór het binnenvaren in de haven en vóór vertrek vanaf de ligplaats de kapitein of schipper van een schip toestemming te vragen aan de havenmeester via het daarvoor aangewezen marifoonkanaal of bij gebreke van een marifoon op andere wijze. Aan een zodanige toestemming kunnen voorwaarden en aanwijzingen worden verbonden, die terstond dienen te worden opgevolgd.
2. Alle zee- en binnenschepen die ingevolge wet en regelgeving zijn uitgerust met AIS, zijn verplicht dit systeem te allen tijde aan/bij te laten staan gedurende het verblijf in de haven. Uitsluitend tijdens het laden en lossen van ontvlambare stoffen mag hier van af worden geweken.  
Indien de apparatuur niet functioneert van wege een defect, reparatie, onderhoud of om welke reden dan ook dient de schipper of kapitein dit terstond te melden aan de havenmeester.

### **5 Delegatiegrondslagen**

## **Artikel 5.1 Delegatiegrondslagen in verband met het stellen van nadere regels door het dagelijks bestuur**

Het dagelijks bestuur kan nadere regels stellen in het kader van orde, veiligheid, milieu of kwaliteit van de dienstverlening in het havengebied of ter voorkoming van gevaar, schade of hinder, over:

- a. het aanwijzen van gebieden, te weten olie-of chemiehavens, waar schepen alleen onder door het dagelijks bestuur nader te bepalen voorwaarden zich mogen bevinden, waarbij het dagelijks bestuur in ieder geval regels kan stellen over activiteiten die in het gebied plaatsvinden of over de eisen waaraan schepen en bemanning moeten voldoen als zij in het gebied verblijven;
- b. Tankschepen met gevaarlijke stoffen;
- c. het aanwijzen van ligplaatsen en gedeelten van de haven waar bepaalde categorieën van schepen onbemand dan wel onvoldoende bemand om het schip te kunnen verhalen onder nader aan te geven voorwaarden mogen liggen.
- d. de gegevens die schepen moeten melden als zij de haven aandoen of bepaalde activiteiten in de haven willen verrichten;
- e. het ligplaats nemen door een schip dat geladen is met gevaarlijke stoffen;
- f. de overslag van vloeibare gevaarlijke en schadelijke stoffen in bulk;
- g. het bunkeren van schepen;
- h. het aanwijzen van stoffen die stank of hinder kunnen veroorzaken of aanvullende risicobeheersende maatregelen behoeven;
- i. het schoonmaken van scheepsruimtes die een gevaarlijke of schadelijke stof bevatten, al dan niet met gebruikmaking van een dienstverlenend schip, waarbij aan dat schip voorwaarden kunnen worden gesteld;
- j. de afgifte en het in ontvangst nemen van , alsmede het geven van een aanwijzing om scheepsafval, overige schadelijke stoffen of restanten van schadelijke stoffen van schepen in ontvangst te mogen nemen;
- k. de bouw, de inrichting, de uitrusting, de exploitatie en het gebruik van bepaalde categorieën van schepen waarmee in de haven dienstverlenende werkzaamheden worden verricht, waarbij kan worden gedifferentieerd naar het doel waarvoor het schip gebruikt wordt;
- l. het communicatievermogen, waarbij het dagelijks bestuur voor door het dagelijks bestuur nader te bepalen categorieën van personenvervoer over water een vergunning kan instellen;
- m. het vast- en losmaken van schepen, het stellen van verplichtingen waaraan bootlieden moeten voldoen, alsmede het verlenen van een erkenning aan bootliedenorganisaties;
- n. de toegang tot en het gebruik van de openbare haven-, kadeterreinen en wegen alsmede de verplichtingen bij werkzaamheden op openbare haven- en kadeterreinen en wegen;
- o. het verrichten van werkzaamheden aan schepen;
- p. de wijze van afmeren van schepen en het gebruik van spudpalen;;
- q. de verplichting voor schepen om gebruik te maken van walstroom in plaats van een eigen voorziening voor het opwekken van elektriciteit;
- r. dienstverlenende schepen, bulkcarriers, combinatietankschepen
- s. aanwijzing havenontvangstvoorzieningen;
- t. het uitoefenen van handel;
- u. toegangsbeleid bovenmaatse schepen.
- v. stellen van kompassen en kalibreren van radiorichtingzoekers;
- w. beproeven hoofdmotor;
- x. het aanwijzen van gebieden, te weten LNG-havens, waar schepen alleen onder door het dagelijks bestuur nader te bepalen voorwaarden zich mogen bevinden, waarbij het dagelijks bestuur in ieder geval regels kan stellen over

- activiteiten die in het gebied plaatsvinden of over de eisen waaraan schepen en bemanning moeten voldoen als zij in het gebied verblijven;
- y. alsmede het hiervoor bepaalde in de paragrafen 1 (algemene bepalingen), 3 (orde in en gebruik van de haven) en 4 (veiligheid en milieu in de haven) voor zover in dit artikel niet genoemd.

## **6 Handhaving**

### **Artikel 6.1 Aanwijzingen**

1. Het dagelijks bestuur kan mondeling of schriftelijk aanwijzingen geven in het belang van de orde en veiligheid in de haven, in het bijzonder ter regeling van het scheepvaartverkeer en het nemen van ligplaats en ter voorkoming van gevaar, schade of hinder.
2. Degene tot wie een aanwijzing is gericht, is gehouden de aanwijzing onmiddellijk op te volgen.

### **Artikel 6.2 Strafbepaling**

Overtreding van het bepaalde bij of krachtens deze verordening wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste twee maanden of geldboete van de tweede categorie.

### **Artikel 6.3 Toezichthoudende personen**

1. Met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening zijn belast de bij besluit van het dagelijks bestuur aangewezen personen of categorieën van personen werkzaam bij Groningen Seaports N.V..

### **Artikel 6.4 Verplichting tot medewerking en verschaffing van inlichtingen**

Een ieder is desgevraagd verplicht aan de in artikel 6.3, eerste lid, genoemde toezichthouders alle medewerking te verlenen en de inlichtingen te verschaffen, die naar hun redelijk oordeel voor de uitoefening van de bij deze verordening verleende bevoegdheden nodig zijn.

## **Artikel 7 Overgangs- en slotbepalingen**

### **Artikel 7.1 Intrekking oude verordening**

De Havenbeheersverordening Groningen Seaports 2012, vastgesteld op 14 juni 2013, wordt ingetrokken.

### **Artikel 7.2 Overgangsrecht**

1. Toestemmingen die zijn verleend bij of krachtens de Havenbeheersverordening Groningen Seaports 2012 en die van kracht zijn op het moment van inwerkingtreding van deze verordening, worden aangemerkt als toestemmingen bij of krachtens deze verordening.
2. Indien vóór het tijdstip van inwerkingtreding van deze verordening een aanvraag om toestemming op grond van de Havenbeheersverordening is ingediend waarop nog niet is beslist wordt daarop deze verordening toegepast.
3. Op bezwaarschriften gericht tegen een beschikking op een aanvraag om toestemming krachtens de Havenbeheersverordening wordt beslist met toepassing van deze verordening.

### **Artikel 7.3 Inwerkingtreding**

Het bij of krachtens deze verordening bepaalde treedt in werking na publicatie.

**Artikel 7.4 Citeertitel**

Deze verordening wordt aangehaald als "Havenbeheersverordening Groningen Seaports".

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van het Algemeen Bestuur van het havenschap Groningen Seaports van 19 december 2014.

M. Boumans,  
voorzitter

H. Doeven,  
secretaris a.i.





## Voorstel aan Algemeen Bestuur

Datum AB-vergadering: 19 december 2014

Nummer: 2014.09321

Agendapunt: 4<sup>o</sup> (gewijzigde versie)

Voor akkoord

Datum

Paraaf

Secretaris a.i.: H. Doeven

12 december 2014

### Onderwerp: Secretariaat GR Havenschap Groningen Seaports.

Op 14 juni 2013 is Groningen Seaports NV opgericht conform de door participanten van de GR besloten verzelfstandigingsdocumentatie. Vanaf het besluit tot verzelfstandiging is het secretariaat van Groningen Seaports NV en het secretariaat van de Gemeenschappelijke Regeling (GR) Havenschap Groningen Seaports belegd bij één persoon.

Bij start van de NV is aangegeven dat het wenselijk zou zijn de invulling van het secretariaat van Groningen Seaports NV en het secretariaat van de GR nader te bezien. Gezien de rol en de taken van de beide organen ligt een afzonderlijke invulling van de beide genoemde secretariaten voor de hand.

Inmiddels hebben de GR-participanten het initiatief genomen, in samenspraak met Groningen Seaports NV, een concept profielschets voor de secretaris van de GR Havenschap Groningen Seaports op te stellen (bijlage 1).

### Aandachtspunten

Bij de invulling van het secretariaat van de GR dienen zicht twee aandachtspunten aan:

- a. Het secretariaat van de NV en de GR is belegd bij de heer R.O Genee. In verband met ziekte van de zittende secretaris de heer R.O Genee, heeft Groningen Seaports voor het secretariaat van de GR tijdelijk een vervanger gezocht in de persoon van H. Doeven.
- b. Groningen Seaports NV en de GR havenschap Groningen Seaports hebben zich in samenspraak beraden op het profiel van een secretaris voor de GR. Er dient nog nader te worden te worden bepaald op welk moment de scheiding van secretariaten wordt doorgevoerd. Daarnaast dient nog nader over leg plaats te vinden over de definitieve taakinvulling van de secretaris, de locatie(s) van waaruit deze de secretariaatstaken vervult en de wijze waarop de kosten voor het secretariaat van de GR worden gedragen.

De periode van tijdelijke vervanging van de zittende secretaris loopt tot 15 februari 2015. Vanaf dat moment bestaat de mogelijkheid een scheiding van de beide secretariaten door te voeren. Daarvoor is het echter wenselijk dat er bij alle partijen duidelijkheid bestaat over de aandachtspunten onder b.

### Beoogd effect

Met een gescheiden invulling van de secretariaten van Groningen Seaports NV en de GR Havenschap Groningen Seaports wordt beoogd de gewenste afstand tussen de

GR/ aandeelhouder en de bedrijfsvoering van de NV te bereiken.

**Tijdpad**

3 december 2014 : bespreking DB  
19 december 2014 : bespreking AB / Besluit tot aanwijzing AB

februari 2015 : goedkeuring RvC  
Nader te bepalen : besluit AB en AvA

**Voorstel:**

Het Algemeen Bestuur wordt gevraagd:

- kennis te nemen van de profielschets van de secretaris GR Havenschap GSP en deze te hanteren als uitgangspunt voor de nadere invulling van het secretariaat van de GR;
- in te stemmen met het besluit de heer H. Doeven als secretaris a.i. van de GR Havenschap Groningen Seaports te benoemen, als tijdelijke vervanging bij ziekte van de heer R.O. Genee tot 15 februari 2015;
- met ingang van 16 februari 2015 over te gaan tot definitieve afgescheiden invulling van het secretariaat van de GR op basis van de bijgevoegde profielschets (bijlage 1), nadat daarover overeenstemming bestaat tussen de Groningen Seaports NV en de GR havenschap Groningen Seaports.

**Voorwaarden:**

Financieel: Nader te bepalen  
Mandaat: AB

**Bijlage:** 1. Profielschets secretaris GR Havenschap Groningen Seaports  
(2014.09322)

---



**Profielschets secretaris Gemeenschappelijke Regeling Groningen Seaports**

*Doel en taak Gemeenschappelijke Regeling (GR) Groningen Seaports*

De GR heeft ten doel:

- ✓ het vervullen van de publieke taken in verband met het nautisch beheer, de scheepvaart, de havens en de vaarwegen in het beheergebied;
- ✓ het bevorderen van de verdere ontwikkeling en het gebruik van de havens en de daarbij behorende industrieterreinen gelegen in de gem. Delfzijl en van de Eemshaven en daarbij behorende industrieterreinen;
- ✓ daardoor de bedrijvigheid en de werkgelegenheid in de provincie Groningen te bevorderen.

*Ter uitvoering van dit doel heeft de GR tot taak:*

- ✓ het uitvoeren van alle op haar berustende publiekrechtelijke taken waaronder die welke verband houden met het nautisch beheer met betrekking tot de havens in het beheersgebied;
- ✓ het oprichten van een deelnemen in privaatrechtelijke rechtspersonen i.h.b. Groningen Seaports NV en
- ✓ de gemeenschappelijke regeling draagt bij, door kapitaalverschaffing of door borging, voor de financiering van de NV, zolang het algemeen bestuur dat noodzakelijk acht.

*Functie GR GSP naar GSP NV:*

De GR fungeert als enige aandeelhouder naar GSP NV.

*Algemeen bestuur en dagelijks bestuur*

Het Algemeen Bestuur (AB) staat aan het hoofd van de gemeenschappelijke regeling en telt 12 leden: 4 leden vanuit de staten en het college van GS Groningen, 4 uit de raad van de gemeente Delfzijl en het college van B&W en vier uit de raad van de gemeente Eemsmond en het college van B&W. Het AB stelt de begroting vast en kan de begroting wijzigen, stelt de jaarrekening vast, is bevoegd tot het vaststellen van verordeningen en het vaststellen van regels met betrekking tot de controle op het geldelijke beheer en de boekhouding.

Het Dagelijks Bestuur (DB) bestaat uit de voorzitter van het AB en 1 lid vanuit het college van B&W van de gemeente Delfzijl en 1 lid uit het college van B&W van de gemeente Eemsmond.

Het DB is belast met de voorbereiding van de vergaderingen van het AB.

*Gevraagd*

De GR is op zoek naar een enthousiaste en ervaren secretaris van de GR (minimaal schaal 11) voor gemiddeld een halve dag per week. Afhankelijk van de aard van werkzaamheden vinden de werkzaamheden al of niet geconcentreerd plaats in de tijd.

Tot de werkzaamheden van de secretaris behoren in ieder geval:

- ✓ Het ondersteunen van het AB en het DB, het woordvoeren tijdens AB- en DB-vergaderingen
- ✓ Het onderhouden van contacten met privaatrechtelijke rechtspersonen waarin de GR al dan niet direct deelneemt;
- ✓ Het opdracht verlenen tot het in concept opstellen van de jaarrekening en programmabegroting van de GR en
- ✓ Het fungeren als liaison tussen de GR en de NV.

Standplaats van de secretaris de stad Groningen of de gemeenten Delfzijl en Eemsmond.

Gezien de tijdsbesteding van de functie wordt de functie ondergebracht bij een bestaande medewerker van de provincie dan wel de gemeenten Delfzijl en Eemsmond.

*Informatie:*

Voor meer informatie kunt u zich wenden tot Michel van der Veen/provincie Groningen (06-53326012)



## Voorstel aan Algemeen Bestuur

Datum AB-vergadering: 19 december 2014

Nummer: 2014.09793

Agendapunt: 4f

Voor akkoord

Datum

Paraaf

Secretaris a.i.: H. Doeven

12 december 2014

### Onderwerp: Accountantscontrole en programma van eisen jaarrekening 2014

Het is gebruikelijk dat, voordat de accountant start met de eindejaarscontrole, een programma van eisen wordt opgesteld voor het uitvoeren van de accountantscontrole, inclusief het toetsingskader.

De eindejaarscontrole 2014 zal door accountantskantoor EY worden uitgevoerd. De interim controle heeft plaatsgevonden in oktober 2014 en de jaarrekeningcontrole zal in februari 2015 plaatsvinden.

De eisen met betrekking tot de accountantscontrole van de jaarrekening 2014 zijn de volgende:

1. De accountant gebruikt ten behoeve van de oordeelsvorming over de jaarrekening van de Gemeenschappelijk Regeling Havenschap Groningen Seaports de hieronder vermelde goedkeuringstoleranties. Deze toleranties zijn niet gewijzigd ten opzichte van het boekjaar 2013.

Goedkeuringstoleranties	Goedkeurend	Met Beperking	Oordeel-onthouding	Afkeurend
Fouten in de jaarrekening (% van lasten)	$\leq 1\%$	$> 1\% < 3\%$	–	$\geq 3\%$
Onzekerheden in de controle (% lasten)	$\leq 3\%$	$> 3\% < 10\%$	$\geq 10\%$	–

2. De accountant richt zijn controle zodanig in dat een redelijke mate van zekerheid bestaat dat fouten en onzekerheden die afzonderlijk of gezamenlijk de goedkeuringstoleranties voor fouten in de jaarrekening respectievelijk onzekerheden in de controle overschrijdingen worden ontdekt.

3. Voor de Gemeenschappelijk Regeling Havenschap Groningen Seaports is de relevante interne en externe wet- en regelgeving met betrekking tot de financiële rechtmatigheid gedefinieerd.

4. Jaarlijks voert de accountant voorafgaand aan de controle van de jaarrekening een interim controle uit.

5. Naast de kwantitatieve fouten en onzekerheden in de controle houdt de accountant bij de controle en de oordeelsvorming rekening met kwalitatieve aspecten. Indien de accountant kwalitatieve gebreken van noemenswaardig belang constateert, meldt hij deze in de management letter en het verslag van bevindingen, ook indien deze gebreken niet leiden tot het onthouden van een goedkeurende accountantsverklaring.

**Voorstel aan het AB:**

Het Algemeen Bestuur wordt gevraagd om de accountantscontrole en programma van eisen jaarrekening 2014 vast te stellen.

**Voorwaarden:**

Financieel: -  
Mandaat: AB

**Bijlage:** -

---