

## Fort eiland IJmuiden het Lapedusa van Nederland?

Helaas lijkt het erop dat er in Nederland een nieuwe vluchtelingen stroom op gang komt als gevolg van het ligplaatsbeleid. Dat dit voor diverse families met een Nederlandse nationaliteit en domicilie mogelijk is, wordt nu ook op een schrijnende wijze duidelijk in de havens van IJmuiden binnen de gemeente Velsen.



Sinds de oprichting van de schippersbeurzen in Nederland, het ontstaan van de staalfabriek Hoogovens (tegenwoordig Tata Steel) en de cementfabriek Cemij/Enci (1930) te IJmuiden, maken binnenvaartschippers in het Noordzeekanaal gebied al gebruik van de diverse havens, waaronder de 1<sup>e</sup> Rijksbinnenhaven te IJmuiden. In een periode van ruim 75 jaar is het ligplaats nemen algemeen geaccepteerd geweest en noodzakelijk gebleken om in de eerste primaire levensbehoeften van de schippers te voorzien. Het was daarbij volledig normaal dat er tussen de reizen door voor langere tijd ligplaats werd genomen op dezelfde plaats op basis van gewoonterecht (in internationaal recht ook wel “opinio juris” genoemd).

Al vanaf de introductie van het Ligplaatsbeleid Noordzeekanaal gebied zijn de belangen van de binnenvaart schippers onvoldoende beschermd en gehoord. Echter een binnenvaartschipper vertrekt na enige tijd weer voor een reis en daarmee verdwijnen de problemen voor de overheid vaak vanzelf en verstommen de kritische geluiden. Totdat er zich perioden aandienen waarin voor langere tijd ligplaats moet worden gekozen (denk aan afnemend werk als gevolg van economische omstandigheden of leeftijd, door ziekte of familieomstandigheden of simpelweg een sabbatical of vakantie).

Begin 2000 was het ligplaatsbeleid voornamelijk gericht op het Binnenspuikanaal nabij de zeesluizen in IJmuiden. Een artikel uit maart 2000 van de plaatselijke krant, geeft de toen al schrijnende positie van binnenvaartschippers weer. Een haven welke tot aan oktober vorig jaar redelijk met rust gelaten werd, is de 1<sup>e</sup> Rijksbinnenhaven. Schepen welke in de afgelopen 15 jaar min of meer werden verdreven uit andere havens in IJmuiden vonden hier een tijdelijke ligplaats. Sedert oktober 2014 escaleert de situatie hier na het opplakken/uitdelen op binnenvaartschepen door Rijkswaterstaat van eerst een waarschuwing en inmiddels een voornemen van last onder bestuursdwang. Concreet houdt dat in, dat als de schepen niet vrijwillig de haven zullen verlaten dat Rijkswaterstaat dreigt met het verwijderen op kosten van de eigenaar.

Herhaalde verzoeken aan Rijkswaterstaat om een geschikte alternatieve ligplaats voor een langere periode dan 3x24 uur worden daarbij niet eens serieus in behandeling genomen.

RWS toezichthouders (handhavers) komen daarentegen regelmatig langs om de toestand ter plaatse te controleren en om met insinuerende taal duidelijk te maken dat ontruiming van de haven nabij is. Op vragen door schippers aan deze RWS-medewerkers naar alternatieve ligplaatsen, wordt verwezen naar het ligplaats nemen buiten de sluisen (op eb/vloed) of in Amsterdam. Buiten de sluisen in IJmuiden is echter ook geen ruimte beschikbaar omdat de buitenhavens in gebruik zijn bij de Visserij en Zeevaart. Deze havens zijn bovendien niet geschikt voor binnenvaartschepen en de hierop wonende schippers. De enige ruime plaats welke in het ligplaatsenbeleid Noordzeekanaal buiten de sluisen is aangegeven als: "ligplaats nemen mogelijk met ontheffing" bevindt zich bij het forteiland IJmuiden. Daarmee bekruipt sommige schippers in kwestie al het vergelijkend gevoel van mensonterende situaties als op Lapedusa.

En dat terwijl er feitelijk geen enkel strafbaar feit goed onderbouwd kan worden door Rijkswaterstaat. In het Ligplaatsbeleid Noordzeekanaal gebied, staat diverse keren vermeld (bijvoorbeeld blz. 17, 19 en 21 onderaan) dat er geen algemeen verbod op ligplaatsen van toepassing is op de 1<sup>e</sup> Rijksbinnenhaven (ook wel cementhaven genoemd). Op de noordelijke oever achterin de haven waaraan gemiddeld 10-15 schepen ligplaats hebben genomen is bovendien geen ontheffing nodig van Rijkswaterstaat (letterlijke tekst op blz. 19).

In de toelichting op de overzichtskaart (bijlage 1) is aangegeven waarvoor de specifieke afmeerlocaties (bij voorkeur) zijn bestemd.

**Let op:** in paragraaf 2.3 is reeds vermeld dat in het Hoogovenkanaal, de Hoogovenhaven en in de 1<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> Rijksbinnenhavens in tegenstelling tot het overige gedeelte van het Noordzeekanaalgebied, geen ligplaatsverbod van kracht is aangezien deze wateren niet zijn opgenomen in bijlage 14a van het Binnenvaartpolitiereglement (hierna: Bpr). Deze vaarwegen (in gebruik bij bedrijven) hebben immers een havenfunctie. Alhoewel deze locaties (met uitzondering van de zuidelijke oever van de 1<sup>e</sup> Rijksbinnenhaven, alwaar het afmeren met verkeerstekens is geregeld) op de overzichtskaart de functie 'ligplaatsnemen mogelijk met ontheffing' hebben gekregen, is voor het ligplaatsnemen aldaar geen ontheffing benodigd van Rijkswaterstaat op grond van het Bpr, maar van de particuliere beheerders (bedrijven) van de kades.

In de afgelopen 35 jaar heeft in het betreffende deel van de haven (noordelijke kade achterin) geen enkele bedrijfsactiviteit plaatsgevonden en is er tot aan oktober 2014 niet eerder een waarschuwing gegeven. RWS geeft nu aan dat Tata-Steel als vergunninghouder van de steiger/kade wordt aangemerkt, maar deze heeft in de afgelopen tientallen jaren geen enkele moeite genomen voor een zichtbaar beheer en veilig onderhoud.

In een ander schrijven staat verder vermeld dat er op grond van artikel 7.01 “Algemene beginselen voor het ligplaats nemen” van het Binnenvaartpolitiereglement een belemmering van de scheepvaart aan de orde zou zijn. Blijkbaar ziet men het verschil niet tussen een doorgaande vaarweg (zoals het Noordzeekanaal) en een haven voor aanmeerdoeleinden. Kennelijk ontbreekt het RWS aan materiedeskundigen op dit gebied. Dat het ligplaats nemen in de 1<sup>e</sup> Rijksbinnenhaven (ook wel cementhaven genoemd) al heel lang gebruikelijk is, wordt nog eens bewezen door een foto van tientallen jaren geleden.



Inmiddels wordt dit in 2015 als een strafbaar feit geïnterpreteerd en staat daarmee de basis van onze rechtsstaat feitelijk op de helling. Hoe was het ook al weer?

*“De rechtsstaatgedachte wil willekeur voorkomen en rechtszekerheid en rechtsgelijkheid bevorderen. Een rechtsstaat is een staat waarin de overheidsmacht aan banden worden gelegd door het recht. Als een overheid of een functionaris daarvan zijn macht misbruikt, is per definitie geen sprake van een rechtsstaat, maar van een gebrek daaraan”.*

Het kan toch niet waar zijn dat in een beschaafd land als Nederland een blijkbaar vergeten bevolkingsgroep (binnenvaartschippers) letterlijk het water op wordt gejaagd? De oplossing is namelijk simpel: Schaf de maximale tijdsduur van 3x24 en 7x24 uur voor ligplaats nemen in Nederland af en hanteer een systeem waarbij ligplaats nemen wordt toegestaan voor schepen welke in het bezit zijn van een communautair binnenvaartcertificaat. Dit helpt een gemeente en RWS namelijk veel beter om wildgroei van illegale objecten en woonboten te voorkomen op plaatsen waar dit niet past in het beleid.