

Ontwikkelingsplan

Gemeenschappelijk Havenbeheer Twentekanalen

“Van idee naar werkelijkheid”

1^{ste} Concept (t.b.v. 1^{ste} behandeling in Bestuurlijk Haven Overleg)



Versie: 6 december 2013

1. Inleiding

De binnenhavens aan het Twentekanaal van de gemeenten Hengelo, Almelo, Enschede, Hof van Twente en Lochem vormen samen één van de grootste binnenhavens van Nederland. Deze binnenhavens hebben een belangrijke achterlandfunctie voor de haven van Rotterdam en zijn tevens een belangrijk onderdeel van Twente als logistiek centrum in Noordwest Europa.

Met de komst van Maasvlakte 2 in Rotterdam kunnen de Twentse havengemeenten economisch sterk profiteren van de toename van de wereldhandel en de opkomende markten in Oost – Europa. Overslagbedrijf ECT in Rotterdam heeft de Twentse gemeenten met klem gevraagd een sterke achterlandverbinding per water te realiseren.

De aanleg van een 2^e sluis bij Eefde, de opwaardering van het Twentekanaal van klasse IV naar klasse Va, de aanleg van moderne kades bij het Businesspark XL en Enschede bereidt de Twentekanaal op haar nieuwe toekomst voor.

In 2008 voorzag Regio Twente al dat er meer economisch rendement valt te halen uit de Twentse vaarwegen en is de Binnenhavenvisie Twente opgesteld. In deze binnenhavenvisie is het streefbeeld voor 2020 uitgewerkt, waarbij de ambities zijn geformuleerd en keuzes worden gemaakt. Tevens is in deze visie een maatregelenpakket uitgewerkt. Het professionaliseren van het Havenbeheer in Twente is één van deze maatregelen. De betrokken gemeenten zijn Enschede, Hengelo, Almelo, Hof van Twente en Lochem en daarnaast Regio Twente en Rijkswaterstaat (district Oost). Deze notitie gaat hier op in.

1.1 Ambities voor de havens Twentekanaal.

Sinds 2011 bestaat er een ambtelijk en een bestuurlijk havenoverleg, waarbij door de gemeenten met een haven aan de Twentekanaal een gezamenlijke koers wordt uitgezet op het gebied van beheer en de ontwikkeling van de havens. Naast de havenwethouders van de hierboven genoemde gemeenten nemen ook vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat, bedrijfsleven, provincie en Regio Twente deel aan het overleg.

Het Bestuurlijk Havenoverleg heeft de ambitie uitgesproken om een gemeenschappelijk havenbedrijf op te richten teneinde de best mogelijke omstandigheden te scheppen voor het verder professionaliseren van de haventaken, om op die wijze een bijdrage te leveren aan:

- Het faciliteren van de gebruikers (vervoerders) en (watergebonden) bedrijfsleven;
- Bewerkstelligen van deskundigheid en slagkracht op het gebied van Logistiek en Vervoer (over water) in de regio;
- Het versterken van de sector op het gebied van logistiek en vervoer en daardoor het scheppen van omstandigheden voor innovatie;

Dit alles om een bijdrage te leveren aan de economische groei in de regio.

In december 2011 hebben de partijen in het Bestuurlijk Havenoverleg het convenant 'Twente vaart onder één vlag' ondertekend, waarin de verkenning naar een regionaal havenbedrijf als één van de ambities is genoemd. Een ambitie die op groot draagvlak kon rekenen op een 2-daagse bijeenkomst in Bad Boekelo, waar in 2012 op initiatief van Netwerkstad Twente de visie Economische Motor Twente (EMT) is opgesteld. Logistiek en Transport, Recreatie en Toerisme en de innovatieve industrie met High Tech System en Materials zijn in deze visie benoemd als de drie economische zwaargewichten van het toekomstige Twente. Dit is vervolgens verankerd in de Ontwikkelagenda Netwerkstad Twente 2040, die in samenspraak met Provincie Overijssel is samengesteld.

Het heeft ook gezorgd voor de oprichting van Port of Twente, een samenwerkingsverband van Overheid, Ondernemers, Onderzoeksinstituten en Onderwijs (4 O's) om het vervoer over water in

Twente te stimuleren. Port of Twente beklemtoont het belang van de voorgenomen samenwerking van de vijf havengemeenten.

Op 6 maart 2013 is in het bestuurlijk havenoverleg besloten om aan de slag te gaan met het opzetten van een regionaal havenbedrijf. De colleges van B&W van de vijf deelnemende gemeenten hebben daarvan met instemming kennis van genomen. De ambitie is om de krachten te bundelen en de aandacht te verleggen naar het economisch perspectief die de gezamenlijke havens hebben.

1.2 Probleemstelling

In de Binnenhavenvisie Twente (2008) is al geconstateerd dat de huidige aandacht bij de gemeenten voor de havens niet expliciet gericht is op de (economische) kansen die de havens bieden. Daarbij is de uitvoering van de diverse havengerelateerde taken per gemeente anders georganiseerd. Deze taken zijn verspreid over meerdere diensten c.q. afdelingen. Het gevolg is versnippering van kennis en deskundigheid op het gebied van haventaken en -activiteiten. Daardoor is er onvoldoende aandacht voor de verdere ontwikkeling van de havens en bestaat er per gemeente geen inzicht in de daadwerkelijke kosten en opbrengsten. Omdat er zich ook telkens nieuwe aandachtsgebieden voordoen (denk aan duurzaamheid, parkmanagement, breedband etc.) is de aandacht en daadkracht voor het tijdig en adequaat inspelen op veranderingen en op de behoefte van de gebruikers (watergebonden bedrijven, binnenvaart etc.) onvoldoende.

Zo heeft Oranjewoud in 2013 op verzoek van de Regio Twente onderzoek gedaan naar de meerwaarde van gezamenlijk aanbesteden voor onderhoud en beheer. De conclusie was dat deze meerwaarde volstrekt afwezig is door een grote versnippering van havengerelateerde kennis en kunde. Oranjewoud adviseert het tot stand brengen van een uitvoeringsorganisatie verder ambtelijk en bestuurlijk te verkennen. Aanbevolen wordt een dergelijk organisatie pragmatisch en stap voor stap vanuit de bestaande situatie in goed overleg met betrokkenen op te bouwen.

Om de slagingskans te vergroten is het raadzaam niet direct op een hoog ambitieniveau in te steken.

1.3 Ontwikkelingsplan

Het nu voorliggende "Ontwikkelingsplan Gemeenschappelijk Havenbedrijf Twentekanalen" biedt een basis om de genoemde ambitie te realiseren. Dit door samen te werken aan de diverse havenzaken en op gemeenschappelijke wijze de haven gerelateerde taken uit te voeren. Het schept daardoor de voorwaarden om volledig gericht te zijn op het versterken van de havens en het realiseren van gewenst toename van het vervoer over water. Het plan gaat uit van centrale sturing aan het ontwikkeling van een Gemeenschappelijk Havenbedrijf Twentekanalen. Het plan biedt de kaders voor het realiseren van een samenwerkingsvorm en schetst op welke wijze centrale regie kan worden gevoerd over de "havenzaken".

De voorwaarden voor een goede start worden geschapen, omdat een aantal basistaken zodanig zijn uitgewerkt dat ze relatief eenvoudig uit de gemeentelijke organisatie te ontvlechten zijn. Ook de kosten zijn (globaal) in beeld gebracht en kan elke deelnemende gemeente beoordelen of de structurele (centrale) kosten en de frictiekosten in relatie staan met de verwachte voordelen. Tevens wordt het vervolgproces op hoofdlijnen geschetst. Het plan gaat uit van een gefaseerde aanpak; een groeimodel.

Dit ontwikkelingsplan markeert "slechts" de start voor een samenwerking met het doel economische verbreding van de havens te realiseren. Het schept kansen om het havenbedrijf zich te laten ontwikkelen en is een eerste stap naar een meer zelfstandige organisatievorm in de toekomst.

Het ontwikkelingsplan is tot stand gebracht door inzet van medewerkers van de vijf deelnemende gemeenten, Rijkswaterstaat, Port of Twente, Schuttevaer en Regio Twente.

1.3 Leeswijzer

Een door de colleges van B&W van de vijf gemeenten ingestelde projectgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van de gemeenten, Rijkswaterstaat, Port of Twente en Schuttevaaier, heeft in 2013 een basis gelegd voor een mogelijke samenwerking tussen de 5 gemeenten op het gebied van de haventaken. Op basis van diverse inventarisaties binnen de gemeenten is een begin gemaakt een aantal nautische basistaken uit te werken. De door de gemeenten aangedragen gegevens en de inbreng van de vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat en Schuttevaaier zijn de basis geweest voor het voorliggende ontwikkelingsplan. Hoofdstuk 2 beschrijft vooral de economische kansen voor vervoer over water en de rol die de havens daarin (kunnen) vervullen. Daarmee wordt tevens de noodzaak voor een Gemeenschappelijk Havenbedrijf Twentekanalen duidelijk. In hoofdstuk 3 wordt een basis gelegd voor verdergaande samenwerking tussen de vijf havengemeenten Almelo, Enschede, Hof van Twente, Hengelo en Lochem. Er wordt een proces geschetst om die samenwerking vorm te geven en in de loop van de tijd te verdiepen en te verbreden.

2. De kansen

De specifieke kansen voor Twente op het gebied van logistiek staan beschreven in het rapport *Logistieke Draaischijf van BCI (2010)*. Daarin is berekend dat er voor Twente in de logistieke sector kansen op 13.000 nieuwe extra arbeidsplaatsen en € 2,2 miljard extra toegevoegde waarde liggen, mits de economische ontwikkeling meezit en de regio zich ontwikkelt als logistieke hotspot. De havens aan het Twentekanaal maken hiervan een onlosmakelijk onderdeel uit. Door betere regie van knooppunten wordt de efficiëntie van transport- en logistieke ketens verhoogd, wordt multimodale infrastructuur beter benut en ontstaat nieuwe bedrijvigheid en werkgelegenheid.

2.1 Economische meerwaarde van de havens en vervoer over water.

De watergerelateerde activiteiten in Twente maken als één van de vervoersmodaliteiten onderdeel uit van het streven naar logistieke hotspot Twente. Maar wat levert het nu precies op?

Over de Twentekanalen worden nu al meer dan tweehonderdduizend containers per jaar en tonnen aan bulk verlaad en vervoerd. Grote (logistieke) bedrijven in Twente maken gebruik van de diensten van de C.T.T. (waaronder Grolsch en Timberland) of verladen hun goederen vanaf een eigen kade op het schip.

Figuur 1. De overslagcijfer havens Twentekanalen (bulk in ton, containers in stuks)

Gemeente	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Hof van Twente						
- Markelo	n.b.	130.000	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
- Goor	147.062	96.860	119.658	107.241	117.469	77.452
- Delden	338.507	352.565	457.358	418.351	407.669	384.644
Lochem	n.b.					1.100.000
Hengelo						
Bulk	2.896.338	2.968.456	2.677.408	3.138.904	3.316.614	2.807.473
Containers	56.068	53.912	57.774	96.358	152.974	176.628
Almelo	983.217	785.804	850.883	845.382	904.996	745.588
Enschede	432.600	383.500	233.260	199.343	197.696	245.083
XL-park	Er is nog geen sprake van overslag bij het XL -park					

Bron: Havenmeesters Havengemeenten Twentekanalen

De vraag naar natte kavels wordt groter terwijl in de regio relatief weinig natte kavels worden aangeboden (alleen op XL Businesspark en binnenkort in Enschede). Juist voor het (concurrerend) vervoer over water is een belangrijke rol weggelegd in het versterken van de logistieke sector in de regio Twente en biedt dit nieuwe kansen voor de werkgelegenheid.

Het doel voor de ontwikkeling van de havens is een bijdrage te leveren aan:

- De economische groei van Twente;
- De uitvoering van het Nederlandse Topsectorenbeleid (Logistiek en Innovatie);
- Het vergroten van de deskundigheid en slagkracht op het gebied van Logistiek en Vervoer (over water);
- Het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid in Twente door minder vervoer van goederen over de weg en toepassen van duurzame technieken in de logistiek.

Gezien de toenemende problemen met files op de weg moet de overheid in de toekomst meer sturend gaan optreden. Van rijkszijde wordt daarom het aanleggen van natte overslaglocaties en de bouw van nieuwe binnenhavens sterk bevorderd. Ook moet in het achterland voldoende multimodale capaciteit worden gerealiseerd en containergerelateerde bedrijvigheid plaatsvinden nabij multimodaal ontsloten inlandhubs, zoals de terminal in Hengelo. Zoals in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is opgenomen zijn de (internationale) achterlandverbindingen (weg, spoor en vaarwegen) die door Oost-Nederland lopen van internationaal belang voor het functioneren van de mainports en daarmee de topsector logistiek. In de SVIR is Twente benoemd als één van de stedelijke regio's met topsectoren, waarvoor internationale bereikbaarheid essentieel is.

Bron: Ministerie ILM 2012 en Havenvisie Havenbedrijf Rotterdam, 2010

De binnenvaart is medebepalend voor het regionale vestigingsklimaat en cruciaal voor de concurrentiepositie van een regio/land: Twente moet investeren in de kwaliteit van de laadpunten op strategische locaties voor het vervoer over water wil het daadwerkelijk stappen zetten om voor logistieke partijen aantrekkelijker te worden (Economische Motor Twente).

2.2 Hoe meten we het effect van onze investeringen?

Er staan enorme investeringen in tijd en middelen op stapel, welk effect zullen deze hebben? Het effect kan op meerdere manieren worden gemeten: werkgelegenheid, opbrengst liggelden, verkoop kavels, aantal nieuwe bedrijven, etc. Dit zijn echter allemaal deelmetingen van onze doelstelling tot economische groei. De economische groei wordt gerealiseerd door een vergroting van het aantal arbeidskrachten enerzijds en door een stijging van de productie per persoon (arbeidsproductiviteit) anderzijds. De totale economische meerwaarde kan worden gemeten via het Bruto Regionaal Product¹ en het aandeel van de havens daarin. In figuur 2 wordt een eerste meting aangegeven voor Twente en vergeleken met Nederland.

Figuur 2. BNP en BRP (direct toegevoegde waarde) van de binnenhavens

BNP havens Nederland (2011) ²	BRP havens Twente (2007) ³
9 mrd	145 miljoen
3% BNP	0,8 %

Bron: NVB 2012, Ecorys 2008

Het hoge percentage aandeel BRP in Nederland wordt vooral door de activiteiten in de Rotterdamse haven gegenereerd. Maar hoe kunnen we het huidige BRP van de havens in Twente, en dus de economische groei, verhogen? Een mogelijkheid is om de havengerelateerde goederen en diensten te laten groeien (zodat ook de werkgelegenheid groeit). Het is dus de bedoeling om meer goederen via het water hierheen te halen, waar in Twente een extra waarde aan wordt toegevoegd. Hiervoor moeten we allereerst ruimte (kavels) aanbieden, maar ook de gehele logistieke sector met elkaar verbinden en aantakken op de activiteiten in Rotterdam.

¹ Het Bruto Regionaal Product is de marktwaarde van alle goederen en diensten die er op één jaar tijd worden geproduceerd. Eigenlijk moeten we zeggen: de toegevoegde waarde die we met z'n allen in de regio creëren. Het vormt het inkomen van de regio. Deze toegevoegde waarde komt tot stand door het gebruik van de productiemiddelen, natuurlijke hulpbronnen, arbeid en kapitaal.

² Dit wordt niet elk jaar berekend, 2011 is het meest recente cijfer. De laatste inschatting van het totale economische belang van de Nederlandse binnenhavens is gemaakt in de Blueports-study (p.25) uit 2004.

³ Uit Ecorys 2008

De specifieke kansen voor Twente op het gebied van logistiek staan beschreven in het rapport Logistieke Draaischijf van BCI (2010). De havens maken hiervan een onlosmakelijk onderdeel van uit.

Figuur 3. De kansen voor Twentse logistiek

	Werkzame personen	Toegevoegde waarde Logistiek	BRP (totaal toegevoegde waarde)
2008	22.000	€ 1,5 miljard	€ 18,3 miljard
2030	35.000	€ 3,7 miljard	-

Bron: Logistieke Draaischijf Twente, 2010

Intermezzo: economische kansen door de logistieke sector

Anno 2011 bestaan logistieke activiteiten uit veel meer dan alleen vervoer en opslag. In verschillende distributiecentra vinden steeds meer waardetoevoegende activiteiten plaats: van ompakken en labelen tot repareren en assembleren. Daarnaast worden er meer en meer logistieke diensten aangeboden vanuit deze distributiecentra of door logistieke dienstverleners zelf, zoals afhandeling van garanties en diverse marketing- en trainingsactiviteiten. De sector logistiek is dus breder dan alleen de activiteiten in de sector vervoer en opslag. Ook de logistieke activiteiten van veel groothandelsbedrijven en distributiecentra van verladers en retailers vallen hieronder en daarnaast diverse logistieke supportactiviteiten als specifieke uitzendbureaus, producenten van producten voor logistieke activiteiten (bijv. stellingen), specifieke IT-bedrijven, etc. Ook in Twente is de logistieke sector breder dan alleen vervoer en opslagactiviteiten: grote verladers zoals Apollo Vredestein en Grolsch hebben een afdeling supply chain management en logistieke supportdiensten worden geleverd door o.a. de universiteit en uitzendbureaus. Ketenregie in de logistiek is het antwoord om de logistieke activiteiten toe te laten nemen.

De potentie van de havens is vele malen groter dan het huidige gebruik. De cijfers in figuur 4. zijn afkomstig uit de berekeningen van Ecorys voor de aanvragen Quick Win (2009-2012) en uit de Havenvisie Twente (2008).

Figuur 4. Huidig en potentieel gebruik van de havens

	1996	2001	2006	Potentie 2020
Tonnage	2,6 miljoen	4,2 miljoen	6,6 miljoen	7,5-10 miljoen
Aantal schepen	-	12.225	14.000	pm
BRP	-	-	145 miljoen	-

Bron: Binnenhavenvisie Twente 2008

2.3 Werkgelegenheid

De huidige werkgelegenheid die direct is toe te schrijven aan de havenactiviteiten lag in 2007 op 1500 arbeidsplaatsen. Het gaat om arbeidsplaatsen in verschillende sectoren. In de studie Blue Ports van de NVB (2012) is Hengelo als casestudie opgenomen (CTT). Hierin is de directe havengebonden werkgelegenheid berekend op 570 werkzame personen.

De indirecte werkgelegenheid is voor Twente nooit berekend (om de (in)directe werkgelegenheid in kaart te brengen moet van elk over water vervoerend bedrijf afzonderlijk de werkgelegenheid worden opgevraagd en aangevuld worden met dat deel van de werkgelegenheid van bedrijven die gebruik maken van de producten die vervoerd worden over water bijvoorbeeld de bouwsector). In Twente ligt echter ca. 500 ha. bedrijventerrein aan de Twentekanalen. Het vervoer over water wordt echter veelal gedaan door grote bedrijven als Grolsch, Timberland en Akzo Nobel die niet altijd aan het water liggen.

2.4 Duurzaamheid, bereikbaarheid en innovatie

Naast de kansen op het gebied van economische groei is ook sprake van kansen op het gebied van bereikbaarheid over de weg en duurzaamheid:

- Het grootste binnenschip kan tot 16.000 ton vervoeren (gelijk aan 660 vrachtwagens)
- Het kleinste schip kan 362 ton (15 vrachtwagens) vervoeren.
- In Twente gaat het om de lading die gelijk staat aan ca. 800 vrachtwagen bewegingen per dag

De logistieke sector heeft haar eigen duurzaamheidszegel: "Lean en Green". Een aantal grote logistieke bedrijven in Twente heeft dit certificaat al behaald. Zij hebben daarvoor behoorlijke investeringen moeten doen in hun wagenpark, opleiding van personeel en de gebouwen.

Uit voorgaande blijkt dat de havens al veel economische meerwaarde leveren voor de Twentse economie maar dat het vervoer over water in de toekomst nog veel meer kan bijdragen aan het BRP voor Twente, het verminderen van de CO2-uitstoot en het ontlasten van de wegen.

2.5 Nieuwe kansen

Momenteel zijn er diverse ontwikkelingen in de havengebieden van deze gemeenten waardoor groeipotentie in de havens optimaal wordt gefaciliteerd ten aanzien van het uitbreiden van het vervoer over water. De ontwikkelingen zijn o.a.

- Uitbreiding, herstructurering van Havengebied Enschede, waarbij (in potentie) zo'n 6 ha bedrijfsterrein binnen het havengebied (opnieuw) beschikbaar komt en waar kansen ontstaan voor nieuwe kades en havengerelateerde bedrijven;
- In Hengelo ontstaan in de komende jaren kansen voor watergebonden bedrijvigheid. Naar schatting is ca. 10 ha in potentie geschikt voor dergelijke bedrijven. Momenteel wordt aan de noordzijde de kade met zo'n 350 meter uitgebreid.
- Aanleg kade met containerterminal XL Businesspark
- Opwaardering van het Twentekanaal voor klasse Va schepen
- Uitbreiding van de sluis bij Eefde
- Revitalisering van de haven van Markelo

Intermezzo: XL Businesspark voor de logistieke sector

Het XL Businesspark Twente bij Almelo is opgezet om grootschalige bedrijvigheid een plek te geven in de regio Twente. Het regionale bedrijventerrein ligt aan de zijtak van het Twentekanaal en heeft een directe aansluiting op de A35. Bij ontwikkeling van dit terrein wordt ingezet op bedrijvigheid uit de sectoren industrie, transport en distributie

De ligging aan vaarwater biedt de mogelijkheid tot het ontwikkelen van een openbare laad- en loskade. De ontwikkeling van de kade van ca. 380 meter hangt dan ook nauw samen met de vestiging van havengebonden bedrijvigheid op het terrein. Het openbare karakter van de kade is belangrijk, zodat de bedrijven op het terrein gebruik kunnen maken van vervoer over water. Met de aanleg van de kade is in 2013 gestart en deze zal in 2014 operationeel worden.

3. Het Gemeenschappelijk Havenbeheer Twentekanalen

In dit hoofdstuk wordt een proces geschetst dat bewandeld kan worden naar een eventueel op te richten zelfstandig Havenbedrijf op de langere termijn. De basisgedachte daarbij is dat gestart wordt vanuit een samenwerking tussen de 5 gemeenten aan het Twentekanaal op het gebied van de nautische- en fysieke beheertaken en deze samenwerking de gelegenheid krijgt om zich verder te ontwikkelen door telkens meer voorwaarden uit te werken, waardoor meer haventaken kunnen worden toegevoegd aan het basispakket. Met het voorliggende ontwikkelingsplan wordt een basis gelegd voor een samenwerking.

Geschetst wordt aan welke basisvoorwaarden moet worden voldaan om een kansrijke start te maken met deze samenwerking (de korte termijn; in 2014) ook wordt aangegeven op welke wijze de samenwerking wat meer verbreed en verdiept kan worden in een periode van ongeveer 3 jaar. Daarna bestaat wellicht de mogelijkheid, afhankelijk van de situatie op dat moment, te werken naar een zelfstandig havenbedrijf.

De ontwikkeling naar een gemeenschappelijk havenbedrijf kan op relatief korte termijn starten met het aangaan van een samenwerking tussen de deelnemende gemeenten op het gebied van vooral de publieke haventaken (nautische- en fysieke beheertaken):

Het Gemeenschappelijk Havenbeheer Twentekanalen

De volgende voorwaarden zijn daarbij van belang:

- een werkbaar bestuursmodel (zie onder par. 3.5);
- een centrale coördinatie en aansturing van het basistaken en het "gezicht" geven aan het havenbedrijf;
- het uniformeren/harmoniseren van een aantal (basis)taken en verordeningen;
- Het centraal (laten) uitvoeren van een aantal basistaken (scheepsregistratie en het innen van havengeld).

Op deze wijze worden de krachten gebundeld en wordt een basis gelegd en de voorwaarden geschapen voor de verdere ontwikkeling van het Gemeenschappelijk Havenbeheer Twentekanalen.

De basistaken die vooralsnog kunnen worden ondergebracht in het samenwerkingsverband zijn:

- centrale coördinatie en aansturing havenzaken.
- Bijdrage leveren aan de economische verbreding van de havengebieden, lobby en acquisitie (in samenspraak met Port of Twente);
- havenmeestertaken in het havengebied (informatieverstrekking, aanwijzingen geven, toezicht etc.);
- het opstellen en bewaken van een centrale begroting/jaarrekening;
- zorgdragen voor een gemeenschappelijke haven(geld)verordening;
- zorgdragen voor de inning van havengeld, kadegeld en opslaggeld, incl. afdracht naar gemeenten;
- scheepsregistratie;
- advisering aan de colleges van B&W t.a.v. haven gerelateerde zaken;
- het opdrachtgeverrol vervullen voor het beheer en onderhoud van havens en havenkades op basis van jaarprogramma's.

Paragraaf 3.4 gaat dieper in op het bovengenoemde basistaken.

3.1. Visie, missie

Hoewel de samenwerking, m.n. in aanvang, vooral gericht zal zijn op de ontwikkeling van deze samenwerking, het inrichten van de organisatie en het uitwerken en uitvoeren van de van de basis(beheer)taken is het noodzakelijk om een visie en missie te formuleren voor het Gemeenschappelijk Havenbedrijf i.o. om de organisatiedoelen en de gewenste organisatiecultuur daarop te kunnen afstemmen.

De visie:

De Twentekanalen vormen de hoofdvaarweg die de regio aansluit op het hoofdvaarwegen net van Nederland. De binnenhavens aan het Twentekanaal zijn uitermate belangrijk voor de vele water gebonden en -gerelateerde bedrijven die afhankelijk zijn van vervoer over water. Het Gemeenschappelijk Havenbedrijf i.o. gaat een belangrijke rol vervullen in het garanderen van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de havens. Ze draagt bij aan de bedrijfszekerheid en continuïteit in de havens (de logistieke aspecten, de faciliteiten, de informatievoorziening etc.), maar kan vanuit haar rol ook een belangrijke bijdrage leveren in de ruimtelijk-economische ontwikkelingen rond het Twentekanaal en het stimuleren van meer vervoer over het water en meer watergebonden bedrijvigheid en daarmee het bewerkstelligen van economische verbreding van de havengebieden.

De missie van het Gemeenschappelijk Havenbedrijf Twentekanaleni.o.:

“Op een professionele en duurzame wijze , vanuit de 1 loketgedachte, de binnenvaart én watergebonden bedrijven langs het Twentekanaal optimaal faciliteren op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en bedrijfszekerheid”.

3.2 De Rol van het Havenbedrijf i.o.

De rol van het Gemeenschappelijk Havenbedrijf Twentekanaleni.o. richt zich vooral op de beroepsvaart en op de van de Twentekanaleni.o. afhankelijke bedrijven en kan als volgt worden omschreven:

- bevorderen van een veilige en vlotte afwikkeling scheepvaart in de havens inclusief ligplaats toewijzing;
- Dienstverlening en informatieverstrekking aan de beroepsvaart op de Twentekanaleni.o.;
- dienstverlening en informatieverstrekking aan de van het Twentekanaal afhankelijke bedrijven en andere stakeholders;
- zorgdragen voor goede afstemming en tijdig onderhoud aankades, damwanden en havenbodems opdrachtgever op basis van door de afzonderlijke gemeenten vastgesteld jaarprogramma en – budget;
- adviseur van de colleges van B&W over havenzaken, prijsbeleid in en rond de havens: havengeld (verhuur /erfpacht) gronden en terreinen, ontwikkelingen in en rond de havens, uitgiftebeleid en verhuurbeleid van grond en terreinen die kansrijk zijn voor natte bedrijvigheid, economische aangelegenheden t.a.v. vervoer over water en de havens;
- Samen met Port of Twente en de betrokken gemeentes de lobby en acquisitie verzorgen om watergebonden bedrijvigheid langs het Twentekanaal te bevorderen.

3.3 De organisatie doelen

Tijd en ruimte om het Havenbedrijf te ontwikkelen

Eerder werd al vastgesteld, dat de uitvoering van de diverse havengerelateerde taken momenteel per gemeente andersis georganiseerd. Kennis en deskundigheid op het gebied van haventaken en -activiteiten is versnipperd binnen de organisaties; er is onvoldoende aandacht voor de verdere ontwikkeling van de havens.

De organisatiedoelen zijn dan ook vooral gericht op het bundelen van de krachten en het scheppen van de juiste voorwaarden voor een Gemeenschappelijk Havenbeheer Twentekanalen die zich verder kan ontwikkelen tot een havenbedrijf.

Zoals vermeld is het uitgangspunt, dat het pad naar een eventueel zelfstandig havenbedrijf via een "groeimodel" verloopt. Een gefaseerde aanpak en gefaseerde invoering (van een samenwerkingsvorm naar een zelfstandig havenbedrijf) biedt voordelen:

- het heeft de meest kansen op succes, omdat het "behapbare brokken" zijn;
- de ontvechttingsproblemen kunnen op die manier worden voorkomen resp. kunnen worden opgelost;
- het draagvlak in de organisaties is eenvoudiger te bewerkstelligen;
- de mogelijke rafelrandjes tijdens het ontwikkelingsproces kunnen op die wijze het eenvoudigst worden afgehecht.

De doelen

Om de ontwikkeling van het Gemeenschappelijk Havenbeheer Twentekanalen richting mee te geven zijn een aantal doelen geformuleerd.

De doelen voor de korte termijn (2014) zijn vooral gericht op het creëren van omstandigheden voor een kansrijke start van de samenwerking.

De doelen voor de middellange termijn (2014 t/m 2016) en voor de langere termijn (na 2016) zijn meer gericht op het zelfstandiger maken van de "havenorganisatie".

A. Het doel voor de korte termijn (2014):

De netwerksamenwerking vormgeven door te "harmoniseren, te bundelen en centrale aansturing te bewerkstelligen"

De voorwaarden.

Om de samenwerking optimaal te faciliteren is het zeer gewenst dat aan een aantal basisvoorwaarden is voldaan:

- **Harmoniseren** van regels, voorschriften, havengelden, kadegelden en opslaggeldens etc. Hiermee wordt voor de klanten en stakeholders eenduidigheid en duidelijkheid gecreëerd. Tevens wordt daarmee de besturing van de samenwerking eenvoudiger.

- **Bundelen van kennis, krachten en taken** op het gebied nautische- en fysieke beheertaken door meer af te stemmen, meer samen te doen, taken te centraliseren. Daarbij wordt o.a. gedacht aan de inzet van de havenmeesters, programmering en uitvoering van beheer en onderhoud, centrale scheepsregistratie en centraal innen van het havengeld. Daarnaast de vraagbaakfunctie, de toezichtfunctie in de havengebieden verbreden en verdiepen. De taakuitvoering wordt hiermee efficiënter en effectiever en de klantgerichtheid wordt bevorderd.
- **Centrale aansturing/afstemming:** door zaken meer op elkaar af te stemmen, eenduidige centrale aansturing te bewerkstelligen de basis te leggen voor:
 - een krachtige (door)ontwikkeling van de samenwerking;
 - Een goede de belangenbehartiging van het havenbedrijf i.o.;
 - een optimale samenwerking met de Stakeholders ("gezicht geven aan het havenbedrijf i.o.");
 - aandacht voor de ontwikkeling van de havengebondenterreinen.

B. Het doel voor de middellange termijn (2014 t/m 2016):

De samenwerking verdiepen en verbreden

De voorwaarden.

Na de opstartfase zal het Gemeenschappelijk Havenbeheer Twentekanalen zich krachtiger op het uitvoeren van haar rol moeten gaan richten. De voorwaarden die daar bij horen gaan veelal over het uitbreiden van bevoegdheden en het zetten van de eerste stappen in het opzetten van een levensvatbaar verdienmodel:

- Binnen de gemeenten taken, werkzaamheden en budgetten verbijzonderen m.b.t. huur en verhuur "natte bedrijfsterreinen";
- Het vaststellen van het beheergebied Gemeenschappelijk Havenbedrijf Twentekanalen (zie ook par. 3.4) en het verbijzonderen van de taken en werkzaamheden m.b.t. onderhoud en beheer van direct op de haven betrekking hebbend openbaar gebied;
- De rol van het havenbedrijf i.o. bij het adviseren van de colleges van B&W op het gebied van ruimtelijk- economische zaken t.a.v. de havengebieden verder uitwerken;
- De (tot nu toe nog onbekende) niet toegerekende kosten aan de havens in beeld brengen en opnemen in de samengestelde begrotingen;
- Samen met Port of Twente en de deelnemende gemeenten visie ontwikkelen op ruimtelijk economisch profiel van de havengebieden en daar mede op sturen door middel van o.a. gerichte acquisitie.

C. Het doel voor de langere termijn (na 2016):

Een zelfstandig Havenbedrijf Twentekanalen

Als "stip op de horizon" wordt een zelfstandig Havenbedrijf Twentekanalen geschetst.

De voorwaarden:

De voorwaarden die daarbij horen resp. moeten worden uitgewerkt zijn o.a.:

- Juridische vorm, waarbij het onderscheid tussen de publieke en private taken een plaats moet krijgen in de keuze van de organisatievorm;
- Een goed uitgewerkt "verdienmodel" (levensvatbaarheid van het bedrijf moet worden aangetoond);
- Deorganisatieomvang;
- De consequentie voor het personeel;
- Of Activa moet worden ingebracht en zo ja tegen welke waarde en hoe dit eventueel te financieren;

3.4 De voorwaarden voor de korte termijn nader beschouwd

In paragraaf 3.3 is aangegeven, dat het aanbeveling verdient om een aantal voorwaarden te scheppen die het samenwerken op korte termijn mogelijk maakt en de aansturing van de reguliere haven(beheer) taken eenvoudiger maakt. Als aan die voorwaarden is voldaan dankan de aandacht ook worden gericht op de economische doelstellingen en de verdere ontwikkeling van het Havenbedrijf i.o.

Een belangrijke voorwaarde is dat een beheergebied van het Havenbedrijf i.o. wordt vastgesteld dat past bij de ontwikkelingsfase waarin het bedrijf i.o. zich bevindt.

Het beheergebied van het Gemeenschappelijk Havenbeheer Twentekanalen wordt voorsnog gedefinieerd als de havens van de deelnemende gemeenten (de damwanden en de huidige aan de haven gerelateerde waterbodems).

Het gebied waar het gemeenschappelijk havenbeheer de aandacht op richt is echter omvangrijker: de havens en de watergebonden bedrijfsterreinen.

Het is noodzakelijk om het aandachtsgebied en beheergebied exacter te definiëren en geografisch vast te leggen zodra de samenwerking meer gestalte gaat krijgen (actie voor de middellange termijn).

Hierbij dient tevens rekening te worden gehouden met optimale publiek-private rolverdeling.

Voor het Gemeenschappelijk Havenbedrijf Twentekanalen lijkt, van de vier mogelijke beheermodellen het "Landlord model" het meest in aanmerking te komen. Dit model sluit ook het beste aan bij de huidige situatie.

Bron: Wereldbank/ HB Rotterdam	"Publieke haven"	"Tool Port"	"Landlord Port"	"Private haven"
Grond en terreinen	Publiek	Publiek	Publiek	Privaat
Nautische infrastructuur (haven)	Publiek	Publiek	Publiek	Privaat
Haveninfrastructuur (kade, damwanden)	Publiek	Publiek	Publiek	Privaat
Suprastructuur (gebouwen en bestrating)	Publiek	Publiek	Privaat	Privaat
Uitrusting (kranen, apparatuur)	Publiek	Publiek	Privaat	Privaat
Operaties (op- en overslag)	Publiek	Privaat	Privaat	Privaat

Onder 3.3A worden voorts maatregelenc.q. voorwaarden aangehaald die relatief spoedig kunnen worden uitgewerkt en geïmplementeerd. Het gaat daarbij om harmoniseren, het bundelen van krachten en het centraal aansturen van de haventaken.

Hierna worden het e.e.a. nader belicht.

Harmoniseren.

De volgende basistaken zullen in het geval van een Gemeenschappelijk Havenbeheer Twentekanalen geharmoniseerd moeten worden:

- **Uniformeren /harmoniseren van de regels in de diverse havens;** De gemeenten hebben elk hun eigen havenverordening. Dit houdt in dat de "spelregels" in de verschillende havens verschillend kunnen zijn. Zowel vanuit de 1-loketgedachte als vanuit het oogpunt van toezicht en handhaving ongewenst. Er is in 2013 ter voorbereiding op het vormen van een gemeenschappelijk havenbedrijf een concept-Gemeenschappelijke Havenverordening Twentekanalen opgesteld. Deze verordening kan in 2014 door de 5 gemeenteraden worden vastgesteld (bijlage 1)
- **Harmoniseren van de grondslagen voor het berekenen van havengeld** (de havengeldverordening Twentekanalen). Anno 2013 hanteren de 5 gemeenten veelal verschillende grondslagen en verschillende tarieven voor de berekening van het havengeld. Ook het opleggen van de aanslagen wordt veelal verschillend uitgevoerd. In 2013 is door de projectgroep die het advies heeft voorbereid voor het oprichten van het Gemeenschappelijk Havenbedrijf Twentekanalen, in overleg met afvaardiging van brancheorganisatie Schuttevaer, een meer eenduidige en voor de schippers en belanghebbende bedrijven een eerlijke methodiek (grondslag) voor het berekenen van havengeld ontwikkeld. Op basis van de uitgewerkte grondslag is het mogelijk om op eenvoudige, uniforme wijze de hoogte het havengeld te bepalen en waarbij de financiële gevolgen beperkt blijven voor de deelnemende gemeenten(bijlage 2). Het voorstel kan verwerkt worden in een gezamenlijke Havengeldverordening Twentekanalen en in 2014 aan de gemeenteraden worden aangeboden ter vaststelling

Bundelen van krachten.

Het Gemeenschappelijk Havenbedrijf i.o. zal vanuit 1 loket moeten opereren (klantgericht). Daarnaast is het bundelen van krachten vaak ook efficiënter. Vanuit dat oogpunt verdient het aanbeveling een aantal (basis)taken te centraliseren.

- **Het centraal registreren van de schepen aan het begin van het Twentekanaal**
Registratie kan verschillende doelen dienen:
 - Basis informatie t.b.v. het innen van het havengeld;
 - Informatieverstrekking over veiligheidsaspecten (lading);
 - Ter uitvoering van het ligplaatsbeleid/ligplaatsregistratie;
 - Informatie t.b.v. handhaven nautische veiligheid;
 - Service en informatieverlening aan de schippers;
 - Optimaliseren van reis-en wachttijden.

De vijf havengemeenten registreren momenteel alle in hun eigen haven; voornamelijk met het doel om het havengeld te kunnen innen.

Er worden diverse methodes gehanteerd om te registreren. In een enkel geval registreert de havenmeester, maar soms ook registreren de bedrijven (tegen een vergoeding) waar geladen of gelost wordt. De geregistreerde gegevens worden ter beschikking gesteld aan de gemeentelijke afdeling financiën (Hof van Twente, Lochem) of aan het Gemeentelijk Belastingkantoor (Almelo, Hengelo, Enschede) die de havengelden innen.

Centrale, eenmalige registratie verdient sterk de voorkeur. Het is klantvriendelijk en effectief. De gegevens worden in dat geval centraal beheerd en kunnen ook op

eenduidige wijze ter beschikking worden gesteld aan de afdeling/instantie die het havengeld int.

Het huidige registratiesysteem van Rijkswaterstaat (aan het begin van het Twentekanaal, bij de sluis van Eefde) zal onder voorwaarden (o.a. opstellen gedragscode, opleiding voor gebruikers) ter beschikking kunnen worden gesteld; Rijkswaterstaat heeft haar medewerking hiervoor toegezegd.

Het huidige systeem voldoet aan de eisen voor het innen van havengeld. Het registratiesysteem van RWS wordt binnen afzienbare tijd vervangen door een meer geavanceerd systeem, zodat ook de andere gebruiksdoelen desgewenst kunnen worden gerealiseerd. Het is van belang dat "aangehaakt" wordt bij de ontwikkelingen van dat nieuwe systeem, zodat in de nabije toekomst ook de overige gebruiksdoelen kunnen worden bediend.

Na vast stellen van het voorliggende ontwikkelingsplan kan de methode samen met Rijkswaterstaat verder worden uitgewerkt, zodat in 2014 gebruik kan worden gemaakt van een centraal registratiesysteem. Bij het invoeren van centrale registratie dient rekening gehouden te worden met frictiekosten o.a als gevolg van het wegvallen van uren van de havenmeesters (zie ook hoofdstuk 3.8)

- ***Het centraal innen van het havengeld.***

Zoals gemeld wordt het havengeld bij Hof van Twente en Lochem geïnd door gemeentelijke afdelingen. Het havengeld bij de gemeenten Almelo, Hengelo en Enschede wordt geïnd door het Gemeentelijk Belastingkantoor Twente (GBT). Als centrale registratie plaatsvindt en een gemeenschappelijk havengeldverordening wordt vastgesteld dan is het ook uiterst efficiënt om het havengeld centraal te innen en af te dragen aan de deelnemende gemeenten. Het GBT heeft zich bereid verklaard de inning te verzorgen. De "out of pocket" kosten die daar mee zijn gemoeid zijn in beeld gebracht. Rekening moet worden gehouden met frictiekosten als gevolg van het wegvallen van uren administratie van de financiële afdelingen en havenmeesters (zie hierna). Door het GBT is een eerste kostenraming voor het innen van havengeld opgesteld. Nadat in 2014 de gemeenschappelijke havengeldverordening is vastgesteld kan het GBT de opdracht krijgen om het havengeld voor alle 5 gemeenten te innen.

- ***Gelijklopend profiel van de havenmeesters en onderling uitwisselbaar***

Het gezicht van het havenbedrijf i.o. in de havens zijn de havenmeesters. Herkenbaar, goed geïnformeerd, duidelijk en vanuit 1 visie opererend. Binnen het samenwerkingsverband Gemeenschappelijk Havenbeheer Twentekanalen blijven de huidige havenmeester in dienst bij hun eigen gemeente. Er zal een gemeenschappelijk profiel worden opgesteld voor de havenmeesterfunctie. Een eerste concept is weergegeven op bijlage 3. De aansturing van de havenmeesters (inzet en planning) geschiedt door de havenmanager/kwartiermaker. Van de havenmeesters wordt verwacht dat zij inzetbaar zijn voor alle havens aan het Twentekanaal en elkaar onderling kunnen vervangen.

Volgens opgave van de 5 gemeenten wordt er momenteel totaal gemiddeld 3650 productieve uren besteed aan havenmeestertaken t.b.v. de beroepsvaart.

	Product. uren totaal	Product. Uren t.b.v. scheepsregistratie en administratie havengeld (zie ook bijlage 4)	Product. Uren Overige nautische taken.
Hengelo	1850	600	1250
Enschede	1100	400	700
Almelo	500	250	250
Hof van Twente	130	60	70
Lochem	70	--	70
totaal	3650	Afgerond: 1300	2340

Productieve uren besteed aan havenmeestertaken in de huidige situatie.

Als gevolg van centrale scheepsregistratie en het centraal innen van het havengeld komen er in totaal bij de 5 gemeenten afgerond ca. 1300 productieve uren te vervallen. Voor Centrale registratie is echter weer naar schatting 450 uur inzet nodig. Het betekent dat t.b.v. het Gemeenschappelijk Havenbeheer Twentekanaal naar schatting 2650 uur productieve uren (ca. 2 fte) nodig zijn voor het uitvoeren van de huidige basistaken. Uitbreiden van de basistaken in de toekomst (bv. Handhavingstaken, ligplaatstoewijzing op het gehele Twentekanaal etc.) zal vanzelfsprekend ook uitbreiding van productieve uren betekenen.

In bovengenoemde beschouwing is (nog) niet de aanvullende noodzakelijke inzet op de nautische beheertaken (uren havenmeester) opgenomen als gevolg van diverse ruimtelijke ontwikkelingen (aanleg kades op het XL Business Park Twente, aanleg kades in Hengelo, revitalisering havengebied Enschede).

- **Afstemmen van en zo mogelijk gezamenlijk aanbesteden van civiel technische werken**

Het verdient aanbeveling om onderhoudswerken aan damwanden en waterbodems in de havens op elkaar af te stemmen en zo mogelijk gezamenlijk aan te besteden. Daartoe is het noodzakelijk dat per haven een overzicht komt van het (meerjarig) onderhoudsprogramma en het (meerjarig) investeringsprogramma.

Bureau Oranjewoud heeft in haar rapport (augustus 2013) in het kader van een onderzoek naar de meerwaarde van gezamenlijk aanbesteden voor onderhoud en beheer een gegevens geïnventariseerd (voor zover aanwezig bij de gemeenten) over de huidige onderhoudstoestand van de havens en het onderhoudsprogramma in de komende jaren. De beschikbare gegevens zijn (nog) onvoldoende om daar kostenramingen op te baseren die enige waarde hebben. Ten tijde van het opstellen van het ontwikkelingsplan is gestart met een aanvullende inventarisatie teneinde betere inschattingen te kunnen doen naar de noodzakelijke onderhoudsmiddelen en de gewenste investeringen in de komende jaren. De inventarisaties zullen worden afgerond en benut in de volgende fase in het ontwikkelingstraject van het Gemeenschappelijk Havenbeheer Twentekanaal

- **Beheer/uitgifte gronden en terreinen.**

De basistaak "uitgeven in (erf) pacht van gronden en terreinen" is een essentiële taak van een havenbedrijf; deze taak heeft een grote relatie met de doelstellingen van het Gemeenschappelijk Havenbeheer Twentekanaal. In het uitgeven in (erf)pacht van gronden is een belangrijk onderdeel van het verdienmodel van het (toekomstig) zelfstandig havenbedrijf. Voorts kunnen daarmee de economische doelstellingen, zoals het realiseren van toename van transport over het water, mee worden gerealiseerd, door meer watergebonden bedrijvigheid aan te trekken.

Het bleek echter niet mogelijk om op korte termijn (in 2013) deze basistaak uit te werken. De basistaak vormgeven vergt veel zoekwerk binnen de gemeenten en is binnen de gemeentelijke organisaties niet eenvoudig te verbijzonderen. Weliswaar wordt wel verdergegaan met het inventariseren van de noodzakelijke gegevens, maar zal geen onderdeel gaan uitmaken van de primaire organisatie die we met ingang van eind 2014 voor ogen hebben.

Centrale aansturing van haventaken

Om de samenwerking verder vorm te geven, een goede belangenbehartiging van het Havenbedrijf i.o. te bewerkstelligen de aansturing te verzorgen van de toegewezen basistaken is het noodzakelijk dat centraal de regie hier op wordt gevoerd. Het is dan ook een logische stap om dan over te gaan tot de aanstelling van een:

- ***Een havenmanager/ kwartiermaker Gemeenschappelijk Havenbeheer Twentekanalen***

De opgave voor de komende jaren is:

- het samenwerkingsverband verder te ontwikkelen en de mogelijkheden te onderzoeken voor het oprichten van een zelfstandig Havenbedrijf Twentekanalen;
- vanuit het samenwerkingsverband een stevige bijdrage te leveren aan de ruimtelijke-economische ontwikkeling van de havengebieden t.b.v. het stimuleren van het vervoer over water (adviesfunctie voor de colleges van B&W bij de ontwikkeling van havengebieden);
- de watergebonden bedrijven en de stakeholders een "gezicht" te bieden namens de gezamenlijke havens;
- gemeenschappelijke, centrale leiding en sturing te geven aan de diverse nautische- en technische haventaken (aan te sturen/te coördineren).

Voor het realiseren van bovengenoemde doelen is het noodzakelijk de bijbehorende taken worden gebundeld in een functie Havenmanager/ Kwartiermaker.

Vooralsnog wordt er vanuit gegaan dat het een parttime functie betreft (0,5 fte).

Voor een concept-profielschets wordt verwezen naar bijlage 6.

Het verdient aanbeveling om de Havenmanager/Kwartiermaker te werven binnen het personeel van de 5 deelnemende gemeenten. Het mandaat van de Havenmanager/kwartiermaker moet nader worden uitgewerkt (zie ook paragraaf 3.5)

3.5 De organisatie

Zoals eerder vermeld is er voor gekozen om doormiddel van samenwerking en langs de weg van geleidelijkheid een Gemeenschappelijk Havenbedrijf Twentekanalen te ontwikkelen die op termijn een zelfstandige status kan krijgen.

Het samenwerkingsverband richt zich in eerste instantie vooral op de nautische- en fysieke beheertaken (ook wel te duiden als de meer publieke taken) en gaat geleidelijk aan een steviger rol vervullen in het vergroten c.q. benutten van de economische potentie van de havengebieden. In de toekomst kunnen dan ook meer private taken in de organisatie ondergebracht gaan worden (b.v. exploitatie en beheer van gronden en terreinen e.d.) In de aanvangsfase (2014/2015) zal om die reden gewerkt worden met een vorm van samenwerking waarin de betrokkenheid van allen georganiseerd en geborgd is, en waarbij

tevens de flexibiliteit optimaal is. In het begin staat de opbouw van de samenwerking van het Gemeenschappelijk Havenbeheer Twentekanalen centraal.

Samenwerking door middel van een "gewone"bestuursovereenkomst is dan goed mogelijk. De publieke taken staan hierbij vooralsnog centraal. Het ligt voor de hand deze taken vervolgens over 3 á 4 jaar,nadat een aantal voorwaarden verder zijn uitgewerkt en ingevuld (zie par. 3.3B), in een publiekrechtelijke rechtsvorm, een gemeenschappelijke regeling te regelen.

Daar waar op de wat langere termijn de mogelijkheden verkend zijn van een verdergaande samenwerking op het private vlak, is de verwachting dat het havenbedrijf dan ook in een privaatrechtelijke rechtsvorm kan worden georganiseerd.

Of en in hoeverre het op dat moment mogelijk én gewenst is de publieke taken onder te brengen in de private rechtsvorm, moet dan worden betrokken in een onderzoek.

Zodra duidelijk is dat er bestuurlijk draagvlak bestaat binnen de 5 gemeenten voor het verder uitwerken en uitvoeren van het onderhavig ontwikkelingsplan (1^{ste} kwartaal 2014), zullen de gemeenten gezamenlijk een samenwerkingsovereenkomst (bestuursovereenkomst) moeten opstellen en vaststellen, waar aan de volgende punten aandacht worden besteed:

1. Bestuurlijke verbinding:

- er komt een bestuur met daarin portefeuillehouders als vertegenwoordiger van hun colleges
- er komt een besluitvormingsproces/procedure waarbij aandacht voor P&C-producten en P&C-cyclus om daarmee de verbinding met de deelnemende organisaties te borgen

2. Ambtelijke verbinding:

- er wordt een ambtelijke samenwerking opgezet waarbij afstemming, aansturing en uitvoering onder leiding van één aanspreekpunt(een aan te stellen Havenmanager/kwartiermaker) centraal staat. Deze functionaris krijgt als opdracht o.a. het proces van samenwerking te versterken en het (publieke) havenbedrijf te realiseren.

3. Mandaat van de havenmanager/kwartiermaker:

- Naast vertrouwen vanuit de deelnemende partijen zal de Havenmanager/kwartiermaker voldoende mandaat van de colleges moeten hebben om de samenwerking feitelijk vorm te geven. Denk hierbij o.a. aan :
 - vertegenwoordigingsmandaat,
 - mandaat om mensen aan te sturen,
 - mandaat om budgetten aan te wenden.
- Om tevens de havenmanager/kwartiermaker ook in organisatorische zin voldoende gereedschap mee te geven om te kunnen bouwen aan een Gemeenschappelijk Havenbedrijf Twentekanalen moet hij/zij met voldoende bevoegdheden zijn uitgerust op het gebied van:
 - de vormgeving van inning van havengeld en afdracht naar gemeenten;
 - taken op het gebied van acquisitie;
 - scheepsregistratie;
 - advisering aan deelnemende colleges;
 - het fungeren als opdrachtgever ter zake van het beheer en onderhoud van havens, havenkades en daarbij ook de regie over het beheer en onderhoud kan voeren.

Op bijlage 5 is een eerste vingeroefening van een mogelijk bestuursovereenkomst Gemeenschappelijk Havenbeheer Twentekanalen weergegeven

3.6 De taken

De meest relevante taken van het Gemeenschappelijk Havenbeheer Twentekanaal zijn in aanvang:

- a. Nautische beheertaken; Het zijn taken die gericht zijn op een vlotte veilige afwikkeling van de scheepvaart in de havens inclusief toezichtstaken (en in de toekomst handhavingstaken) op grond van de havenverordening. Het behelst o.a. het verstrekken van informatie, het toewijzen van ligplaatsen en het verwerken van gegevens van de centrale scheepsregistratie. Het zijn vooral deze taken die door de havenmeesters worden uitgevoerd. In de toekomst deze taken wellicht in omvang uit te breiden door ook de nautische beheertaken op het gehele Twentekanaal (ook buiten de havens) uit te voeren ("één-loket-gedachte").
- b. Fysieke beheertaken (Het vervullen van de opdrachtgeversrol t.a.v. taken op het terrein van beheer en onderhoud van damwanden en havenbodems). In de toekomst is het wenselijk daar aan toe te voegen het beheer en onderhoud van de aan de havens gerelateerde openbare ruimte. Hiertoe dient eerst het beheergebied te worden vastgesteld en vervolgens zullen de vast te stellen taken en budgetten moeten worden verbijzonderd binnen de deelnemende gemeenten.

De fysieke beheertaken van het havenbedrijf i.o. in de primaire samenwerkingsvariant omvat vooral een regie- en coördinerende rol op de beheertaken voor de waterbodems en damwanden:

- aandragen van knelpunten en verbeterpunten bij de gemeentelijke civieltechnische (beheer)afdelingen;
 - de opdrachtgeversrol vervullen bij het tot stand brengen van meerjarenonderhouds- en investeringsprogramma's;
 - De opdrachtgeversrol vervullen van onderhoudswerken op basis van het vastgesteld (jaar)programma;
 - Het coördineren en zorgdragen voor een efficiënte en effectieve wijze van aanbesteden en uitvoeren; dit in overleg met en in afstemming met RWS en overige belanghebbende stakeholders;
- c. Het zorgdragen voor de inning van havengeld. Het havenbedrijf i.o. wordt opdrachtgever van het centrale scheepsregistratie systeem en draagt zorg voor een adequate administratie en aanlevering van de benodigde gegevens aan het Gemeenschappelijk Belastingkantoor Twente t.b.v. het innen van het havengeld. Het havengeld wordt door het GBT afgedragen aan de gemeenten;
 - d. Taken m.b.t. de bedrijfsvisie en-doelstelling van het Havenbedrijf i.o. Deze taken moeten in overleg met en samen met de Port of Twente nader vorm worden gegeven. Het gaat hierbij om o.a.:
 - contacten onderhouden met stakeholders met het doel vervoer over water te bevorderen en meer watergebonden bedrijven te interesseren voor de regio.
 - het Gemeenschappelijk Havenbedrijf i.o. op de "Nederlandse transportkaart" zetten
 - Lobby en acquisitieverzorgen
 - Adviseren van de colleges van B&W op het gebied van ruimtelijk-economische zaken t.a.v. de havengebieden
 - e. Bedrijfsvoering (organisatie, financiën, planning, aansturing, coördinatie etc.) en organisatieontwikkeling.

3.7 Financiën

De havenbegrotingen van de vijf afzonderlijke gemeenten.

Uitgangspunt is dat de huidige budgetten voor de havens van de 5 afzonderlijke gemeenten vooralsnog binnen de begroting van de gemeenten verantwoord blijven. De gemeenten blijven hierbij verantwoordelijk voor hun eigen begroting, er worden in beginsel geen budgetten overgeheveld.

De samengestelde begroting (bijlage 7) geeft de budgetten weer binnen de afzonderlijke gemeenten, alsmede het totaal. Het bleek (nog) niet mogelijk om alle budgetten voor alle gemeenten op uniforme wijze weer te geven. Dit dient nog te worden uitgewerkt. Met name de budgetten gemerkt met een "x" zijn van belang om inzicht in te krijgen. De budgetten gemerkt met (H) hebben een relatie met de Havenmanager in de rol als opdrachtgever of het zijn budgetten die een relatie hebben met het mandaat dat de havenmanager krijgt. Hiervoor dient de Havenmanager bevoegd te worden tot de aanwending van deze budgetten, alsmede de verantwoording daarover.

Het meerjaren onderhoudsprogramma van alle havens moet nog worden opgesteld (de voorbereidingen zijn getroffen) en zullen nog een plaats moeten krijgen in de samengestelde begroting.

De centrale kosten.

Op bijlage 8 zijn de geraamde kosten voor de centrale organisatie weergegeven.

De centrale kosten hebben te maken met de bedrijfsvoering (organisatie en implementatie), de bedrijfsdoelstelling (vergroten en benutten economische potentie van de havens en havengebieden) en het aansturen en uitvoeren van de (nautische) beheertaken (vooral de kosten havenmanager/kwartiermaker). De centrale kosten worden voor het eerste jaar geschat op € 120.000. Daarna moet gerekend worden met een jaarlijkse (centrale) bedrijfskosten van grofweg € 150.000

Deze kosten zullen gedragen moeten worden door de 5 deelnemende gemeenten. Het is redelijk om daar een verdeelsleutel voor vast te stellen, omdat niet elke gemeente evenredig zal meedelen in het nut c.q., de opbrengsten die het gemeenschappelijk havenbeheer met zich mee brengt.

Een (mogelijke) verdeelsleutel is uitgewerkt op bijlage 9

3.8 De gevolgen voor de deelnemende gemeenten

De personele (uren) en financiële gevolgen van de eerste fase (samenwerkingsmodel) van het Gemeenschappelijk Havenbeheer Twentekanalen zijn hieronder globaal per gemeente in beeld gebracht. Het zijn de gevolgen die te maken hebben met de centrale kosten (paragraaf 3.8) en de gevolgen van het harmoniseren en centraliseren van een aantal basistaken, waardoor frictiekosten (kunnen) ontstaan.

Gezamenlijk dragen van de centrale bedrijfskosten

De centrale kosten worden voor het eerste jaar geraamd op € 120.000 (zie paragraaf 3.7). Na het eerste jaar moet rekening worden gehouden met een jaarlijkse uitgave op deze post van grofweg € 150.000,=

Voorgesteld wordt om de kosten via een verdeelsleutel (bijlage 9) te verdelen.

Indien deze verdeelsleutel wordt gehanteerd, dan worden de centrale kosten als volgt verdeeld:

Hengelo	(32.56%)	€ 39.070	€ 48.840
Enschede	(26,03%)	€ 31.230	€ 39.040
Almelo	(18.03%)	€ 21.630	€ 27.040
Lochem	(13.76%)	€ 16.510	€ 20.640
HvT	(9.63%)	<u>€ 11.550</u>	<u>€ 14.440</u>
		€ 120.000	€ 150.000

Frictiekosten als gevolg van centrale scheepsregistratie en centrale havengeldinning

Personeel

Uitgangspunt is dat het personeel in dienst blijft bij de gemeenten. Gelet op de basistakendie ingebracht worden in het Gemeenschappelijk Havenbeheer (nautische beheertaken) gaat het bij frictiekosten vooral over de inzet/taken van de havenmeesters. In mindere mate over administratief personeel (financiële administratie op het gebied van het innen van havengeld). Als gevolg van centraliseren van taken (scheepsregistratie en het proces rond de inning van havengeld) komen administratieve taken te vervallen en daarmee vrijval van uren binnen de organisaties. De gevolgen moeten door de gemeenten zelf worden gedragenc.q. opgelost. Een inschatting van de gevolgen zijn hieronder per gemeente weergegeven.

Financieel

Als de gemeenten relatief snel de frictie-uren op kunnen lossen en (indien van toepassing) de overeenkomsten met bedrijven die de scheepsregistratie kunnen opzeggen, dan levert het centraal registreren en innen een financieel voordeel op. De kosten die met het centraal registreren en innen zijn gemoeid zijn:

- Kosten m.b.t. centrale scheepsregistratie (uren, ICT-middelen etc.); deze kosten worden in de centrale begroting opgenomen (zie hoofdstuk 3.8)
- Kosten m.b.t. inning havengeld (kosten GBT)

Op bijlage 4 is weergegeven wat de vrijvallende uren en de kosten rond de scheepsregistratie en het innen van havengeld zijn. De gegevens zijn benut en verwerkt in onderstaande tabel.

geschatte gevolgen centrale scheepsregistratie en inning havengeld(voor en na wegwerken van de frictie):

	Huidige Gemeentelijke Kosten registratie (uren havenmeester) + inningskosten (uren gemeente personeel en/of GBT)	(Op te zeggen) overeenk. met bedrijven die registreren	Huidige kosten registratie en inning	Frictie	kosten centrale registratie en inning havengeld (incl. vaste kosten GBT) In geval van GHB (afgerond)	Totale <u>kosten</u> vóór oplossen frictie	resultaatvóór het oplossen frictie (t.o.v. huidige kosten) + = voordelig)	Resultaat ná het oplossen van de frictie (t.o.v. huidige kosten)
	A	B	C = B + A	D	E	F = D+E	C – F	C - E
Hof van Twente	7.800	500	8.300	7.800	7.000	14.800	- 6.500	+1.300
Hengelo	70.800		70.800	49.800	18.500	68.300	+ 2.500	+ 52.300
Almelo	28.400	18.000	46.400	14.000	12.000	26.000	+ 20.400	+ 34.400
Enschede	32.500		32.500	24.400	10.000	34.400	-1.900	+ 22.500
Lochem	19.250	13.000	32.250	19.250	13.500	32.750	- 500	+ 18.750

Uit bovenstaande tabel blijkt, dat het centraal uitvoeren van de scheepsregistratie en het centraal innen van het havengeld efficiënt is en op termijn financieel voordeel oplevert. Ook als de frictie-kosten niet (nog) zijn opgelost blijven de gevolgen beperkt.

De frictie-uren van de havenmeesters kunnen voor een deel worden teruggebracht, omdat ingeschat wordt, dat voor de centrale registratie 450 uur nodig is. In de centrale begroting is hiermee rekening gehouden (bijlage 8)

Voorts is in bovengenoemde beschouwing (nog) geen rekening gehouden met de noodzakelijke extra inzet op de nautische beheertaken (uren havenmeester) als gevolg van diverse ruimtelijke ontwikkelingen (aanleg kades op het XL Business Park Twente, aanleg kades in Hengelo, revitalisering havengebied Enschede) . Deze ontwikkelingen zullen een extra inzet (uren) van de havenmeesters tot gevolg hebben.

Harmoniseren van de grondslag voor het vaststellen van de havengelden

Het harmoniseren van de grondslagen van havengeld kan per gemeente anders uitpakken. Zoals hiervoor (par. 3.4) is vermeld verdient het aanbeveling om de grondslagen voor het berekenen van de havengelden te harmoniseren en wel volgens de methodiek van 1 tarief op het Twentekanaal en het havengeld te berekenen naar de tonnage behorende bij de maximaal toegestane diepgang van 2,80 m. (zie bijlage 2) Het tarief dat gehanteerd zal worden is € 0.12 per ton.

De gevolgen voor de 5 gemeenten zijn in dat geval uiterst beperkt.

4 Vervolg en implementatie

Om de gemeentelijke samenwerking (de gemeenschappelijkheid in het uitvoeren van de haventaken) optimaal te faciliteren en een goede basis te leggen voor succes is het verstandig een aantal voorwaarden te scheppen om de basistaken uit te kunnen voeren. Die voorwaarden gaan soms over duidelijkheid scheppen (naar deelnemende gemeenten, maar ook voor de gebruikers en stakeholders) , maar ook over vereenvoudiging van processen (efficiëntie). Dit om vooral de energie te kunnen steken doelstelling van het gemeenschappelijk havenbedrijf.o.:

"Een belangrijke bijdrage leveren in de ruimtelijk-economische ontwikkelingen rond het Twentekanaal en het stimuleren van meer vervoer over het water en meer watergebonden bedrijvigheid en daarmee het bewerkstelligen van economische verbreding van de havengebieden"

Zodra in de komende periode duidelijk wordt (door middel van besluitvorming door de vijf gemeentebesturen), dat er bestuurlijk draagvlak bestaat om de eerste stappen te zetten op weg naar een verdergaande samenwerking op het gebied van de haventaken, kan de bestaande projectgroep "Gemeenschappelijk Havenbedrijf Twentekanaal" starten met de voorbereidingen daarvoor te treffen.

De projectgroep krijgt dan de opdracht voor:

- Het opstellen van een zowel een havenverordening als een havengeld verordening Gemeenschappelijk Havenbeheer Twentekanalen en de besluitvorming voor te bereiden in de 5 gemeenteraden;
- Nader afspraken maken met Rijkswaterstaat over het benutten van het bestaande registratiesysteem alsmede het voorbereiden van de implementatie daarvan;
- Het voorbereiden voor een opdracht aan het GBT voor het innen van de havengelden;
- Gezamenlijk opstellen en besluitgereed maken van een bestuursovereenkomst (inclusief mandaatvoorstellen);
- Zonodigverder uitwerken van de taken van de havenmeester(s) inclusiefde omvang van de formatie;
- het opstellen van een gezamenlijk (meerjaren) onderhoudsplan en het verder uitwerken van de opdrachtgeversrol voor het beheer en onderhoud van "de haven;
- Het verder uitgewerkt van de begroting(en), met daarbij alle aan de haven toerekenbare kosten in beeld te brengen;
- Het verder uitwerken van de basistaak "beheer gronden en terreinen" (privaat rechterlijk huren en verhuren, incl. contractvorming en-beheer);
- het opstellen van een definitief voorstel "Gemeenschappelijk Havenbeheer Twentekanalen" en daarvoor een raadsvoorstel maken;
- De werving van de Havenmanager/Kwartiermaker voor te bereiden

Het bestaande project zal hiermee met ca. 7-8 maanden worden verlengd. De kosten (voor projectleiding) worden geraamd op totaal € 50.000, waarmee de bijdrage per gemeente € 10.000 wordt.

Havenverordening Twentekanalen

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1.1 Begripsomschrijvingen

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

1. Beroepsvaartuig: vaartuig dat hoofdzakelijk is bestemd en/of gebruikt wordt voor de uitoefening van enig beroep of bedrijf, dan wel voor de uitoefening van sociaal-culturele activiteiten;
2. College: het college van burgemeester en wethouders van.....;
3. Gemeente: de gemeente
4. a. Gemeentelijk vaarwater: het in eigendom aan de gemeente toebehorend of bij haar in gebruik, onderhoud of beheer zijnde openbaar vaarwater; onder openbaar water wordt verstaan wateren die voor het publiek bevaarbaar zijn of op andere wijze toegankelijk zijn, niet zijnde wateren die deel uitmaken van een inrichting als bedoeld in de Wet milieubeheer of de krachtens deze wet vastgestelde regelingen.
b. Haven: havens voor beroepsvaart en pleziervaart die door het college als zodanig zijn aangewezen;
c. Werken: alle tot het gemeentelijk vaarwater en bij de gemeente in eigendom, gebruik, onderhoud of beheer zijnde behorende kaden, loswallen, taluds, oevers, beschoeiingen, steigers, trappen, bruggen, sluizen, meergelegenheden, scheepshellingen, dokken, scheepsreparatiewerven, los- en laadplaatsen, bouwwerken of daarmee vergelijkbare objecten, overige kunstwerken, zowel openbaar als particulier wanneer deze laatste, al of niet met enige beperking, voor het publiek toegankelijk zijn;
d. Havenmeester: degene die door het college als zodanig is aangewezen;
5. a. Ligplaats: een plaats waar vaartuigen kunnen worden afgemeerd en die plaats als zodanig door het college is aangewezen;
b. Passantenligplaats: een ligplaats voor pleziervaart, niet zijnde een zomer-, winter- of jaarplaats, of voor de beroepsvaart, niet zijnde voor laad- en losactiviteiten;
c. Ligplaatshouder: degene op wiens naam de ligplaatsvergunning staat voor het hebben of innemen van een ligplaats;
d. Exploitant: eigenaar, beheerder, rompbevrachter of ieder ander die zeggenschap heeft over het gebruik van het schip;
e. Schipper: degene die de feitelijke leiding over een vaartuig heeft;
f. Kapitein: degene die de feitelijke leiding over een zeeschip voert;
6. a. Gevaarlijke stoffen: stoffen die gevaar voor explosie, brand, corrosie, vergiftiging, bedwelming 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 Liquified Gases in Bulk of een van de andere codes van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), dan wel in de ADNR, alsmede stoffen die bij of krachtens andere wetgeving als zodanig worden genoemd, dan wel door het college als zodanig zijn aangewezen als gevaarlijke stoffen;
b. 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, met Protocol en Bijlagen met Aanhangsels, en met het op 17 februari 1978 te Londen tot stand gekomen Protocol bij dat Verdrag met Bijlage en Aanhangsels, alsmede ladinggebonden afval, zijnde al het materiaal dat aan boord bij de stuwage en verwerking van de lading als afval overblijft, met inbegrip van stuw materiaal, schoorpalen, laadborden, verpakkingsmateriaal, houten platen, papier, karton, draad en stalen banden;
c. 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;
d. Ontvangstvoorziening: voorziening geschikt voor de ontvangst van scheepsafval, overige schadelijke stoffen of restanten van schadelijke stoffen;

7. a. Bunkeren: overslag van brandstofolie of smeerolie van een bunkerschip naar een zeeschip;
- b. Bunkerschip: tankschip gebruikt voor het bevoorraden van schepen met brandstofolie of smeerolie;
- c. Bunkercontrolelijst: bunkercontrolelijst waarin uitsluitend de onderdelen zijn overgenomen zoals die staan in de Bunkering Safety Check-List van de International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT);

Vaartuigen

8. a. Vaartuig: alle soorten van drijvende lichamen, welke wegens hun drijfvermogen worden gebezigd dan wel bestemd of geschikt zijn voor het vervoer te water of geschikt zijn voor het vervoer te water van personen en/of goederen of voor het dragen van al dan niet met het drijvende lichaam één geheel uitmakende voorwerpen;
 - b. Passagiersvaartuig: een vaartuig, hoofdzakelijk gebruikt voor of bestemd tot vervoer van personen of om beschikbaar te worden gesteld aan een of meer personen ten behoeve van varende recreatie en dat bedrijfsmatig wordt geëxploiteerd;
 - c. Pleziervaartuig: vaartuig dat uitsluitend of hoofdzakelijk is bestemd of wordt gebruikt voor sportieve of recreatieve doeleinden, niet zijnde beroeps- of bedrijfsmatige doeleinden;
 - d. Verhuurboot: een kano, waterfiets, al dan niet gemotoriseerde (roei)boot of daarmee vergelijkbaar vaartuig, dat hoofdzakelijk wordt gebruikt voor beroeps- of bedrijfsmatige verhuur aan wisselende personen gedurende korte perioden;
 - e. Woonboot: een vaartuig dat uitsluitend of in hoofdzaak gebezigd wordt of bestemd is voor bewoning;
 - f. Binnenschip: schip, niet zijnde een zeeschip;
 - g. Tankschip: schip, gebouwd of aangepast en gebruikt voor het vervoer van onverpakte vloeibare lading in zijn laadruimten;
 - h. Zeeschip: schip dat wordt gebruikt voor de vaart ter zee of dat blijkens zijn constructie uitsluitend of in hoofdzaak 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.
 - i. Zeilplank: klein zeilschip voorzien van een vrij bewegende zeiltuigage, die is gemonteerd op een in alle richtingen draaiende mastvoet en die tijdens het zeilen niet in een vaste positie wordt ondersteund;
9. Zomer-, winter- of jaarplaats: een ligplaats voor pleziervaart die gedurende de periode 1 januari t/m 31 december (jaarplaats), 1 april t/m 30 september (zomerplaats) of 1 oktober t/m 31 maart (winterplaats) ingenomen mogen worden.

Artikel 1.2 Toepassingsgebied

Deze verordening is van toepassing op de havens en het gemeentelijk vaarwater in Almelo, Enschede, Hengelo, Hof van Twente en Lochem die op een bij deze verordening behorende kaart als zodanig zijn aangewezen en die, al dan niet met enige beperking, voor het publiek bevaarbaar of anderszins toegankelijk zijn, alsmede op de daarbij behorende werken.

Artikel 1.3 Vergunningen en ontheffingen

1. Het college kan vergunningen en ontheffingen verlenen en daaraan beperkingen en voorschriften verbinden.
2. Tenzij bij of krachtens deze verordening anders is bepaald, wordt een vergunning verleend voor bepaalde dan wel onbepaalde tijd.
3. Een ontheffing kan worden verleend voor een eenmalige of kortstondige gedraging of handeling.
4. Een ontheffing als bedoeld in het derde lid kan in spoedeisende gevallen mondeling geschieden.

5. Dit artikel is van overeenkomstige toepassing op een aanwijzing als bedoeld in artikel 5.1 van deze verordening.
6. Het college kan nadere regels stellen over vergunningen en ontheffingen.

Artikel 1.4 Weigeringsgronden vergunning en ontheffing

Een vergunning of ontheffing als bedoeld in artikel 1.3 van deze verordening kan onder meer worden geweigerd:

1. indien het uiterlijk van het vaartuig naar het oordeel van de havenmeester niet in overeenstemming is met de esthetische waarden die passen bij de haven of het uiterlijk in strijd is met het aanzien van de gemeente, het gemeentelijk vaarwater of de haven;
2. in het belang van de orde, de volksgezondheid, de veiligheid, het milieu of de omgeving van de havens en het gemeentelijk vaarwater;
3. indien het vaartuig, waarvoor een vergunning of ontheffing wordt gevraagd, niet voldoet aan de maten, die voor de betreffende ligplaats gelden;
4. indien sprake is van strijd met een door het college op basis van deze verordening vastgesteld aanwijzingsbesluit.

Artikel 1.5 Wijzigings-, schorsings- en intrekkinggronden vergunning of ontheffing

Het college kan onder meer een vergunning of ontheffing wijzigen, schorsen of intrekken:

1. indien een of meer van de belangen die worden beschermd door deze verordening, waaronder onder meer de orde, de volksgezondheid, de veiligheid, het milieu en de omgeving van de havens en het gemeentelijk vaarwater dat wenselijk maken;
2. indien een daaraan verbonden voorschrift niet wordt nageleefd;
3. indien 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 vergunning of ontheffing niet of niet onder die voorschriften zou zijn verleend;
4. indien de verstrekte gegevens onjuist zijn;
5. hiervan geen gebruik wordt gemaakt binnen een daarin gestelde termijn dan wel, bij gebreke van een gestelde termijn, binnen een redelijke termijn; of
6. de houder dit verzoekt.

Artikel 1.6 Persoonlijk karakter van de vergunning of ontheffing

De vergunning of ontheffing is persoonsgebonden en niet overdraagbaar, tenzij bij of krachtens deze verordening anders is bepaald.

Artikel 1.7 Indienen aanvraag

1. Een aanvraag om vergunning of ontheffing wordt schriftelijk ingediend bij het college, tenzij bij of krachtens deze verordening anders is bepaald.
2. Het college kan voor het indienen van een aanvraag om vergunning een formulier vaststellen.
3. Het college neemt een aanvraag als bedoeld in het tweede lid slechts in behandeling indien van het vastgestelde formulier gebruik is gemaakt en het formulier volledig is ingevuld.
4. In een spoedeisend geval, of indien het een eenmalige gedraging of een handeling van korte duur betreft, kan een aanvraag mondeling worden gedaan bij de havenmeester.
5. In het geval als bedoeld in het vierde lid kan een besluit op een aanvraag ook mondeling door de havenmeester geschieden.
6. Het college kan nadere regels stellen over het indienen van een aanvraag.

Artikel 1.8 Beslistermijn

1. Het college beslist op de aanvraag als bedoeld in artikel 1.7 binnen acht weken na ontvangst van de aanvraag.
2. Het college kan de beslissing voor ten hoogste acht weken verdagen.

Artikel 1.9 Uitsluiting Lex Silencio Positivo

Paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) is niet van toepassing op de artikelen 2.2, 2.4, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.11, 2.13, 2.14, 2.18, 2.19, 4.2, 4.6, 4.7, 4.8 en 4.10.

Artikel 1.10 Normadressaat

1. Tenzij uit deze verordening anders blijkt, zijn de ligplaatshouder en/of de kapitein en/of de schipper verantwoordelijk voor de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening.
2. Bij afwezigheid van de ligplaatshouder, de schipper of de kapitein is de exploitant verantwoordelijk voor de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening.

Artikel 1.11 Voeren registratienummer en naam

Het college kan nadere regels stellen over het voeren van een registratienummer en een naam door een vaartuig.

Artikel 1.12 Aanwijzingen en toestemmingen

1. De havenmeester kan mondeling 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.
3. Voor zover niet anders bepaald, kan de havenmeester van elk verbod in het belang van het veilig en ordelijk verloop van de scheepvaart, mondeling toestemming verlenen om van het bepaalde in of bij deze verordening af te wijken.

Artikel 1.13 Aanwijzing havenmeester

Ieder college van Almelo, Hengelo, Enschede, Hof van Twente en Lochem wijst een havenmeester aan.

Hoofdstuk 2 Ordening in en gebruik van de haven

Algemeen

Artikel 2.1 Overlast van en aan vaartuigen

1. Het is verboden met of op een vaartuig in de havens en het gemeentelijk vaarwater overlast of hinder te veroorzaken, dan wel op een andere wijze de orde te verstoren.
2. Het is verboden zonder redelijk doel zich vast te houden aan een vaartuig in de havens en het gemeentelijk vaarwater, daarop te klimmen of zich daarop of daarin te begeven of te bevinden, dan wel een vaartuig te water te laten, los te maken, te verleggen of te verhalen, daarvan trossen te kappen of los te gooien.

Artikel 2.2 Voorwerpen in, op en boven gemeentelijk vaarwater

1. Het is in verband met de veiligheid verboden een voorwerp, niet zijnde een vaartuig, op, in of boven gemeentelijk vaarwater te plaatsen, aan te brengen of te hebben, indien dit door zijn omvang of vormgeving, constructie of plaats van bevestiging gevaar oplevert voor de bruikbaarheid van het gemeentelijk vaarwater of voor het doelmatig en veilig gebruik daarvan, dan wel een belemmering vormt voor het doelmatig beheer en onderhoud van het gemeentelijk vaarwater.
2. Degene die voornemens is een steiger, een meerpaal of een ander voorwerp met een permanent karakter op, in of boven openbaar water te plaatsen, doet daarvan uiterlijk twee weken tevoren een melding aan de havenmeester.
3. De melding als bedoeld in het tweede lid bevat in ieder geval naam, adres en contactgegevens van de melder, en een beschrijving van de aard en omvang van het voorwerp.
4. Het verbod in het eerste lid geldt niet voor zover in de daarin geregelde onderwerpen wordt voorzien door het Wetboek van Strafrecht, de Scheepvaartverkeerswet, het Binnenvaartpolitiereglement, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken, provinciale verordeningen, de Telecommunicatiewet of de daarop gebaseerde Telecommunicatieverordening.
5. Het college kan van het verbod in het eerste lid ontheffing verlenen.

Artikel 2.3 Bereikbaarheid van afgemeerde vaartuigen

1. Het is verboden de toegang tot een vaartuig te blokkeren.
2.
 - a. De ligplaatshouder is verplicht ervoor zorg te dragen dat het vaartuig vlot en veilig kan worden betreden en verlaten, geheel conform nautisch gebruik.
 - b. Een afgemeerd vaartuig beschikt over een toegang welke geen schade kan veroorzaken.
3. In afwijking van het eerste lid hoeft een binnenschip niet over een vrije toegang te beschikken als:
 - a. De feitelijke situatie dit onmogelijk maakt ten gevolge van laad- of loshandelingen; of
 - b. het afmeren van korte duur is.

Artikel 2.4 Gebruik van (verkeers)objecten en verkeerstekens

1. Voor zover hierin niet door het Binnenvaartpolitiereglement wordt voorzien, is het verboden, meerboeien en tonnen in gemeentelijk vaarwater, alsmede tekens, lantaarnpalen, bomen, beschoeiingen, railingen, werken, kadeterreinen, loswallen, taluds, oevers, steigers, trappen, bruggen, sluizen en daarmee vergelijkbare kunstwerken, meergelegenheden, scheepshellingen, dokken, scheepsreparatiewerven, los- en laadplaatsen, bouwwerken of daarmee vergelijkbare objecten op of langs de openbare weg voor een ander doel te gebruiken dan waarvoor deze zijn bestemd.
2. Het college kan van het verbod in het eerste lid ontheffing verlenen.

Artikel 2.5 Plaatsen van steigers en voorwerpen of het uitvoeren van werken

Het is verboden om in gemeentelijk vaarwater of op of aan de daaraan of daarlangs gelegen openbare weg aanwezige werken, steigers te plaatsen of werken uit te voeren.

Artikel 2.6 Maximumvaarsnelheid

1. Het is verboden in de havens en het gemeentelijk vaarwater met een vaartuig sneller te varen dan 7 (zeven) kilometer per uur.
2. Het college kan van het verbod in het eerste lid ontheffing verlenen.

Artikel 2.7 Breken van ijs

1. Het is verboden om ijs te breken in de havens en het gemeentelijk vaarwater .
2. Het in het vorige lid bedoelde verbod geldt niet:
 - a. voor het losmaken van ijs rond vaartuigen tot een maximale afstand van één (1) meter; of
 - b. indien het college hiervoor ontheffing heeft verleend.

Artikel 2.8 Vaartuigen als opslagplaats

1. Het is verboden om zich in de havens en het gemeentelijk vaarwater te bevinden met een vaartuig dat wordt gebruikt als opslagplaats.
2. Het college kan van het verbod in het eerste lid ontheffing verlenen.

Artikel 2.9 Verbod tot baden en duiken

1. Het is verboden om in de havens en het gemeentelijk vaarwater of op een andere dan een bij openbare kennisgeving door het college aangegeven openbare zwemplaats te baden of te zwemmen of duikwerkzaamheden uit te voeren.
2. Het college kan van het verbod in het eerste lid ontheffing verlenen.

Artikel 2.10 Toegang tot werken

Het is verboden om de toegang tot de gemeentelijke werken te belemmeren of langer daarvan gebruik te maken dan voor het in- of ontschepen van personen en/of laden en lossen nodig is.

Artikel 2.11 Onbeheerd drijvende vaartuigen en drijvende voorwerpen

1. Het college is bevoegd onbeheerd drijvende vaartuigen die in de havens of het gemeentelijk vaarwater worden aangetroffen, te meren, te verhalen en in bewaring te nemen voor rekening en risico van de rechthebbende(n) van het vaartuig.
2. Het is verboden om houtvloten, balken, bomen, planken, visbunnen of daarmee vergelijkbare voorwerpen in de havens en het gemeentelijk vaarwater te hebben liggen.
3. Het college kan van het verbod in het tweede lid ontheffing verlenen.

Artikel 2.12 Gebruik van voorstuwers

1. Het is verboden om de voorstuwers en/of de schroef van het vaartuig te gebruiken indien het vaartuig:
 - a. is vastgevaren;
 - b. ten anker ligt;
 - c. gemeerd is.
2. Het verbod, bedoeld in het eerste lid onder c, is niet van toepassing indien het betreft de situatie:
 - a. direct na aankomst ter plaatse van het vaartuig, of
 - b. ter voorbereiding van het vertrek van het vaartuig.
3. Het is verboden een voortstuwingsinstallatie en/of de schroef van een vaartuig te gebruiken, anders dan om te varen, te meren of te ontmeren.

Artikel 2.13 Gebruik van ankers en spudpalen

1. Het is, behoudens goed zeemanschap, verboden om in de havens en het gemeentelijk vaarwater
 - a. een anker te gebruiken om een vaartuig af te stoppen;
 - b. met een krabbend anker te varen;
 - c. ten anker te komen of ten anker te liggen.
2. De in het eerste lid gestelde verboden gelden niet voor vaartuigen die baggeren, indien de ankers noodzakelijk zijn voor het verrichten van het baggerwerk en daarvoor door het college ontheffing is verleend conform artikel 2.14 lid 2 van deze verordening.

3. De in het eerste lid gestelde verboden gelden niet wanneer;
 - a. de ligplaats wordt genomen in een boeienspan of een palenligplaats; of
 - b. dit geschiedt door een drijvende kraan, zeker is gesteld dat gebruik van een anker geen schade toebrengt aan de in de onderwaterbodem aangebrachte leidingen, kabels, duikers of oever- of kadeverdedigingswerken en het voornemen daartoe overeenkomstig het vierde en vijfde lid is gemeld.
4. Het voornemen om een anker te gebruiken als bedoeld in het derde lid, onder b, wordt gemeld aan de havenmeester.
5. De melding bedoeld in het tweede lid vindt plaats per telefoon, per marifoon op het daarvoor bestemde kanaal, per fax of per e-mail.
6. Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing of vrijstelling verlenen.

Artikel 2.14 Bagger- of bergingswerkzaamheden en dreggen

1. Het is verboden om bagger- of bergingswerkzaamheden uit te voeren in de havens en het gemeentelijk vaarwater, al dan niet bij wijze van beroep of bedrijf, met enigerlei middel naar zich onder het wateroppervlak bevindende voorwerpen te zoeken of deze op te dreggen.
2. Het college kan van het verbod in het eerste lid ontheffing verlenen.
3. Het college kan nadere regels stellen over bagger- en bergingswerkzaamheden en dreggen.

Artikel 2.15 Beschadigen van werken

1. Het is verboden schade toe te brengen aan of veranderingen aan te brengen in de toestand van bij de gemeente in eigendom, gebruik, onderhoud of beheer zijnde gemeentelijk vaarwater, trekpaden, zetten, duikers, pompen, waterleidingen, gordingen, aanlegpalen, stootpalen, bakens, of andere werken.
2. Indien schade is toegebracht als bedoeld in het eerste lid dan zal het schadeveroorzakende vaartuig niet eerder mogen vertrekken dan nadat door of namens de schipper van het vaartuig een waarborgsom is gestort of een bankgarantie is gegeven, ten bedrage van de door of in opdracht van het college getaxeerde schade.

Artikel 2.16 Ernstig gevaar, schade of hinder opleverende schepen

1. Het college kan als door de aanwezigheid van een schip in de haven ernstig gevaar, schade of hinder ontstaat of kan ontstaan, of een ernstige verstoring van de ordening plaatsvindt of kan plaatsvinden:
 - a. een verbod opleggen om met het schip de haven binnen te komen of in de haven te verblijven; of
 - b. maatregelen ter voorkoming daarvan opleggen aan de kapitein of de schipper van het schip dat in de haven verblijft.
2. Het is verboden om in afwijking van door het college opgelegde maatregelen te handelen.
3. De vorige leden gelden niet in gevallen waarin de burgemeester bevoegd is een bevel te geven als bedoeld in artikel 175 van de Gemeentewet.

Artikel 2.17 Deugdelijk afmeren

1. Het is eenieder verboden te laden of te lossen op een schip dat op ondeugdelijke wijze is afgemeerd.
2. Het is verboden om de Safe Working Load van aan de wal geplaatste bolders te overschrijden. De Safe Working Load van bolders geldt bij een verticale troshoek van maximaal 45 graden.
3. Het college kan van het in dit artikel bepaalde ontheffing of vrijstelling verlenen.

Artikel 2.18 Vast- en losmaken zeeschepen

1. Het vast- en losmaken is een ieder verboden als het betreft een zeeschip:
 - a. met een lengte van meer dan 75 meter; of

- b. met een lengte van minder dan 75 meter dat is gebouwd of wordt gebruikt voor het gemaakt van die stoffen.
- 2. Het eerste lid is niet van toepassing als:
 - a. het vastmaken direct bij aankomst op de meerplaats gebeurt door de bemanningsleden die aan boord zijn;
 - b. wordt gehandeld door een gediplomeerd bootman;
 - c. het zeeschip wordt verhaald langs een kade, zonder daarvan volledig los te komen; of
 - d. de werkzaamheden worden verricht in het kader van de opleiding tot bootman, onder verantwoordelijkheid van een gediplomeerd bootman.

Artikel 2.17 Hond aan boord

Ligplaatshouders die (een) hond(en) aan boord van hun vaartuig hebben, zijn, indien ambtenaren die belast zijn met de zorg voor de nakoming van de bij of krachtens deze verordening gegeven voorschriften dit verlangen, verplicht om deze hond(en) bij het betreden van het vaartuig door die ambtenaren en gedurende hun verblijf aan boord vast te leggen en vastgelegd te houden.

Artikel 2.18 Zeilplanken e.d.

- 1. Het is eenieder verboden om zich in de havens en het gemeentelijk vaarwater met een zeilplank, jetski, hovercraft, waterscooter of daarmee vergelijkbaar vaartuig, dan wel zich met waterski's of daarmee vergelijkbare voorwerpen voort te bewegen.
- 2. Het college kan van het verbod in het eerste lid ontheffing verlenen.
- 3. Het college kan nadere voorschriften en beperkingen verbinden aan de ontheffing als bedoeld in het tweede lid.

Artikel 2.19 Verbod gebruik hoofdmotor

- 1. Het is verboden in door het college aangewezen gebieden op een afgemeerd schip de hoofdmotor in werking te hebben, met uitzondering van direct voor vertrek van het schip.
- 2. Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel 2.20 Reddingsmiddelen

Het is verboden een voor het redden van drenkelingen bestemd en daartoe in de omgeving van de havens en het gemeentelijk vaarwater aangebracht voorwerp te gebruiken voor een ander doel dan wel voor dadelijk gebruik ongeschikt te maken.

Artikel 2.21 Werkzaamheden

- 1. Het is verboden in de havens en het gemeentelijk vaarwater vaartuigen op te leggen, te doen opleggen, te (ver)bouwen, te doen (ver)bouwen, te vervangen, te doen vervangen, daaraan herstelwerkzaamheden, waaronder in ieder geval schoonmaak-, schilder- en andere conserverings- en ontgassingswerkzaamheden, te verrichten of te doen verrichten, droog te zetten of te doen zetten, te slopen of te doen slopen op andere dan door het collegeaangewezen plaatsen.
- 2. Het verbod als bedoeld in het eerste lid geldt niet voor zover het betreft:
 - a. het uitvoeren van noodreparaties;
 - b. het uitvoeren van kleine herstel- en onderhoudswerkzaamheden die worden uitgevoerd op een door het college aan te wijzen plaats.
- 3. Onverminderd het bepaalde in andere wetgeving is het verboden aan of op een vaartuigwerkzaamheden te verrichten wanneer deze nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.
- 4. Het college kan nadere regels stellen over het opleggen, bouwen, verbouwen, vervangen, herstellen, droogzetten en slopen van vaartuigen.

Artikel 2.22 Ontsmetten van schepen

1. Het is verboden een schip of de lading te ontsmetten door het te behandelen met gassen of stoffen die gassen afstaan.
2. Het is verboden een schip, geladen met losgestorte bulkloading in vaste vorm die is behandeld met gassen of stoffen die gassen afstaan, te ontsmetten, tenzij dit wordt gedaan door een gasmeetdeskundige, die in het bezit is van een bewijs van vakbekwaamheid als bedoeld in artikel 71, tweede en vierde lid, van de Wet gewasbescherming en biociden, voor het schip een verklaring is afgegeven dat het schip en de lading voldoende vrij zijn van gassen of stoffen.
3. Het college kan van de in het eerste en tweede lid gestelde verboden ontheffing verlenen.

Beroepsvaart

Artikel 2.23 Laden en lossen

1. Het is verboden om zonder toestemming van de havenmeester met een vaartuig te laden of te lossen, waaronder ook bunkeren wordt begrepen.
2. Het college kan nadere regels stellen over het laden en lossen van vaartuigen.

Artikel 2.24 Bunkeren

1. Het is verboden te bunkeren, tenzij:
 - a. de daarbij betrokken schepen beschikken over een bunkercontrolelijst die volledig, positief en naar waarheid is ingevuld;
 - b. deze bunkerlijst is ondertekend door de voor het bunkeren verantwoordelijke personen;
 - c. tijdens het bunkeren het daarover in de bunkercontrolelijst gestelde wordt nageleefd.
2. De bunkercontrolelijst wordt tijdens en tot vierentwintig uur na het einde van de bunkering aan boord van de daarbij betrokken schepen gehouden.
3. Als meer dan één bunkerlichter betrokken is bij de aanlevering van een partij bunkerolie vult iedere bunkerlichter voor zich een afzonderlijke bunkercontrolelijst in, die wordt ondertekend door bij de bunkering betrokken partijen.

Artikel 2.25 Stuwadoorsmaterieel en garneren van goederen

1. Het is verboden om zonder toestemming van de havenmeester na afloop van de laad- en loswerkzaamheden stuwadoorsmaterieel op of bij gemeentelijke werken en wegen achter te laten.
2. Het is verboden om goederen, die met vorkhefwagens moeten worden verwerkt, op of bij gemeentelijke werken en wegen anders op te slaan dan met gebruikmaking van houten onderliggers van voldoende dikte om bij het onderschuiven van de vork beschadiging aan het oppervlak van de gemeentelijke werken en wegen te voorkomen.

Hoofdstuk 3 Veiligheid en milieu

Artikel 3.1 Milieuschade en hinder veroorzakende stoffen

1. Onverminderd andere wetgeving is het verboden voor het milieu schadelijke en verontreinigende vloeistoffen, vaste stoffen en voorwerpen overboord of van de wal in de havens en het gemeentelijk vaarwater te werpen, te laten vallen, te pompen of te laten vloeien.
2. Het is verboden rook, dampen, gassen, stof of stoom op een zodanige wijze uit een vaartuig te laten ontsnappen die daardoor nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.
3. De verboden, genoemd in dit artikel, zijn niet van toepassing indien wordt gehandeld in overeenstemming met:
 - a. een vergunning afgegeven bij of krachtens de geldende milieuwetgeving;
 - b. een door het college verleende ontheffing in gevallen waarin de wet niet voorziet.
4. Indien gebruik van een stroomvoorziening wenselijk is, is de schipper verplicht aan te sluiten op walstroom, voor zover de gemeente hierin voorziet, teneinde geluidshinder te voorkomen.

Artikel 3.2 Gebruik afvalverbrandingsoven

Het is eenieder verboden aan boord van een schip een afvalverbrandingsoven in gebruik te hebben.

Artikel 3.3 Aanwijzen stoffen

Het college kan stoffen die stank of hinder kunnen veroorzaken aanwijzen waarvoor nader bepaalde aanvullende risicobeheersende maatregelen getroffen dienen te worden.

Artikel 3.4 Vergunning ontvangstvoorzieningen

1. Het is verboden zonder vergunning van het college scheepsafval, overige schadelijke stoffen of restanten van schadelijke stoffen die rechtstreeks afkomstig zijn van zeeschepen die de haven aandoen in ontvangst te nemen.
2. Onverminderd artikel 1.4 kan het college voorschriften en beperkingen verbinden aan een vergunning als bedoeld in het eerste lid, die onder meer betrekking kunnen hebben op:
 - a. de soort ontvangstvoorzieningen en de veranderingen daarvan;
 - b. geschiktheid en beschikbaarheid van de ontvangstvoorzieningen;
 - c. de verplichting tot het in ontvangst nemen van scheepsafvalstoffen;
 - d. de soorten stoffen waarvoor de aanwijzing geldt;
 - e. het meedelen van het tarief van de kosten die in rekening worden gebracht aan schepen die scheepsafvalstoffen afgeven;
 - f. melden van ontvangst van scheepsafvalstoffen en het verstrekken van gegevens daaromtrent;
 - g. de maximale verblijfsduur van de ontvangen stoffen in de ontvangstvoorzieningen en het verstrekken van gegevens en houden van registratie daaromtrent, of;
 - h. het afleveren van de ontvangen stoffen.

Artikel 3.5 Voorkoming van nadelige gevolgen voor het milieu

1. Eenieder die met zijn vaartuig in de havens of op het gemeentelijk vaarwater verblijft, is verplicht het aan boord van zijn vaartuig aanwezige huisvuil te deponeren in de daarvoor bestemde door of vanwege de gemeente geplaatste containers.

2. De ligplaatshouder, dan wel de schipper, is verplicht:
 - a. zodanige maatregelen te nemen dat het te water geraken van (vloeistoffen en voorwerpen, die tot nadelige gevolgen voor het milieu kunnen leiden, wordt voorkomen;
 - b. onmiddellijk na het te water geraken van de in sub a genoemde (vloeistoffen en voorwerpen, daarvan mede kennis te geven aan de havenmeester en er zorg voor te dragen, dat deze vloeistoffen en voorwerpen onmiddellijk, of binnen de door de havenmeester te bepalen tijd, uit het water worden verwijderd.

Artikel 3.6 Verhalen van schepen

1. Het college kan een exploitant schriftelijk opdragen een schip te verhalen of te doen verhalen naar een andere ligplaats, als dit in het kader van de bescherming van de ordening, de veiligheid of het milieu in en in de omgeving van de haven noodzakelijk is.
2. Als geen gevolg wordt gegeven aan de opdracht een schip te verhalen kan het college het schip voor rekening en risico van de exploitant verhalen of doen verhalen.
3. In spoedeisende gevallen of als de exploitant onbekend is, kan het college het schip voor rekening en risico van de exploitant direct verhalen of doen verhalen.
4. De vorige leden gelden niet in gevallen waarin de burgemeester bevoegd is een bevel te geven als bedoeld in artikel 175 van de Gemeentewet.

Artikel 3.7 Reinigen van openbare kaden, terreinen en wegen

1. Onverminderd het bepaalde in de Algemene Plaatselijke Verordening van de gemeente zijn de gebruikers van de gemeentelijke werken en wegen, verplicht er op toe te zien dat, indien tengevolge van door hen of op hun last verrichte werkzaamheden, waaronder transporten mede zijn begrepen, restanten lading, emballage, garnering, vuilnis, puin, gruis, kalk, sintels, kolen, aarde, olieproducten of afvallen daarvan, smeer of daarmee vergelijkbare (vloeistoffen op de gemeentelijke werken en wegen na afloop van de werkzaamheden achterblijven, behoorlijk, zulks ter beoordeling van de havenmeester, te reinigen binnen 24 uren na beëindiging van de werkzaamheden, en indien die werkzaamheden langer dan een dag duren, ten minste één (1) maal per etmaal.
2. Indien de gebruikers aan de in het vorige bedoelde verplichting niet of niet tijdig voldoen, kan het college besluiten de schoonmaakwerkzaamheden op kosten van degenen, die het reinigen hebben nagelaten, te laten verrichten.

Hoofdstuk 4 Ligplaatsen

Algemeen

Artikel 4.1 Algemeen ligplaatsverbod

Onverminderd het bepaalde in het Binnenvaartpolitiereglement en in deze verordening is het eenieder verboden om zonder of in afwijking van een vergunning van het college met een vaartuig een ligplaats in te nemen of te hebben in de havens of het gemeentelijk vaarwater.

Pleziervaart

Artikel 4.2 Ligplaatsvergunning

1. Het is verboden om zonder of in afwijking van een vergunning van het college met een pleziervaartuig ligplaats in te nemen of te hebben in de havens of het gemeentelijk vaarwater.
2. Een vergunning als bedoeld in het eerste lid is een zomer-, winter- of jaarplaats.
3. Indien een ligplaats niet door een ligplaatshouder met een pleziervaartuig wordt ingenomen, is deze ligplaats een passantenligplaats.
4. Het is verboden om zonder schriftelijke toestemming van de havenmeester met een pleziervaartuig een passantenligplaats als bedoeld in het derde lid in te nemen of te hebben.
5. Het college wijst ligplaatsen aan in de havens of het gemeentelijk vaarwater als bedoeld in het eerste lid.
6. Het is te allen tijde verboden om in de winterperiode, die loopt van 1 oktober tot 1 april, op het pleziervaartuig te overnachten.

Artikel 4.3 Uitoefenen beroep of bedrijf

Het is verboden om zonder of in afwijking van een vergunning van het college een pleziervaartuig ook te gebruiken voor de uitoefening van enig beroep of bedrijf.

Artikel 4.4 Nadere regels

Het college kan nadere regels stellen over pleziervaartuigen.

Beroepsvaart

Artikel 4.5 Ligplaatsverbod

1. Het is verboden met een beroepsvaartuig ligplaats in te nemen of te hebben in de havens en het gemeentelijk vaarwater.
2. Het college wijst ligplaatsen aan in het gemeentelijk vaarwater waarvoor het verbod als bedoeld in het eerste lid niet geldt.
3. Het verbod in het eerste lid geldt niet voor de beroepsvaart die over toestemming van het college of de havenmeester beschikt om af te meren en/of ligplaats in te nemen op plaatsen die op de bij deze verordening behorende kaart voor de beroepsvaart zijn aangewezen.

Woonboten

Artikel 4.6 Ligplaatsvergunning

1. Het is verboden om zonder of in afwijking van een vergunning van het college met een woonboot ligplaats in te nemen of te hebben in de havens en het gemeentelijk vaarwater.
2. Onverminderd het bepaalde in artikel 1.4, weigert het college een vergunning als bedoeld in het eerste lid bij strijd met het ter plaatse geldende bestemmingsplan.

Artikel 4.7 Uitoefenen beroep of bedrijf

1. Het is verboden om zonder of in afwijking van een vergunning van het college een woonboot, waarvoor op grond van artikel 4.6 vergunning is verleend, ook te gebruiken voor de uitoefening van enig beroep of bedrijf.
2. Het verbod onder het eerste lid geldt niet voor het gebruik van een woonboot die op grond van of krachtens de Algemene plaatselijke verordening op daartoe aangewezen locaties voor prostitutiedoeleinden is toegestaan.
3. Het college kan nadere voorwaarden stellen aan de omvang van het gebruik als bedoeld in het eerste lid.

Artikel 4.8 Het opleggen, bouwen, verbouwen, vervangen, herstellen, droogzetten en slopen van vaartuigen

1. Het is verboden in de havens en het gemeentelijk vaarwater vaartuigen op te leggen, te doen opleggen, te (ver)bouwen, te doen (ver)bouwen, te vervangen, te doen vervangen, daaraan herstelwerkzaamheden, waaronder in ieder geval schoonmaak-, schilder- en andere conserverings- en ontgassingswerkzaamheden, te verrichten of te doen verrichten, droog te zetten of te doen zetten, te slopen of te doen slopen op andere dan door het college aangewezen plaatsen.
2. Het verbod als bedoeld in het eerste lid geldt niet voor zover het betreft:
 - a. het uitvoeren van noodreparaties;
 - b. het uitvoeren van kleine herstel- en onderhoudswerkzaamheden die worden uitgevoerd op een door het college aan te wijzen plaats.
3. Onverminderd het bepaalde in andere wetgeving is het verboden aan of op een vaartuig werkzaamheden te verrichten wanneer deze nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.
4. Het college kan nadere regels stellen over het opleggen, bouwen, verbouwen, vervangen, herstellen, droogzetten en slopen van vaartuigen.

Artikel 4.9 Woonverblijf anders dan op woonschip

1. Het is verboden een vaartuig, niet zijnde een woonboot, in de havens en het gemeentelijk vaarwater als woon- of nachtverblijf te gebruiken.
2. Het college kan van het verbod als bedoeld in het eerste lid ontheffing verlenen voor een bepaalde termijn.

Artikel 4.10 Nadere regels

Het college kan nadere regels stellen over woonboten.

Passagiersvaart

Artikel 4.11 Ligplaatsvergunning

Het is verboden om zonder of in afwijking van een vergunning van het college met een passagiersvaartuig, verhuurboot, watertaxi, pont of daarmee vergelijkbaar vaartuig ligplaats in te nemen of te hebben in de havens en in het gemeentelijk vaarwater.

Artikel 4.12 Nadere regels

Het college kan nadere regels stellen over passagiersvaartuigen, verhuurboten, watertaxi's, ponten of daarmee vergelijkbare vaartuigen.

Hoofdstuk 5 Handhaving

Artikel 5.1 Aanwijzingen

1. Het college kan mondeling of schriftelijk aanwijzingen geven in het belang van de ordening en veiligheid in de haven, in het bijzonder ter regeling van het scheepvaartverkeer, 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.
3. De vorige leden gelden niet in gevallen waarin de burgemeester bevoegd is een bevel te geven als bedoeld in artikel 175 van de Gemeentewet.

Artikel 5.2 Strafbepaling

Overtreding van het bij of krachtens deze verordening bepaalde wordt, voor zover strafbaarstelling niet al bij de wet is bepaald, gestraft met hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van de tweede categorie als bedoeld in het Wetboek van Strafrecht.

Artikel 5.3 Toezicht

1. Met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening is belast de havenmeester.
2. Voorts zijn met het toezicht als bedoeld in het eerste lid belast de daartoe door het college aangewezen personen.

Artikel 5.4 Binnentreden woning

De havenmeester en de als zodanig aangewezen toezichthouders zijn bevoegd om het als woning ingerichte (gedeelte van een) vaartuig te betreden zonder toestemming van de bewoner.

Hoofdstuk 6 Slotbepalingen

Artikel 6.1 Overgangsrecht

1. Alle vergunningen, ontheffingen en toestemmingen gegeven bij of krachtens de "Havenverordening" vervallen met de inwerkingtreding van deze verordening van rechtswege.
2. Op aanvragen om een vergunning of ontheffing die vóór de inwerkingtreding van deze verordening zijn gedaan en waarop door het college op het moment van inwerkingtreding van deze verordening nog niet is beslist, worden de desbetreffende bepalingen van deze verordening toegepast.
3. De intrekking van de "Havenverordening" op grond van artikel 6.3, heeft geen gevolgen voor de geldigheid van op basis van die verordening genomen nadere regels, beleidsregels en aanwijzingsbesluiten, indien en voor zover de rechtsgrond waarop deze besluiten zijn gebaseerd ook vervat is in deze verordening en voor zover deze besluiten niet eerder zijn vervallen of ingetrokken.

Artikel 6.2 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de dag na de bekendmaking.

Artikel 6.3 Intrekking voorgaande verordening

De "Havenverordening", vastgesteld op, wordt ingetrokken.

Artikel 6.4 Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als: "Havenverordening Twentekanalen.

Ondertekening,

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van.....

de griffier,

de burgemeester,

Toelichting bij de Havenverordening Almelo 2012

Algemene toelichting

De binnenhavens aan het Twentekanaal van de gemeenten Hengelo, Almelo, Enschede, Hof van Twente en Lochem vormen samen één van de grootste binnenhavens van Nederland. Deze binnenhavens hebben een belangrijke achterlandfunctie voor de haven van Rotterdam en zijn tevens een belangrijk onderdeel van Twente als logistiek centrum in Noordwest Europa.

Samen met Rijkswaterstaat en Regio Twente zetten de gemeenten een gezamenlijke koers uit op het gebied van beheer en de ontwikkeling van de havens.

De genoemde partijen hebben de ambitie uitgesproken om samenwerking aan te gaan teneinde de best mogelijke omstandigheden te scheppen voor het verder professionaliseren van de haventaken en om op die wijze goed te kunnen inspelen op de vragen en wensen van de gebruiker en zodoende de Twentse economie verder te helpen.

Als opmaat naar een toekomstig Twents havenbedrijf of andere mogelijke rechtsvorm zijn de gemeenten gestart met ingang vanmet een bestuursovereenkomst.

Met de bestuursovereenkomst zijn afspraken gemaakt de gezamenlijke aanpak van havengerelateerde taken zoals het havenmeesterschap, onderhoud en beheer van havens en kades, scheepsregistratie, een gezamenlijke exploitatiebegroting en een gemeenschappelijke havenverordening.

De gemeenschappelijke havenverordening

Voor de opzet van een gezamenlijk havenverordening maken we gebruik van de Havenverordening Almelo 2012 en het concept VNG model dat in 2013 is uitgebracht.

Beide modellen zijn met elkaar vergeleken en dat heeft geleid tot de onderhavige versie. Een redelijk uitgebreide verordening, omdat het de havenzaken moet regelen voor 5 Twentse havengemeenten; Almelo, Enschede, Hengelo, Hof van Twente en Lochem.

Gekozen is om ook deze havenverordening te laten gelden voor de (jacht)havens en de openbare wateren die bedoeld zijn voor de recreatie- en de beroepsvaart.

Van cruciaal belang uit oogpunt van openbare orde en veiligheid en niet te verbijzonderen naar een afzonderlijke verordening.

De Havenverordening geldt voor die havens en openbare wateren die op de kaart zijn ingetekend, welke deel uitmaakt van de verordening.

Er is bewust gekozen om de havens die voor bedrijfsmatige doeleinden worden gebruikt en die meestal deel zullen uitmaken van een inrichting als bedoeld in de Wet milieubeheer, buiten het toepassingsbereik van deze verordening te laten.

De reden hiervoor is enerzijds dat het gebruik van deze havens vallen onder de milieuwetgeving en anderzijds om dubbele regeling te voorkomen.

Verkeersregels op het water¹

Scheepvaartverkeerswet (Svw)

De Scheepvaartverkeerswet (Svw) is de basis van alle verkeersregels voor de scheepvaart in Nederland. Hierin staan algemene regels voor het veilige en vlotte verloop van het scheepvaartverkeer. Deze regels zijn verder uitgewerkt in onder meer het Binnenvaartpolitiereglement (BPR).

Artikel 42 van de Svw bepaalt dat de bevoegdheid van de gemeenteraad tot het stellen van regels ten aanzien van het onderwerp waarin deze wet voorziet gehandhaafd blijft, voor zover die regels niet in strijd zijn met de bij of krachtens deze wet gestelde regels.

Dit betekent dat de raad bevoegd is regels te stellen voor de binnenwateren voor zover de Svw niet van toepassing is.

Dit houdt in dat niet alles in de havenverordening is te vinden en dat de overige wetten en regelingen onverkort van toepassing zijn. Om de achtergronden en de afbakening van de bevoegdheden beter te begrijpen, gaan wij in op de verschillende regelingen.

¹ Bron: www.rijkswaterstaat.nl.

Het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) bevat voor de openbare wateren in het Rijk die voor de scheepvaart openstaan, bepalingen ter voorkoming van aanvaring of aandrijving op die openbare wateren. Het is niet nodig om zaken dubbel te regelen, reden waarom deze in deze verordening ontbreken.

De Scheepvaartwet regelt onder meer:

- de veiligheid en de doorstroming van het scheepvaartverkeer;
- het in standhouden en onderhouden van vaarwegen;
- het voorkomen of beperken van schade door het scheepvaartverkeer aan oevers, dijken, bruggen;
- het voorkomen of beperken van verontreiniging door scheepvaart.

Op 24 juli 2010 is de Scheepvaartwet gewijzigd. Eén van de wijzigingen is de aanpassing van het alcoholpromillage dat omlaag is gegaan van 0,8 naar 0,5 promille. Dit geldt zowel voor de beroeps- als recreatievaart (zie artikel 27 Svw).

Voor de beroepsvaart is het voor de veiligheid van belang dat ladinggegevens correct zijn gemeld. Het niet of opzettelijk foutief melden van ladinggegevens is nu strafbaar als economisch delict.

Onlangs is de Regeling snelle motorboten Rijkswateren 1995 aangepast waardoor de grenzen van de snelvaartgebieden iets verlegd zijn en er op sommige plaatsen het hele jaar snel gevaren mag worden. De Twentse gemeenten vallen niet onder de uitzondering, reden waarom in deze havenverordening hierover regels zijn opgenomen.

Binnenvaartpolitiereglement (BPR)

De verkeersregels voor de binnenvaart zijn verder uitgewerkt in het BPR. In het BPR staan bijvoorbeeld de voorrangsregels, regels over verlichting en geluidsseinen, en verkeerstekens. De voorrangsregels op de vaarweg zijn minder strak vastgelegd dan die op de weg, van schippers wordt verwacht dat zij handelen vanuit het principe van 'goed zeemanschap'.

In het BPR zijn de eisen vastgelegd die aan de bouw, de inrichting en de uitrusting van een (vracht)schip worden gesteld. Ook regelt deze wet de eisen die aan de vakbekwaamheid van schippers wordt gesteld, bijvoorbeeld wanneer een groot vaarbewijs is vereist.

Besluit administratieve bepalingen Scheepvaartverkeer (Babs)

Het Babs bepaalt wanneer een officieel verkeersbesluit nodig is. Dit is het geval bij het plaatsen van gebods- en verbodsborden. Een ligplaatsverbod wordt weer niet geregeld via een verkeersbesluit, omdat op de meeste vaarwegen al een algemeen ligplaatsverbod (vanuit het BPR) geldt. Dan is juist een verkeersbesluit nodig voor het aanwijzen van ligplaatsen waar schepen (tijdelijk) mogen aanmeren.

In de havenverordening is dat geregeld doordat het college plaatsen aanwijst waar de pleziervaart een ligplaats mag innemen en waar dat voor de beroepsvaart geldt.

- Voor de pleziervaart zijn in de eerste plaats aangewezen de drie havens: Jachthaven Almelo Centrum, Jachthaven De Brug en Jachthaven AWW. Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd andere havens of plaatsen hiervoor aan te wijzen.
- De beroepsvaart mag slechts aanmeren en ligplaats innemen op de daartoe aangewezen plaatsen. Het betreft de havens Dollegoor, Bedrijvenpark Twente, Binnenhaven (Turfkade) en de Buitenhaven.
- In de 3e insteekhaven van Dollegoor zijn sinds jaar en dag 3 prostitutieboten aanwezig die als zodanig kunnen blijven functioneren. Deze passen in het prostitutiebeleid van de gemeente Almelo.

Inpassing Hengelo, Enschede, Hof van Twente en Lochem

Regeling snelle motorboten Rijkswateren 1995

Met het oog op een veilige regulering van het verkeer op het water, gelden voor snelle motorboten speciale regels.

Een snelle motorboot is een klein schip, korter dan 20 meter, dat sneller kan varen dan 20 km/u. Hieronder vallen ook waterscooters. Voor waterscooters gelden dus dezelfde regels als voor snelle motorboten.

Naast een geldig vaarbewijs moet een bestuurder van een snelle motorboot/waterscooter tenminste 18 jaar zijn, een registratiebewijs van zijn vaartuig hebben, moet hij voorkomen dat hij andere watergebruikers hindert of in gevaar brengt en moet hij voorkomen dat de motor van zijn vaartuig onnodig lawaai maakt of onnodig draait als het vaartuig stilligt. Er moet ook rekening worden gehouden met de beroepsvaart en in het bijzonder met de golfslag en zuiging die deze schepen kunnen veroorzaken en de grote dode hoek van soms 350 meter.

Snelvaren mag niet overal. Op de kaart Snelvaargebieden 2011 staat vermeld waar dit is toegestaan. Deze kaart heeft alleen betrekking op vaargebieden die door Rijkswaterstaat worden beheerd.

Op het water geldt voor snelle motorboten een landelijke maximumsnelheid van 20 km/u, tenzij anders is bepaald. In bepaalde vaar- en natuurgebieden kunnen lagere maximumvaarsnelheden gelden. Waterskiën mag alleen in gebieden die voor deze sport zijn aangewezen. Behalve de bestuurder van de boot moet er tijdens het waterskiën een tweede persoon van tenminste 15 jaar aan boord zijn, die voortdurend de directe omgeving in de gaten houdt. Het waterskiën mag geen onveilige situaties of overlast voor anderen veroorzaken. Tijdens het waterskiën gelden verder regels als voor het varen met een snelle motorboot.

Rijkswaterstaat en de Dienst Waterpolitie van het KLPD handhaven de regels op de rijkswaterwegen. Deze diensten letten vooral op vaargedrag en vaarbewijzen. De Waterpolitie let daarnaast ook op bijvoorbeeld alcoholgebruik. Zowel Rijkswaterstaat als de Waterpolitie zijn bevoegd om bij overtreding boetes uit te delen.

In de havens en in het gemeentelijk vaarwateren is het zonder vergunning van het college niet toegestaan om met snelle motorboten, waaronder waterski, te varen. De havenmeester en andere daartoe aangewezen toezichthouders zijn belast met de handhaving.

Wrakkenwet

Tot slot is het nog relevant kort de Wrakkenwet aan te halen. In deze wet zijn bepalingen vastgelegd over de opruiming van vaartuigen en andere voorwerpen, in openbare wateren gestrand, gezonken of aan de grond geraakt of in waterkeringen of andere waterstaatswerken vastgeraakt.

Algemene wet bestuursrecht

De havenverordening is ook aangepast aan de Algemene wet bestuursrecht. Naast de terminologie is de mogelijkheid van administratief beroep van besluiten van de havenmeester op het college van burgemeester en wethouders (hierna: het college) gewijzigd. De reguliere rechtsbeschermingsmogelijkheden van de Awb zijn van toepassing. Dit houdt in dat tegen een besluit van of namens het college bezwaar binnen zes weken na datum bekendmaking van het besluit mogelijk is bij het college. Tegen het besluit op bezwaar van het college kan binnen zes weken in beroep bij de rechtbank worden opgekomen. Vervolgens staat tegen de uitspraak van de rechtbank hoger beroep open op de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Ook zijn de bevoegdheden gewijzigd; deze zijn alle toegekend aan het college, die deze bevoegdheden grotendeels mandateert aan de havenmeester. Dit achten wij vanuit de verantwoordelijkheid van het college een betere verdeling. De havenmeester oefent deze bevoegdheden niet op eigen gezag uit maar in naam van het college. De Awb regelt de verhouding tussen de mandaatgever en de gemandateerde.

In de artikelgewijze toelichting wordt, voor zover de artikelen niet voor zich spreken, nader ingegaan op de bedoeling van de specifieke regeling.

Opbouw verordening

In hoofdstuk 1 staan de algemene regels die voor alle bij deze verordening aangewezen wateren gelden. Hoofdstuk 2 bevat ordebepalingen, zoals de verboden die voor alle vaartuigen gelden en in paragraaf 2.2 zijn voor de beroepsvaart extra specifieke bepalingen opgenomen.

Hoofdstuk 3 over de veiligheid en milieu is slechts van toepassing voor zover andere milieuwetgeving of de APV niet van toepassing zijn.

In hoofdstuk 4 zijn de specifieke regelingen voor ligplaatsen opgenomen. Het betreft regels voor de pleziervaart (§ 4.2), de beroepsvaart (§ 4.3), de woonboten (§ 4.4) en de passagiersvaart (§ 4.5). Verder is ieder college van burgemeester en wethouders bevoegd over de verschillende onderwerpen nadere regels vast te stellen. Dit gebeurt in een of meer separate besluiten van het college.

Artikelgewijze toelichting

Artikelen die duidelijk zijn, behoeven geen nadere toelichting. Hieronder wordt slechts een korte toelichting op die artikelen gegeven die dat behoeven.

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1.1 Begripsomschrijvingen

In dit artikel worden een groot aantal begrippen die in de verordening worden gehanteerd, gedefinieerd.

Artikel 1.2 Toepassingsgebied

Hiermee komt tot uitdrukking dat deze verordening niet op alle wateren van toepassing is. De verordening geldt alleen voor de havens en het gemeentelijk vaarwater in de Twentse gemeenten die als zodanig zijn aangewezen. Hiermee wordt voorkomen dat de raad van de Twentse gemeenten regels stelt over wateren die niet onder hun beheer vallen, zoals provinciale- en rijkswateren of water van particulieren.

Artikel 1.3 Vergunningen en ontheffingen

De vergunning geeft het recht om een ligplaats in de aangewezen wateren in te nemen. De vergunninghouder moet voldoen aan de voorschriften die aan de vergunning zijn verbonden.

Artikel 1.4 Weigeringsgronden vergunning en ontheffing

Deze weigeringsgronden gelden voor alle aanvragen om vergunning en/of ontheffing. Daarnaast zijn aanvullend specifieke weigeringsgronden opgenomen daar waar het opportuun is. Verwezen wordt naar het betreffende artikel.

Artikel 1.5 Wijzigings-, schorsings- en intrekingsgronden vergunning of ontheffing

Op grond van dit artikel is het college bevoegd om een verleende vergunning of ontheffing te wijzigen, schorsen of in te trekken. De in dit artikel vermelde gronden zijn niet limitatief en de regeling is geen gesloten stelsel. Op basis van dit artikel kan het college een verleende vergunning of ontheffing intrekken bij onregelmatigheden en bij verstoring van de dagelijkse goede gang van zaken door bijvoorbeeld onaangepast en/of onwenselijk gedrag van de ligplaatshouder, de schipper of bezoekers van een vaartuig.

Artikel 1.6 Persoonlijk karakter van de vergunning of ontheffing

De vergunning is persoonlijk en in beginsel niet overdraagbaar. Het college kan in nadere regels bepalen in welke gevallen de vergunning of ontheffing overdraagbaar is.

Artikel 1.7 Indienen aanvraag

Artikel 1:3 lid 3 Awb verstaat onder een aanvraag een verzoek van een belanghebbende, een besluit te nemen. Een besluit (artikel 1:3 lid 1 Awb) is een schriftelijke beslissing van een bestuursorgaan, inhoudende een publiekrechtelijke rechtshandeling. Een belanghebbende is volgens artikel 1:2 lid 1 Awb degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken. Slechts tegen een besluit als bedoeld in artikel 1:3 lid 1 Awb, kan volgens artikel 7:1 Awb bezwaar worden gemaakt.

In de regels behoort een aanvraag schriftelijk te geschieden waarop in de regel een voor bezwaar en beroep vatbaar besluit volgt. In sommige gevallen is het niet werkbaar om voor elke toestemming een schriftelijke aanvraag in te dienen waarop ook schriftelijk moet worden gereageerd. Zo is het niet praktisch om een schriftelijke toestemming te verlenen in gevallen van nood. Daarom is in artikel 1:7 lid 4 bepaald dat ingeval van spoed of indien het een eenmalige gedraging of een handeling van korte duur betreft, een aanvraag mondeling bij de havenmeester kan worden gedaan en zal in de regel de havenmeester daarop ook mondeling besluiten. Tegen een mondeling besluit staat geen bezwaar of beroep open.

Artikel 1.8 Beslistermijn

Er is aansluiting gezocht bij de beslistermijn van 8 weken uit de Algemene wet bestuursrecht. Omdat er situaties kunnen zijn waarin het college niet binnen 8 weken kan beslissen, is de mogelijkheid geboden om deze termijn met maximaal 8 weken te verdagen.

Artikel 1.9 Uitsluiting Lex Silencio Positivo

De Lex Silencio Positivo houdt in dat positieve fictieve beschikkingen bij het niet tijdig beslissen op een aanvraag ontstaan. Deze wet is van toepassing op de diensten die vallen onder de Europese Dienstenrichtlijn. Om dwingende redenen van algemeen belang, zoals de openbare orde en veiligheid kan van deze wet worden afgeweken. Dit moet uitdrukkelijk worden bepaald in de betreffende wettelijke regeling. Op de in dit artikel genoemde artikelen is de Dienstenrichtlijn (mogelijk) van toepassing. Deze artikelen zijn met name gericht op de orde en veiligheid op het water en de directe omgeving van het water. Daarom is de werking van deze wet in deze gevallen uitgesloten.

Artikel 1.10 Normadressaat

In dit artikel komt tot uitdrukking wie verantwoordelijk is voor de naleving van de regels van of uit deze verordening. Dit artikel is met name van belang bij de handhaving van de regels door het opleggen van een last onder bestuursdwang als bedoeld in artikel 125 van de Gemeentewet dan wel een last onder dwangsom als bedoeld in artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht.

Artikel 1.11 Voeren registratienummer en naam

Het voeren van registratienummer en naam is slechts verplicht als het college nadere regels stelt.

Artikel 1.12 Aanwijzingen en toestemmingen

Hetgeen in de toelichting op artikel 1.7 staat, geldt ook voor het bepaalde in dit artikel.

Artikel 1.13 Aanwijzing havenmeester

Geen toelichting benodigd.

Hoofdstuk 2 Ordebepalingen

Artikel 2.1 Overlast van en aan vaartuigen

Het is niet toegestaan overlast in welke vorm dan ook te veroorzaken voor de naaste ligplaatshouders noch voor de bewoners in de directe omgeving van een (jacht)haven. Daarom is het bijvoorbeeld niet toegestaan radio's, cd-spelers e.d. te gebruiken, muziekinstrumenten te bespelen en/of luidruchtig te communiceren indien zulks hoorbaar is buiten een vaartuig. Als voorschrift kan het college bijvoorbeeld bepalen dat tussen 22.30 uur en 07.00 uur op het gehele terrein absolute stilte moet heersen.

Artikel 2.9 Verbod tot baden en duiken

Dit artikel beoogt met name de vrijheid voor het scheepvaartverkeer te waarborgen buiten de door burgemeester en wethouders aangegeven openbare zwemplaatsen. Tevens wordt met dit artikel de veiligheid te water vergroot. De bevoegde ambtenaren kunnen mede op basis hiervan de nodige aanwijzingen of waarschuwingen geven en zonodig optreden.

Artikel 2.11 Onbeheerd drijvende vaartuigen en drijvende voorwerpen

Hiermee heeft de gemeente de mogelijkheid in te grijpen in verband met het ordelijk verloop en veiligheid. Met dit artikel kan schade die onbeheerde schepen en drijvende inrichtingen of voorwerpen kunnen veroorzaken, worden voorkomen en/of beperkt.

Artikel 2.12 Gebruik van voorstuwers

Dit artikel heeft mede tot doel de ondermijning van kaden tegen te gaan.

Artikel 2.14 Bagger- of bergingswerkzaamheden en dreggen

Met dit artikel wordt voorkomen dat er eventueel schade ontstaat aan kunstwerken.

Artikel 2.21 Werkzaamheden

Voorkomen wordt dat her en der boten uit het water worden gehaald of in het water worden geladen. Door middel van vergunning kunnen voorschriften worden gesteld, waardoor met name schade aan de waterkant en kaden kan worden voorkomen.

Het is in ieder geval verboden in, om en aan een vaartuig werkzaamheden te verrichten voor zover deze bestaan uit het boren, lassen, slijpen, schuren, polijsten, schroeven, timmeren, schilderen en hiermee vergelijkbare werkzaamheden. Het is evenmin toegestaan aan motoren te sleutelen, deze te verversen en/of hiermee proef te draaien.

Wel is het mogelijk in overleg met en volgens afspraak met de havenmeester, voor herstellingen aan een vaartuig uit te wijken naar een door de havenmeester geadviseerde plaats. Regulier en/of groot onderhoud moeten plaatsvinden op een daarvoor bedoelde scheepswerf. Deze bepaling is mede bedoeld om overlast voor omwonenden van een haven te voorkomen.

Om een ordelijk verloop en de veiligheid in de havens en de openbare wateren maar ook de veiligheid voor omwonenden en het effect op de omgeving in de hand te houden, is het verboden de hier genoemde werkzaamheden uit te voeren. Om het verbod een niet te ruime strekking te geven, is in het tweede lid een uitzondering gemaakt voor het uitvoeren van noodreparaties.

Kleine herstel- en onderhoudswerkzaamheden zijn slechts toegestaan op een door het college aan te wijzen plaats. Dit betekent dat in de havens en de aangewezen openbare wateren - op noodreparaties na - geen enkel herstel- en onderhoudswerk is toegestaan, tenzij het een door het college aangewezen gebied betreft. De bescherming van de omgeving en de rust in de havens zijn belangrijke beweegredenen voor het opnemen van dit verbod.

Artikel 2.25 Stuwadoorsmaterieel en garneren van goederen

Hiermee wordt beoogd dat zowel restanten als gereedschap wordt opgeruimd. Men kan hiermee voorschriften stellen aan gebruik van kaden en oevers.

Hoofdstuk 3 Veiligheid en milieu

Artikel 3.7 Reinigen van openbare kaden, terreinen en wegen

Niet alleen de schippers hebben de in deze verordening gestelde verplichting maar eenieder onder wiens verantwoordelijkheid de lossing of de belading van een vaartuig plaatsvindt. De aannemer, bouwhandelaar, betonfabrikant, enzovoort, die in zijn opdracht op de wal materiaal laat lossen op zijn loswal, heeft ook de verplichting toe te zien, dat de lossing op een behoorlijke manier geschiedt, dat wil zeggen dat het materiaal op de juiste plaats op zijn loswal gelost wordt en dat geen materiaal gedeponeerd wordt in de vaarweg of op de taluds. Zij beschikken over de mogelijkheid en hebben ook de verplichting bij niet juiste lossing deze te doen stoppen.

Hoofdstuk 4 Ligplaatsen

De systematiek van hoofdstuk 4 dat over ligplaatsen gaat is als volgt. In paragraaf 4.1 is een algemeen ligplaatsverbod opgenomen; dit geldt voor alle vaartuigen en de aangewezen havens en openbare wateren. Vervolgens worden in de paragrafen erna het soort vaartuig beschreven waarvoor eigen specifieke regels gelden. Zo gelden aanvullende regels voor de pleziervaart in paragraaf 4.2, de beroepsvaart in paragraaf 4.3, woonboten in paragraaf 4.4 en de passagiersvaart in paragraaf 4.5.

Artikel 4.1 Algemeen ligplaatsverbod

Deze bepaling waakt er onder meer voor dat de gemeente ontsierd wordt door drijvende opslagplaatsen, winkels, kantoorruimten, e.d.

Artikel 4.6 Ligplaatsvergunning

Hiermee wordt uitvoering gegeven aan het door de gemeenteraad vastgestelde woonschepenbeleid. Aanvragen voor nieuwe woonschepen worden getoetst aan het bestemmingsplan. Als ligplaats wordt verzocht op een als zodanig in het bestemmingsplan bestemde locatie dan verleent het college de vergunning, voor zover er overigens geen andere weigeringsgronden zijn.

Artikel 4.7 Uitoefenen beroep of bedrijf

Op grond van dit artikel is het verboden om woonboten te gebruiken voor het uitoefenen van een beroep of bedrijf. Dit verbod geldt echter niet voor de locaties die in overeenstemming zijn met het prostitutiebeleid zoals dit in de Algemene plaatselijke verordening (APV) is vertaald. Artikel 3:4 APV, zoals dit ten tijde van de vaststelling van deze havenverordening luidt, bepaalt dat het verboden is een seksinrichting of een escortbedrijf te exploiteren of wijzigen zonder vergunning van de burgemeester respectievelijk het college. De burgemeester kan voor de exploitatie van maximaal drie seksinrichtingen vergunning verlenen, met dien verstande dat uitsluitend vergunning kan worden verleend voor de exploitatie van een seksinrichting die is gevestigd in het gebied aan de Dollegoorweg zoals aangewezen in de bij de APV onder bijlage I opgenomen tekening, met een maximum van één seksinrichting gevestigd in maximaal drie woonschepen.

Volgens de toelichting op de APV, is vastgelegd hoeveel seksinrichtingen zich maximaal mogen vestigen in de gemeente Almelo en waar deze inrichtingen mogen worden gevestigd. De aanwijzing van de vestigingsplaatsen is tot stand gekomen na een publieke discussie en openbare hoorzittingen. De bedoelde gebieden, waaronder het gebied aan de Dollegoorweg, zijn daarbij naar voren gekomen als gebieden waar een vestiging van een seksinrichting als acceptabel moet worden beschouwd. Hierbij is wel een maximum gesteld aan het aantal seksinrichtingen dat het betreffende gebied kan hebben uit het oogpunt van de bescherming van de openbare orde, veiligheid en het woon- en leefmilieu.

Hoofdstuk 5 Handhaving

Artikel 5.4 Binnentreden woning

Dit artikel is opgenomen omdat in het kader van de Havenverordening sprake kan zijn van het betreden van een woning omdat hieronder tevens een woning aan boord van een schip moet worden verstaan. Bovendien is een woonboot voor woondoeleinden zonder meer een woning. Hoofdstuk 5 van de Algemene wet bestuursrecht regelt de specifieke bevoegdheden bij handhaving. Een toezichthouder is een persoon, bij of krachtens wettelijk voorschrift belast met het houden van toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens enig wettelijk voorschrift.

Titel 5.2. van de Algemene wet bestuursrecht, die het toezicht op de naleving regelt, bevat de regels en bevoegdheden van een toezichthouder. Artikel 4:15 Awb bepaalt dat een toezichthouder bevoegd is, met medeneming van de benodigde apparatuur, elke plaats te betreden met uitzondering van een woning zonder toestemming van de bewoner. Dit vloeit uit artikel 12 van de Grondwet die het huisrecht regelt en de bewoners bescherming biedt tegen schending hiervan. Er kunnen echter situaties zijn waarbij het noodzakelijk kan zijn een woning zonder toestemming van de bewoner te betreden. Het betreden van woning is dan wel mogelijk maar daarbij moeten de wettelijke waarborgen worden nageleefd. De Algemene wet op het binnentreden moet in dat geval worden nageleefd.

Volgens artikel 149a van de Gemeentewet kan de raad bij verordening personen aanwijzen die woningen mogen binnentreden zonder toestemming van de bewoner. Het moet gaan om personen die belast zijn met het toezicht op de naleving (of de opsporing van de overtreding) van bij verordening gegeven voorschriften die strekken tot handhaving van de openbare orde of veiligheid of bescherming van het leven of de gezondheid van personen. In dit artikel is van deze bevoegdheid gebruik gemaakt. Bij de inzet van dit middel moeten de betreffende toezichthouders zich houden aan de voorschriften van de Algemene wet op het binnentreden. Zo is voor het binnentreden zonder toestemming bij toepassing van bestuursdwang machtiging nodig van het college.

Bijlage 2

Methodiek grondslag berekenen havenheld

In overleg met een afgevaardigde van Schuttevaer is onderzocht welke methodiek het beste gehanteerd kan worden voor het berekenen van de hoogte van het havengeld. Randvoorwaarden daarbij waren:

- Eerlijke methode voor de schippers
- Eenvoudig en uniform voor alle havens
- Beperkte financiële gevolgen voor de gemeenten

Het resultaat is een methode, waarbij er wordt betaald naar de maximale diepgang die men (in de toekomst na verruiming) overal op de Twentekanalen kan benutten; 2.80 meter diepgang.

Vanaf Eefde tot aan sluis van Delden is deze diepgang er al, de rest volgt over een paar jaar. Het hanteren van deze methodiek heeft het positieve effect voor de grotere schepen klasse IV en V dat zij niet meer hoeven te betalen voor wat zij niet mee kunnen nemen en maakt voor hen de bestemming Twentekanalen aantrekkelijker. Uit berekeningen met de havenmeester van Hengelo blijkt dat de gevolgen hiervan minimaal zijn als we daarnaast het havengeld overal op de Twentekanalen gelijk trekken naar 12 cent per ton per week.

Voorts is het van belang dat er slechts één keer wordt betaald voor een verblijf op de Twentekanalen voor de duur van maximaal een week, ongeacht of men ligplaats inneemt in verschillende gemeenten. Dit zal de druk op bepaalde ligplaatsen in onze regio afnemen, doordat er betere spreiding komt. Met name Goor wordt dan ook aantrekkelijk om te liggen (dit is nu de duurste en minst bezochte locatie).

De deelnemende gemeenten hebben aangegeven dat de gevolgen van het invoeren van deze methodiek uiterst beperkt zijn. De methode is eenvoudig te “vertalen” in een nieuwe “gemeenschappelijke havengeldverordening Twentekanalen”

Beroepsprofiel Havenmeester Havenbedrijf Regio Twente, voor nu en in de toekomst.

De Havenmeester van een Havenbedrijf werkt zowel van achter een bureau als buiten in de open lucht maar ook vanaf het water. Afhankelijk van de grootte van de haven (of ander toegewezen gebied) wordt de Havenmeester belast met de gehele regio of onderdeel van een Havenbedrijf.

Binnen het "Havenmeesterschap" zijn er landelijk verschillende niveaus te onderscheiden. De middelbare Havenmeester houdt zich bezig met de praktische controles, het doorgeven van de ondervonden zaken en het reageren op mogelijke bijzonderheden en inning van de havengelden.

De hogere Havenmeester houdt zich bezig met het aansturen van verschillende middelbare Havenmeesters óf neemt zelf een gebied, of onderdeel van een gebied, voor zijn/haar rekening.

De wetenschappelijke Havenmeester houdt zich bezig met beleidstechnische en specialistische vraagstukken en zal leiding geven aan een groep "ondergeschikte" Havenmeesters.

Het takenpakket van de praktische Havenmeesters beslaan het controleren van de veiligheidsgelateerde aspecten tijdens de dagelijkse werkzaamheden in de haven, het controleren van de diepgang in de haven (en het doorgeven indien dit niet zo is, zodat men actie kan ondernemen) en het controleren van de 'kade' (of deze nog wel aanmerende schepen kan accepteren).

De specialisatiegebieden kunnen Verkeer, Veiligheid van Transport, Veiligheid van Haven en Wetgeving en Handhaving beslaan. Dit geldt voor de grotere havens, zoals die in Rotterdam of IJmuiden maar wellicht ook straks voor het Havenbedrijf Regio Twente.

De Havenmeester heeft geen '9 tot 5' mentaliteit, aangezien de veiligheid in de havens 24 uur per dag, 7 dagen in de week gegarandeerd dienen te worden.

Huidige situatie havenmeesters Hengelo, Enschede, Almelo, Lochem en de Hof:

Behalve de gemeente Hengelo hebben de andere gemeenten geen full time havenmeester. Bij deze gemeenten zijn de taken van de havenmeesters verweven met andere taken. Dit varieert van werkzaamheden als boa en of andere toezicht- en handhaving taken in de openbare ruimte. De havenmeesters houden zich nu feitelijk bezig met de praktische controles, het doorgeven van de ondervonden zaken en het reageren op mogelijke bijzonderheden en inning van de havengelden. Het opleidingsniveau van de havenmeesters is divers.

Op dit moment is er dan ook geen sprake van middelbare, hogere en wetenschappelijke functies binnen het havenmeesterschap. Dit hoeft nu ook nog niet, dit moeten we zien als een ontwikkeling, een groeimodel! Dit doen we samen! De belangrijkste haventaken zijn nu direct gerelateerd aan het innen van de havengelden. Deze taken vinden nu niet plaats vanaf het water.

Welke taken blijven er voor de havenmeester over indien het innen van de havengelden plaats vindt bij sluis Eefde en zijn deze taken te bundelen:

Hoe kijkt Rijkswaterstaat aan tegen een havenmeester en wat verwacht Rijkswaterstaat van een havenmeester. Rijkswaterstaat verwacht meer van een havenmeester dan alleen maar het innen van havengelden. De praktische taken van de havenmeesters beslaan voor Rijkswaterstaat ook het controleren van de veiligheidsgelateerde aspecten tijdens de dagelijkse werkzaamheden in de haven, het controleren van de diepgang in de haven (en het doorgeven indien dit niet zo is, zodat men actie kan ondernemen) en het controleren van de 'kade' (of deze nog wel aanmerende schepen kan accepteren).

Daarnaast heeft Rijkswaterstaat aangegeven te willen gaan bezuinigen. Hoe verhouden deze bezuinigingen zich tot de ontwikkelingen en de taken van de havenmeesters in relatie tot het Havenbedrijf Twente. Dat zal in de toekomst moeten blijken. Geconcludeerd dat er nog veel haventaken over blijven die uitgevoerd moeten worden. Niet alleen overdag maar ook in de weekenden. Ook s' nachts zal er in zekere zin minimaal een havenmeester bereikbaar moeten zijn. (piketdienst).

Deze taken zijn de beheertaken die er nu dus ook al zijn met daarnaast een grote verantwoordelijkheid als het gaat om toezicht en handhaving in de breedste zin van het woord.

Gezien de omvang van het gebied (Havenbedrijf Twente) heeft het in beginsel minimaal 2 havenmeesters nodig ook rekening houdend met vervanging etcetera. De havenmeesters die deze taak gaan uitvoeren zullen zo snel mogelijk kennis en ervaring moeten gaan opdoen van de havens waar zij nog geen specifieke plaatselijke kennis van hebben genomen.

Overgang:

1 Voorlopig met de huidige 5 havenmeesters (ongeveer 3 fte) door gaan.

2 Een regulier havenoverleg met de 5 havenmeesters met als kompas samen van idee naar werkelijkheid! Hierbij is de missie een succesvolle implementatie van scheepsregistratie bij sluis Eefde.

In dit overleg staat o.a. centraal. Doorvertaling van de nieuwe (gezamenlijke havenverordening), afstemmen beleid op ontwikkelingen, hoe verloopt de scheepsregistratie bij Eefde, bij elkaar in de keuken kijken, ervaringen uitwisselen, uitwisselbaarheid van inzetbaarheid en overige operationele taken. Bij dit overleg kunnen op basis van thema behandeling andere partners aansluiten. (bijvoorbeeld, Schuttevaer, Rijkswaterstaat, business, douane, etcetera) Uiteindelijk zal moeten blijken of alle taken uit te voeren zijn met maximaal 2 fte havenmeesters.

Opleidingen tot havenmeester:

De Havenmeester heeft verschillende niveaus om binnen te treden in de wereld van het vak Havenmeester. Afhankelijk van het niveau, zullen de exacte werkzaamheden worden vastgesteld. Zo zullen de MBO'ers zich bezig houden met minder vitale taken dan de HBO'ers en zo zullen de WO'ers de meeste verantwoordelijkheden dragen.

De verschillende niveau's behoeven ook verschillende instroomeisen. Zo dient men nu respectievelijk een VMBO-, HAVO- en VWO-diploma te hebben om toegelaten te worden tot de opleidingen in de transport/ toezichthoudende sector. Daar waar de MBO'ers veelal een vaktechnische opleiding moeten volgen in de 'Havenrichting', zullen de HBO'ers een maritieme of technische opleiding moeten volgen en zullen de WO'ers een technische of bedrijfskundige opleiding moeten volgen.

Afhankelijk van het niveau zal de opleidingsduur variëren van 3 tot 5 jaar. De opleidingen worden in zowel vol- als deeltijd gegeven. De MBO'ers zullen werk en theorie afwisselen, de HBO'ers doen dit in mindere mate, maar zijn nog wel erg praktijkgericht en de WO'ers zijn vooral met theorie bezig.

De organisatie waar een havenmeester doorgaans werkzaam is:

De Havenmeester is straks werkzaam voor het Havenbedrijf Twente. Deze organisatie wordt mede van overheidswege belast met haar taken. De havenmeester wordt een 'ambtenaar' die zich bezig zal houden met het uitvoeren van controlerende werkzaamheden om te kunnen garanderen dat de scheepvaart zich veilig en verantwoord kan toespitsen op haar activiteiten op het economische toneel.

De kwaliteit en de competenties van de havenmeester van het havenbedrijf Twente staan los van de organisatievorm. Professionaliteit en kwaliteit staan voorop.!

Competenties havenmeester:

- Samenwerken
- Discipline
- Plannen en organiseren
- Inzicht in omgeving
- Besluitvaardigheid
- Beschikken over enige zwemdiploma's
- Veilig en verantwoord kunnen werken
- Kunnen coördineren
- Kent de havenverordening en kan deze toepassen
- Boa bevoegd (domein 1)
- Dragen van bedrijfskleding Havenbedrijf Regio Twente

Persoonstypen havenmeester:

De Havenmeester is professional en een succesvolle werker. Tijdens het werk is de havenmeester als zodanig herkenbaar. (bedrijfskleding of uniform Havenbedrijf Twente)

De persoonlijkheid van de Havenmeester wordt gekenmerkt door zelfverzekerdheid, praticiteit, energie, ijver, gedrevenheid, gezaghebbendheid, bescherming, directheid, loyaliteit en het nodige zelfvertrouwen. Uit al deze eigenschappen kan de Havenmeester een samensmelting creëren van prestatiegerichtheid, dominantie, ijver, gezaghebbendheid en bescherming om zo tijdens zijn/haar werk de hoogst mogelijke kwaliteit te leveren

Netwerk havenmeester:

Intern: De Havenmeester zal tijdens zijn/haar dagelijkse werkzaamheden in contact komen met collega's en leidinggevendenden. De collega's zijn vaak belast met dezelfde soort werkzaamheden, maar binnen een ander toegewezen gebied. De leidinggevendenden zullen vaak op een andere locatie werken, waar zij van 'achter het bureau' de werkzaamheden zullen aansturen.

Extern: De externe contacten kunnen worden verdeeld in de vaak voorkomende en de uitzonderlijke situaties. Enerzijds zullen de Havenmeesters vaak in contact komen met Kapiteins, wanneer zij contacten onderhouden over de werkzaamheden. (bijvoorbeeld het adviseren van vaarroutes e.d.) Tevens zullen er, indien er in de sector Havenwerkers aanwezig zijn, contacten worden onderhouden met de zojuist genoemde groep. Deze contacten zullen bestaan uit het controleren van de in acht houding van de veiligheidseisen en het uitwisselen van ervaringen. Anderzijds zal er contact zijn met herstelmedewerkers, indien deze nodig zijn om de haven (faciliteiten) te herstellen. Tevens kan het zo zijn dat er contact is met recreanten, maar dit is ook afhankelijk van de toegewezen regio van de Havenmeester

Bijlage: 4 Gevolgen centrale scheepsregistratie en centraal innen havengeld versus huidige kosten

Huidige kosten havengeld (scheepsregistratie + kosten innen havengeld) versus centrale registratie en centraal innen havengeld (inclusief jaarlijkse werkzaamheden aan opstellen/laten vaststellen havengeld verordening en maandrapportages havengeld)

	nota's st/jr	aantal regels	uren regist/adm. havenm.	kosten haven- meester (ca.)	Financiële admin.		huidige bedrijfs- abonnem.	totaal huidige kosten	Geraamde kosten inning haveng. GBT € 8,75/regel	geschatte kosten centr. registratie (€ 27.000 opgenomen in centrale begroting)	vaste kost. GBT extra dienst = fisc.jurid. + rapportages	geschatte totale toekomst kosten (afgerond)
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)		(6)	(= 4+5+6)	= (2) x 8,75			
					uren Gemeente	kosten (ca.)				te verrekenen via verdeelsleutel.)*		
HVT		360	60	4.600	30	3.200	500,00	8.300	3.150	2.600(9,63 %)	1.000	7.000
Hengelo	820	980	600	49.800	GBT	21.000		70.000	8.575	8.790(32,56 %)	1.000	18.500
Almelo	560	700	250	14.000	GBT	14.400	18.000,00	46.400	6.125	4.868(18,03 %)	1.000	12.000
Enschede	135	230	400	24.400	GBT	9.000		33.400	2.012	7.027 (26,03 %)	1.000	10.000
Lochem	1100	1000			240	19.250	13.000,00	32.250	8.750	3.715(13,76 %)	1.000	13.500
Totaal								190.350		27.000		61.000

)* Verdeelsleutel zie par3.8 en bijlage 9

Ontwerp voor bestuursovereenkomst Gemeenschappelijk havenbeheer Twentekanalen

Deze conceptversie is bewerkt op 26 november 2013 en is/wordt afgestemd op het bedrijfsplan GHT, versie 25 november 2013. Deze versie is bedoeld als eerste conceptversie van de versie voor bespreking op 17 december 2013.

BESTUURSOVEREENKOMST GEMEENSCHAPPELIJK HAVENBEHEER TWENTEKANALEN

Partijen,

Gemeenten:

- a. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Almelo, te dezen vertegenwoordigd door de heer/mevrouw....., bestuurder HBT;
- b. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Enschede, te dezen vertegenwoordigd door de heer/mevrouw....., bestuurder HBT;
- c. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hengelo, te dezen vertegenwoordigd door de heer/mevrouw....., bestuurder HBT;
- d. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hof van Twente, te dezen vertegenwoordigd door de heer/mevrouw....., bestuurder HBT; en
- e. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Lochem, te dezen vertegenwoordigd door de heer/mevrouw....., bestuurder HBT;

Overwegende dat: (n.o.t.k., tekst gehaald uit het bedrijfsplan)

- a. De binnenhavens aan het Twentekanaal van de partners samen één van de grootste binnenhavens van Nederland vormen;
- b. De partners sedert 2011 gezamenlijk een bestuurlijk overleg hebben opgericht waarmee wordt beoogd een gezamenlijke koers uit te zetten op het gebied van beheer en ontwikkeling van de havens;
- c. De ambitie van het bestuurlijk havenoverleg is op een gemeenschappelijk havenbedrijf op te richten om daarmee de best mogelijke omstandigheden te scheppen voor het verder professionaliseren van de haventaken en goed te kunnen inspelen op de vragen en wensen van de gebruiker en zodoende de Twentse economie verder te helpen;
- d. Partijen eind 2011 een convenant hebben ondertekend waarin de verkenning naar een regionaal havenbedrijf als één van de ambities is genoemd;
- e. De focus bij het ontwikkelen van één havenbedrijf ligt in eerste instantie op het tezamen brengen van beheertaken en uitvoerende taken;
- f. De partners hebben te dien einde een samenwerkingsplan vastgesteld dat als basis dient om de ambitie te realiseren; ;
- g. De partners zijn van mening dat deze samenwerking de meeste waarborgen heeft op succes; etc....
- h. De partners onderschrijven de noodzaak en de urgentie van een regionaal havenbedrijf;
- i. De partners behoeven om te komen door de oprichting van een regionaal havenbedrijf een bijdrage te leveren aan de economische groei van de regio, de uitvoering van het Nederlands Topsectorenbeleid, het vergroten van deskundigheid en slagkracht op het gebied van logistiek en vervoer en het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid in Twente door minder vervoer van goederen over de weg en toepassen van duurzame technieken in de logistiek;
- j. Een verbetering van de kwaliteit en van de regionale afstemming onderling en met externe partners wenselijk is;
- k. De partners hiertoe met elkaar een samenwerkingsovereenkomst aangaan;
- l. De partners het besef hebben hierbij ieder voor zich zelfstandig verantwoordelijk te zijn en te blijven;
- m. De benodigde organisatorische structuren een logisch gevolg zijn en uitgaan van een flexibele inzet van mensen en middelen;
- n. Deze overeenkomst ertoe strekt de werking van de samenwerking - zowel bestuurlijk als ambtelijk - nader te preciseren en vast te leggen;
- o. De overeenkomst de samenwerking met de bestuursorganen borgt en effectueert;
- p. Partijen zich gezamenlijk verantwoordelijk voelen om in de lijn van deze bestuursovereenkomst initiatieven te nemen om te komen tot een verdere uitbouw en intensivering van de samenwerking;
- q. Elke partij zelf de volledige verantwoordelijkheid behoudt en om die reden aanspreekpunt is op plaatselijk niveau voor diensten en producten.

Zijn overeengekomen als volgt:

Hoofdstuk 1: Algemene bepalingen

Artikel 1 Begripsbepalingen

- a. **bestuur**: het bestuur van de GHT;
- b. **middelen**: menskracht en geld voor de uitvoering van de taken;
- c. **takenpakket**: *het takenpakket waarvoor de inzet van medewerkers wordt bepaald en door het bestuur wordt vastgesteld*;
- d. **gastheerorganisatie**: de partner waar de werkorganisatie is ondergebracht;
- e. **werkorganisatie**: het arbeidsorganisatorisch verband van waaruit de werkzaamheden van het bedrijf worden verricht en die onder leiding staat van de manager;
- f. **partner**: een aan deze overeenkomst deelnemende partij;
- g. **externe partner**: een niet aan deze overeenkomst deelnemende organisatie;
- h. **bestuurder**: een lid van een college van B&W dat het mandaat heeft het bestuursorgaan waarvan hij deel uitmaakt te vertegenwoordigen in het bestuur;
- i. **structuurkosten**: kosten die ten behoeve van het functioneren van de het GHT-structuur door de partners als collectief gedragen worden.

Artikel 2 Doel GHT

Het doel van het GHT is het door gestructureerd samen te werken een bijdrage leveren aan:

- a. De economische groei van de regio;
- b. De uitvoering van het Nederlandse Topsectorenbeleid (Logistiek en Innovatie);
- c. Het vergroten van de deskundigheid en slagkracht op het gebied van Logistiek en Vervoer (over water);
- d. Het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid in Twente door minder vervoer van goederen over de weg en toepassen van duurzame technieken in de logistiek;
- e. Het leveren van goede adviezen aan de partners ten behoeve van beheer en onderhoud;
- f. breed inzetten van kennis en kunde (kwaliteiten van medewerkers van deelnemende partners);
- g. realiseren van een centraal aanspreekpunt voor externe partners; en
- h. realiseren van efficiencywinst, waarbij deze in de eerste plaats wordt ingezet voor kwaliteitsverbetering (kostenneutrale kwaliteitsverbetering).

Artikel 3 Reikwijdte van de overeenkomst

1. Deze overeenkomst heeft betrekking op de samenwerking ter zake van beheer en onderhoud van de Twentekanalen, aangevuld met de door partijen gezamenlijk overeengekomen taken, in de vorm van een Gemeenschappelijk Havenbeheer Twentekanalen, binnen het grondgebied van de partners.
2. Partners kunnen tijdens de looptijd van deze bestuursovereenkomst deze overeenkomst wijzigen of aanvullen mits alle partners het daarmee eens zijn.
3. Deze overeenkomst is leidend bij de bepaling van rechten en verplichtingen van partners en de wijze waarop de samenwerking als bedoeld in het eerste lid plaatsvindt. Bij strijdigheid tussen deze overeenkomst en de kaders als bedoeld in artikel 9, eerste lid onder a van deze overeenkomst, prevaleert deze overeenkomst.

Hoofdstuk 2: De organisatie

2.1 Inrichting

Artikel 4 Onderdelen

De organisatie kent naast de uitvoerende eenheden van de partners de volgende onderdelen:

- a. bestuur;
- b. coördinerend secretaris;
- c. manager;
- d. werkorganisatie.

2.2 Samenstelling

Artikel 5 Het bestuur

1. Het bestuur bestaat uit vijf bestuursleden, zijnde vertegenwoordigers van de colleges van burgemeester en wethouders.
2. Elk college wijst uit haar midden een lid van het bestuur aan.
3. Elk college wijst uit haar midden tevens een plaatsvervangend lid van het bestuur aan.
4. De colleges beslissen in hun eerste vergadering na inwerkingtreding van deze regeling over de aanwijzing van leden van het bestuur.

5. Van elke aanwijzing geeft de partner die het aangaat binnen acht dagen na het besluit kennis aan de voorzitter van het bestuur.
6. Als tussentijds een plaats in het bestuur vrij komt, wijst de partner die het aangaat in zijn eerstvolgende vergadering of ten spoedigste daarna een nieuw lid aan.
7. Een lid van het bestuur kan door de partner die hem heeft aangewezen ontslag worden verleend of worden geschorst als dit lid het vertrouwen van die partner niet meer bezit. Het ontslag gaat onmiddellijk in.
8. Een lid van het bestuur kan ontslag nemen. Hij stelt de voorzitter en de partner die hem heeft aangewezen hiervan tijdig op de hoogte. Het ontslag gaat in zodra in opvolging is voorzien.
9. De leden vier tot en met acht zijn van overeenkomstige toepassing op plaatsvervangende leden.
10. De leden van het bestuur hebben ieder één stem.
11. De leden van het bestuur treden af op de dag waarop hun zittingsperiode in het college van herkomst afloopt. Aftredende leden kunnen opnieuw als lid worden aangewezen.
12. Het bestuur wijst uit haar midden een voorzitter en een plaatsvervangend voorzitter aan en bepaalt de zittingsduur van de (plaatsvervangend) voorzitter.
13. De voorzitter is belast met de leiding van de vergaderingen van het bestuur.
14. De voorzitter ondertekent de stukken die van het bestuur uitgaan.
15. Minimaal twee keer per jaar vindt er een bestuursvergadering plaats.
16. Het secretariaat van de bestuursvergadering wordt gevoerd door de coördinerend secretaris, die ook de voorbereiding op zich neemt. De manager staat hem hierin bij.
17. In de bestuursvergadering wordt door de coördinerend secretaris verantwoording afgelegd over de uitvoering en resultaten van het kalenderjaar voorafgaand aan het jaar waarin het overleg plaatsvindt.
18. Als een bestuurslid een ander bestuurslid mandateert om namens hem deel te nemen aan de besluitvorming, deelt de desbetreffende partner dit voorafgaand mee aan de voorzitter onder overlegging van het mandaat.
19. Besluiten in het bestuur worden genomen met meerderheid van stemmen waarbij minimaal tweederde van de partners vertegenwoordigd is, tenzij in deze overeenkomst anders bepaald.

Artikel 6 De coördinerend secretaris

1. Op basis van een voordracht van het regionale overleg van gemeentesecretarissen wordt één van de gemeentesecretarissen door het bestuur benoemd als coördinerend secretaris GHT en één als plaatsvervangend coördinerend secretaris.
2. De coördinerend secretaris en diens plaatsvervanger worden benoemd voor een periode van maximaal vier jaar en treden in ieder geval af op de dag waarop zij hun functie van gemeentesecretaris niet meer vervullen.

Artikel 7 De manager

1. De manager wordt aangewezen dan wel van zijn taken ontheven, door het bestuur op voordracht van de coördinerend secretaris. Alvorens de coördinerend secretaris tot voordracht overgaat hoort deze het regionaal overleg van gemeentesecretarissen.
2. De manager wordt in zijn functie door de gastheerorganisatie van de werkorganisatie aangesteld op grond van de aldaar geldende rechtspositie.

Artikel 8 De werkorganisatie

1. De werkorganisatie wordt ingericht door de manager en gehuisvest bij de door het bestuur aangewezen gastheerorganisatie.
2. Het bestuur wijst de gastheerorganisatie aan.
3. De medewerkers van de werkorganisatie worden aangewezen door de manager.
4. De medewerkers van de werkorganisatie hebben de ambtenarenstatus.

Hoofdstuk 3: Taken

3.1 Bestuur

Artikel 9 Taken en bevoegdheden bestuur

1. Het bestuur heeft de volgende taken en bevoegdheden:
 - a. het vaststellen van de kaders en bepalen van de koers van het GHT;
 - b. het vaststellen van de jaarstukken, waaronder in ieder geval moet worden begrepen de begroting en de jaarrekening voor zover het de structuurkosten betreft
 - c. het bewaken en toetsen van de bestuursovereenkomst;
 - d. de jaarlijkse inhoudelijke evaluatie en financiële verantwoording aan de besturen van de partners;
 - e. conflictoplossing conform hoofdstuk 7 van deze overeenkomst.

2. Tot de kaders als bedoeld onder het eerste lid onder a behoren ondermeer het bedrijfsplan en de meerjarenvisie, het minimum uitvoeringsniveau, de gezamenlijke risicoanalyse en de producten- en dienstencatalogus, etc.
3. De taken en bevoegdheden worden uitgevoerd na afstemming met en in voorkomende gevallen na daartoe mandaat te hebben verkregen, van de ter zake bevoegde organen.
4. Een lid van het bestuur verschaft de partner die hem als lid heeft aangewezen alle inlichtingen die door die partner of door een of meer leden van die partner worden verlangd.
5. Een lid van het bestuur is de partner die hem als lid heeft aangewezen verantwoording verschuldigd voor het door hem in het bestuur gevoerde beleid en wel op de in het reglement van orde voor de vergaderingen van die partner aangegeven wijze.

3.2 Coördinerend secretaris

Artikel 10 Taken en bevoegdheden coördinerend secretaris

1. De coördinerend secretaris heeft de volgende taken:
 - a. het bewaken van het functioneren van het GHT;
 - b. het beoordelen en aansturen van de manager;
 - c. het voorbereiden van het bestuurlijk overleg;
 - d. gevraagd en ongevraagd adviezen geven aan het bestuurlijk overleg;
 - e. het afstemmen met de bestaande regionale secretarissenkringen; en
 - f. conflictoplossing conform hoofdstuk 7 van deze overeenkomst.

3.3 Manager

Artikel 11 Taken en bevoegdheden manager

1. De manager is verantwoordelijk voor een adequate uitvoering van taken.
2. De manager heeft de volgende taken en verantwoordelijkheden:
 - a. Plannen, herverdelen, bewaken en verantwoorden van de uitvoering van de taken onder centrale sturing op regionaal niveau;
 - b. Leiding geven aan en sturen op het functioneren van het havenbeheer en onderhoud;
 - c. Sturen op de juiste uitvoering van de taken; onderhouden van de werkrelatie met de partners en externe partners en het onderhouden van taakrelevante externe contacten de samenwerkende partners;
 - d. Toetsen en adviseren van de partners op het gebied van havenbeheer en onderhoud;
 - e. Communiceren binnen en over het GHT;
 - f. Ondersteunen van de coördinerend secretaris bij de vervulling van diens taken en bevoegdheden voor zover deze niet op hemzelf zien;
 - g. Toezien op naleving van de spelregels en afspraken door de partners en conflictoplossing conform hoofdstuk 7 van deze overeenkomst;
 - h. Functioneren als aanspreekpunt voor partners en externe partners;
 - i. Opstellen van de conceptbegroting, -jaarrekening en -jaarverslag van het GHT.
 - j. Overige taken zoals benoemd in deze overeenkomst.
3. De manager legt over zijn functioneren verantwoording af aan de coördinerend secretaris.
4. De manager wordt door de partijen hierbij volmacht, machtiging en mandaat verleend om de volgende bevoegdheden uit te oefenen binnen door het bestuur te bepalen kaders:
 - a. het maken van afspraken over-taken met Rijkswaterstaat, (water)beroepsorganisaties e.a.; en
 - b. het optreden bij overtredingen met betrekking tot ??.

Artikel 12 Samenwerking met externe partners

De partners en de manager zetten zich in voor het maken van structurele afspraken met externe partners over de uitvoering van taken en inzet van menskracht, met het oog op een zo efficiënt mogelijke uitvoering van de taken en een zo goed mogelijk wederzijds benutten van deskundigheid.

Hoofdstuk 4: Werking van het GHT

Artikel 13 Operationeel proces

1. Het bestuur stelt het takenpakket vast.
2. De partners dragen de uitvoering van deze taken op aan de manager GHT;
3. De verantwoordelijkheid voor de juiste uitvoering van de taken ligt bij de manager GHT.
4. Partners kunnen de uitvoering van de andere taken opdragen aan de manager GHT mits deze verwant zijn aan de bestaande taken.
5. Voor de uitvoering van de andere taken wordt een overeenkomst gesloten tussen de partner en de manager GHT. Een overeenkomst kan een tijdelijk of een langdurig karakter hebben.

Artikel 14 Uitvoeringsprogramma's

1. De partners stellen – afgestemd op en in overeenstemming met het bedrijfsplan en de meerjarenvisie als bedoeld in artikel 9 zijn eigen uitvoeringsprogramma vast.
2. Alle taken als bedoeld in het tweede lid onder a en b worden opgenomen in het regionale uitvoeringsprogramma. De manager kan een format vaststellen voor de wijze waarop deze taken worden beschreven.

Artikel 15 Van beleid naar uitvoering

Het bestuur stelt het bedrijfsplan en meerjarenvisie vast. Daarin is in ieder geval het volgende opgenomen:

- a.
- b.
- c.
- d. een evaluatie van de voorgaande periode.

Artikel 16 Actualiteit bedrijfsplan

Het bestuur stelt kaders voor het ontwikkelen en actueel houden van het bedrijfsplan vast.

Artikel 17 Informatie-uitwisseling

1. Partners blijven zoeken naar effectievere en efficiëntere vormen van informatie-uitwisseling, waarbij ingespeeld wordt op relevante technische, wettelijke of andere ontwikkelingen.
2. Partners stellen elkaar in kennis van alle door hen geconstateerde overtredingen aan het bestuur van de gemeente waarbinnen de desbetreffende inrichting is gelegen of waarbinnen de desbetreffende activiteit is of wordt uitgevoerd.
3. Alle partners verstrekken elkaar bovenbedoelde informatie, tenzij wettelijke bepalingen of het opsporingsbelang hiervoor een belemmering vormen.

Artikel 18 Kwaliteitsborging

1. In het kader van kwaliteitsborging passen de partners regelmatig, minimaal één keer per vier jaar, instrumenten toe die een betrouwbaar beeld geven van de wijze waarop partners voldoen aan de gestelde eisen op het gebied van vergunningverlening, toezicht en handhaving.
2. De werkorganisatie speelt een faciliterende rol spelen bij de kwaliteitsborging.

Hoofdstuk 6: Financiën

Artikel 19 Begroting

1. Elk kalenderjaar stelt de manager vóór 1 september voorafgaand aan het begrotingsjaar een programmabegroting op. De programmabegroting wordt uiterlijk 1 oktober vastgesteld door het bestuur.
2. De programmabegroting geeft een beeld van de structuurkosten en van de kosten en de opbrengsten die verband houden met de uitvoering van de taken die voor partners worden verricht.

Artikel 20 Verrekening van structuurkosten

De kosten worden verrekend onder de partijen volgens een door het bestuur vastgestelde verdeelsleutel.

Artikel 21 Financiële verantwoordelijkheid van partijen

Iedere partij reserveert jaarlijks de benodigde middelen voor:

- a. uitvoering van de taken conform het beleidsplan met de kwaliteitseisen;
- b. haar bijdrage aan de structuurkosten, conform de verdeelsleutel;
- c. de op basis van het in artikel 14 bedoelde uitvoeringsprogramma etc. verwachte kosten voor de uitvoering van de taken die via de werkorganisatie bij partners, externe partners of derden worden afgenomen.

Artikel 22 Jaarrekening

1. De manager stelt jaarlijks vóór 1 maart na afloop van het begrotingsjaar een financiële verantwoording op van de besteding van de ter beschikking gestelde middelen voor de structuurkosten. Deze verantwoording wordt ter goedkeuring voorgelegd aan het bestuur.
2. De manager verzorgt een overzicht van de kosten voor de gerealiseerde uitvoering van de taken van derden zijn afgenomen. Deze kosten worden niet gedurende het jaar gecumuleerd, maar per individueel geval in rekening gebracht bij en betaald door de afnemende partij conform de daartoe aangegane overeenkomst.

Hoofdstuk 7: Geschillenregeling

Artikel 23 Geschillenregeling

1. Indien een partner afspraken en contracten die vallen onder de reikwijdte van deze bestuursovereenkomst niet nakomt, wordt tussen deze partij en de manager naar een oplossing gezocht.
2. Indien in het geval van het eerste lid geen oplossing wordt gevonden of indien een conflict tussen één of meerdere van de partners met de manager is ontstaan, doet de coördinerend secretaris een uitspraak over het geschil en de wijze waarop het geschil opgelost wordt.
3. Indien de uitspraak van de coördinerend secretaris wordt betwist is er sprake van een bestuursgeschil waarvoor in hoofdstuk 7 een regeling is getroffen.

Artikel 24 Bestuursgeschil

1. Het bestuur doet een bindende uitspraak in alle situaties over het functioneren van de samenwerking waarin:
 - a. een conflict is ontstaan en waarin op grond van artikel 10, eerste lid van deze overeenkomst door de coördinerend secretaris niet een gedragen beslissing is genomen;
 - b. indien verschil van mening bestaat tussen twee of meer partners over de uitleg van de overeenkomst;
 - c. niet is voorzien en/of waarvoor geen afspraken zijn gemaakt.
2. Er is sprake van een geschil met betrekking tot deze bestuursovereenkomst of afspraken die daarmee samenhangen:
 - a. in geval van artikel 10, eerste lid; en
 - b. indien dat door één van de bij het geschil betrokken partners aan de overige partners schriftelijk is medegedeeld.
3. Alle geschillen worden binnen zes weken na melding op een daartoe speciaal ingelaste vergadering van het bestuur besproken.
4. Indien tijdens dit overleg niet tot een oplossing van het geschil wordt gekomen, benoemt iedere bij het geschil betrokken partner binnen drie weken een externe adviseur. Bij een even aantal adviseurs benoemen deze adviseurs samen een extra adviseur.
5. Het geschil wordt beslecht door het advies dat door de benoemde adviseurs gegeven wordt. Dit advies wordt binnen een maand na het benoemen van de adviseurs uitgebracht en is voor de betrokken partners bindend.
6. Indien partij(en) zich niet kunnen vinden in de uitspraak van het bestuurlijk overleg zal het geschil worden voorgelegd aan de bevoegde rechter te Almelo.
7. Indien een conflict niet wordt opgelost en de partijen het risico lopen dat contracten niet worden nagekomen, kan het bestuurlijk overleg besluiten om de manager de bevoegdheid te geven om de taakuitvoering (waar sprake is van contractrisico) over te nemen van de betreffende partij en op kosten van die betreffende partij uit te laten voeren.

Hoofdstuk 8: Overige bepalingen

Artikel 25 Verplichtingen partners

De partners verplichten zich om:

- a. zich te conformeren aan de beslissingen van de manager over de uitvoering van taken en de aanwijzingen en beslissingen van de manager ter zake correct over te nemen;
- b. zich te binden aan het uitvoeringprogramma;
- c. hun organisatie zodanig in te richten en de medewerkers zodanig te faciliteren en te instrueren dat de medewerkers hun taken correct en tijdig kunnen uitvoeren;
- d. alle gegevens te registreren die nodig zijn om de werking en de doelstellingen van het GHT te monitoren en te sturen; en
- e. partners die zich niet houden aan de afspraken hierop aan te spreken.

Artikel 26 Toetreding

Toetreding tot deze bestuursovereenkomst is mogelijk op schriftelijk verzoek van de aspirant partner en met unanieme instemming van het bestuur waarbij meer dan tweederde deel van de stemmen in het bestuur vertegenwoordigd is.

Artikel 27 Opzegging en uitsluiting

1. Opzegging van de bestuursovereenkomst door een of meerdere partijen is alleen mogelijk met instemming van het bestuur over de financiële en organisatorische gevolgen van opzegging
2. Voor opzegging geldt een opzegtermijn van vierentwintig maanden na de instemming van het bestuur.

3. Uitsluiting van de bestuursovereenkomst van een of meerdere partijen is alleen mogelijk met instemming van het bestuur over de financiële en organisatorische gevolgen van uitsluiting

Artikel 28 Looptijd bestuursovereenkomst

1. Deze bestuursovereenkomst treedt in werking op 1 juli 2014.
2. De overeenkomst geldt voor onbepaalde tijd.

Artikel 29 Bepaling nulsituatie en evaluatie overeenkomst

1. Voor 1 januari 2017 wordt een totale evaluatie van de bestuursovereenkomst uitgevoerd. Hiervoor beschrijft de manager de stand van zaken betreffende de samenwerking op het gebied van beheer en onderhoud op 1 januari 2013 als nulsituatie.
2. Aan de hand van de in het eerste lid genoemde evaluatie wordt door de partners besloten hoe de bestuursovereenkomst wordt voortgezet.

Artikel 30 Zorg en beheer archief

1. Ten aanzien van de zorg voor en het beheer van de archiefbescheiden van het bestuur, de coördinerend secretaris, de manager, de werkorganisatie alsmede ten aanzien van het toezicht op het beheer zijn de voorschriften van de gastheerorganisatie van overeenkomstige toepassing.
2. De aan de uitvoering van het eerste lid verbonden kosten worden aangemerkt als behorende tot de structuurkosten.
3. Voor de bewaring van de op grond van artikel 12 van de Archiefwet 1995 over te brengen archiefbescheiden is het archief van de gastheerorganisatie de archiefbewaarpplaats.
4. Het dagelijks bestuur van de gastheerorganisatie is belast met de uitvoering van de zorg en het beheer als bedoeld in het eerste en tweede lid.

Artikel 31 Slotbepaling

Het bestuur beslist in alle gevallen waarin deze overeenkomst niet voorziet.

Artikel 32 Citeertitel

Deze bestuurlijke overeenkomst ter zake de GHT kan worden aangehaald als BOK GHT.

Aldus overeengekomen te.....,

- a. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Almelo, te dezen vertegenwoordigd door de heer/mevrouw....., bestuurder HBT;
- b. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Enschede, te dezen vertegenwoordigd door de heer/mevrouw....., bestuurder HBT;
- c. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hengelo, te dezen vertegenwoordigd door de heer/mevrouw....., bestuurder HBT;
- d. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hof van Twente, te dezen vertegenwoordigd door de heer/mevrouw....., bestuurder HBT; en
- e. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Lochem, te dezen vertegenwoordigd door de heer/mevrouw....., bestuurder HBT.

Havenmanager/Kwartiermaker Gemeenschappelijk Havenbedrijf Twentekanalen

(concept)

De functie is tijdelijk (voor maximaal X jaar) en eindigt met het besluit over een eventueel verzelfstandige organisatie Gemeenschappelijk Havenbedrijf Twentekanalendoor de gemeenteraden.

De functie is in beginsel parttime voor ca. 20 uur per week

De opdracht:

De opdracht bestaat uit twee hoofdtaken:

1. Het ontwikkelen, het voorbereiden van de inrichting en het inrichten van een nieuwe zelfstandige organisatie Gemeenschappelijk Havenbedrijf Twentekanaal, inclusief het voorbereiden van besluitvorming binnen de gemeentes hiervoor
2. Vorm en inhoud geven aan de commerciële en economische doelstellingen van de haven inclusief het uitwerken en implementeren van de daarvoor noodzakelijke taken en processen

De inhoud van de functie: Het ontwikkelen van het Gemeenschappelijk Havenbedrijf van een Samenwerkingsverband tussen vijf gemeenten op basis van een bestuursovereenkomst naar een zelfstandig opererend Havenbedrijf.

- Het inrichten van een slagvaardige, bedrijfsmatige en professionele organisatie die adequaat de doelstellingen van het bedrijf kan behalen
- Het in/voor de 5 gemeenten aansturen van de nautische en fysieke beheerprocessen:
 - (dagelijks) nautische beheertaken
 - Onderhoudstaken in de haven (damwand, kades en waterbodem) volgens vastgesteld jaarprogramma
- Het realiseren van de financiële en commerciële doelstellingen
- Het opstellen van de havenbegroting en het bewaken van de aan de haven toebedeelde budgetten en daarover (periodiek) rapporteren
- Het fungeren als aanspreekpunt voor instellingen, stakeholders, klanten en bedrijven voor zover vallend binnen de doelstelling van het havenbedrijf
- Het verder ontwikkelen / creëren van voorwaarden t.b.v. van de commerciële en economische functie van de haven voor de 5 gemeenten
- Verantwoording afleggen aan het bestuur (afh. Van het besturingsmodel)
- Opstellen van meerjaren ontwikkelingsplannen en meerjaren onderhoudsplannen
- Samenwerking realiseren binnen de vervoersketen in de regio en de keten vervoer over water in Nederland
- (Door)ontwikkelen en realiseren van zakelijke, duurzame nautische beheertaken, zoals: tarievenbeleid, registratiemethodiek etc
- Het realiseren van een goed functionerend en sluitend verdienmodel, waarbij verhuur/verpachten van (zgn. "natte") onroerend goed (gronden, water en opstallen) onderdeel van uit kunnen gaan maken
- Promotie en acquisitie activiteiten t.b.v. haven én aanliggende bedrijventerrein (ook als die geen deel uitmaken van het havenbedrijf)

Verantwoordelijk voor:

- Budgetten en planning
- Kwaliteit van de dienstverlening
- Toepassen escalatiemodel indien afspraken niet worden nagekomen
- Legt verantwoording af aan.....

Contacten:

Regelmatig overleg met:

- Instellingen, beleidsmedewerkers gemeenten, stakeholders, klanten en bedrijven over de ontwikkelingen, behoeftes en doelstellingen teneinde de doelen van het havenbedrijf te realiseren
- Medewerkers van gemeenten over de operationele nautische en fysieke taken .
- Medewerkers van gemeenten over financiële en administratieve aangelegenheden
- Bestuurders:
- Rijkswaterstaat: belangen van de haven irt het Twentekanaal, ligplaatsenbeleid, afstemmen onderhoud en maken afspraken daarover

Competenties:

Academisch werk- en denkniveau

Bestuurlijke sensitiviteit

Kan handelen op strategisch en op tactisch niveau

Proactief

Integer

Kunnen functioneren met soms tegenstrijdige private en publieke belangen

Zakelijke, commerciële instelling, met oog voor de regionale economische belangen die de haven daarin vervult

Kosten	Hengelo Begroting 2013	Enschede Begroting 2013	Lochem Begroting 2013	Hof v. Twente Begroting 2013	Almelo Begroting 2013	Totaal Begroting 2013	nader uitzoeken	verantw. Havenmanager
Gas, elektra, water	1.500		556	555		2.611		
Tijdschriften/abonnementen						0		
Belastingen (ozb,zuiveringsheff.+watersch.l.)				2.389		2.389	X	
Contrib.en bijdr.vereniging			70			70		
Huur en lease roerende goederen			15.406			15.406	X	
Pachten				40.747		40.747	X	
Telefoon						0		
Brandverzekering						0		
Vergoeding voor registratie schepen	20.770	7.428	11.053	1.393	4.700	45.344		
Diverse kosten derden			649			649		
Opmaken+invordering nota's GBT		9.000				9.000	X	(H)
Onderhoud gebouw havenbeheer - uren	2.430					2.430		
Onderhoud gebouw havenbeheer - nota's	4.740					4.740		
Voorz. onderhoud gebouw: dotatie/onttrekking	-3.030					-3.030		
Kapitaallasten investeringen			73.545	234.362		307.907	X	
Uren havenmeester	171.860	67.075	1.929	7.879		248.743	X	(H)
Uren Financiën			787			787	X	
Uren Beleidsontwikk.+1e aanspreekp.haven			9.908	11.231	46.648	67.787	X	
Uren Belastingen:invord.rechten+vaststell.verordening tarieven				746		746	X	
Uren Tractie			138	1.548		1.686		
Dotatie in Reserve grootschalige baggerwerkzaamheden	24.750					24.750	X	
Haven onderhoud (kosten derden + uren)	28.310		3.480	16.640	15.640	116.980	X	(H)
Haven onderhoud (kosten derden)		52.910				52.910	X	(H)
Haven: algemeen (uren)					18.354	18.354	?	
Haven: bijz.onderhoud proj. Revit.Haven Markelo				9.368		9.368		(H)
Uren zwerfvuil opruimen (uren+nota's)	18.290		6.588			24.878	X	
Uren vegen havenkade	9.204					9.204	X	
Uren herstel schade/stratemakersploeg	17.700					17.700	X	
Wijziging apparaatskostenbudget								
Totaal - kosten	296.524	136.413	124.110	326.858	85.342	1.022.157		
Inkomsten								
Havengelden	-292.360	-41.000	-120.398	-50.060	-60.700	-564.518		(H)
Overige goederen en diensten						0		
Verr. tussen projecten						0		
Huren						0	X	
Pachten/recognities			-11.418			-11.418	X	
Vermogensov.Rijk ivm revit.Haven Markelo				-168.870		-168.870		
Inkomsten revit.Haven Markelo: bijdr.Provincie						0		
Inkomsten revit.Haven Markelo: overige						0		
Doeluitkering Rijk						0		
Onttrekking Afschrijvingsreserve Rev.Haven Markelo				-182.429		-182.429		
Totaal - inkomsten	-292.360	-41.000	-131.816	-401.359	-60.700	-927.235		
Saldo	4.164	95.413	-7.707	-74.501	24.642	94.921		
Bijdrage aan project Havengebied		1.987.106				1.987.106		
Onttrekking reserve		-1.952.930				-1.952.930		
	-292.360	-6.824	-131.816	-401.359	-60.700	-893.059		

Boekwaarde activa 31-12-2012:

849.478

Res.Twentehaven	Reserve	Res.Rev.Haven
276.000	23.000.000	1.700.790

Vragen:
Wat is aandeel in kosten van nota's opmaken, versturen en incasseren?

Niet aan haven toegerekende kosten

GBT: inning havengelden	21.041	9.000	19.250	3.239	19.245	48.393	(H)
Financiën							
Juridische administratie		28.800				28.800	X
Coördinatie havenzaken/beleidsaangelegenheden haven	15.350	17.500	0	0	7.200	24.700	?

Groot onderhoud haven:		?	?	?	?	?	(H)
SB: baggeren: jaarlijks ondieptes/gaten weghalen	30.000					30.000	(H)
SB: reparatie damwanden (1x per 2 jaar)	10.000					10.000	(H)
SB: bestrating langs havenkade herstellen	5.000					5.000	(H)
	81.391	55.300	19.250	3.239	26.445	146.893	?

ter discussie of dit
groot onderhoud is

Optie: t.b.v. uniformiteit en sterk verschillende startpositie gemeentes de investeringen/kap.lasten buiten meerjarenbegroting houden (dus bij gemeentes laten).

Hengelo doet de volgende beheer- en onderhoudstaken:
Onderhoud (in standhouden) van kades in eigendom van de gemeente, onderhoud damwand,
het op diepte houden van de insteekehavens en van een strook van 10 m uit de damwanden
evenwijdig aan de vaargeul.

Begroting Haven komende 2 jaar

Overige budgetten blijven vooralsnog binnen de gemeentelijke begrotingen zitten.
Deze worden afzonderlijk (en getotaliseerd) op een uniforme wijze in beeld gebracht.

	2014	2015	2016
	(1ste jaar)	(2de jaar)	(3de jaar)
Havenmanager/kwartiermaker:			
Salariskosten (0,5fte x schaal 15)	56.003	56.003	56.003
Secretariële ondersteuning (0,2 fte x schaal 7)	9.327	9.327	9.327
Reiskosten	4.000	4.000	4.000
opleidingsbudget	3.000	3.000	3.000
kantoorbenodigdheden	1.500	1.500	1.500
telefoonkosten	600	600	600
representatiekosten	1.000	1.000	1.000
promotiekosten	2.500	2.500	2.500
ov.kosten diensten derden	2.500	2.500	2.500
centrale scheepsregistratie hardware+software	10.000	2.000	2.000
centrale scheepsregistratie, 450 uur		27.000	27.000
IF: huisvesting + ict + gsc + rec.+bodes	18.409	18.409	18.409
PF: pers.zkn + sal.adm.+financiën	6.091	6.091	6.091
Overige bedrijfskosten zoals maken eigen web-site		15.000	
onderhoud web-site			1.500
	<u>114.930</u>	<u>148.930</u>	<u>135.430</u>

Verdeelsleutel t.b.v. centrale, vaste kosten

De methode.

De centrale kosten hebben geheel te maken met de bedrijfsvoering (organisatie en implementatie) de bedrijfsdoelstelling (vergroten en benutten economische potentie van de havens en havengebieden) en het aansturen en uitvoeren van de (nautische)beheertaken. Geschat wordt de drie aandachtsgebieden elk even groot zijn.

De totale kosten wordenderhalve verdeeld in 3 gelijke porties.

Part A. Er wordt rekening gehouden met de economische potentie van het havengebied van de betreffende gemeente. Er wordt vanuit gegaan dat vooral de drie grootste gemeenten deze economische potentie hebben. De rekenfactor is het inwonertal.

Enschede	50,8 %
Hengelo	25,9 %
Almelo	23,3 %

Part B. De bijdrage aan de nautische beheertaken. Deze beheertaken zullen afhankelijk zijn van de "beweging" in de haven; het aantal schepen, de overslag en dus een relatie hebben met de havengeldinkomsten.

Hengelo	51,8 %
Lochem	21,3 %
Almelo	10,8 %
HvT	8,9 %
Enschede	7,3 %

Part C. Ieder een gelijke vaste bijdrage aan de jaarlijkse organisatie- en implementatiekosten

Enschede	20%
Almelo	20%
Hengelo	20%
Lochem	20%
HvT	20%

De uitkomst bij jaarlijkse centrale lasten van € 120.000

Hengelo	(32.56%)	€ 39.072
Enschede	(26,03%)	€ 31.236
Almelo	(18.03%)	€ 21.636
Lochem	(13.76%)	€ 16.512
HvT	(9.63%)	€ 11.556