

Nota voor burgemeester en wethouders

Team
DEV-PRO

Onderwerp

Havenverordeningen

1- Notagegevens		2- Bestuursorgaan	
Notanummer	2020-001635	<input checked="" type="checkbox"/> B & W	23-03-2021
Datum	23-09-2020	<input checked="" type="checkbox"/> Raad	--
Programma:		<input type="checkbox"/> Burgemeester	--
03 Leefomgeving		College van B & W	
Portefeuillehouder	Weth. Rorink Weth. Grijsen	- Burgemeester	- Weth. Grijsen
		- Weth. De Geest	- Weth. Verhaar
		- Weth. Walder	- Weth. Rorink

Besluitenlijst	d.d.	d.d.	d.d.
<input type="checkbox"/> Akkoordstukken	--	<input checked="" type="checkbox"/> Openbaar	23-03-2021
		<input type="checkbox"/> Besloten	--

Routing	d.d.	par.	
Programmamanager Leefomgeving	15-03-2021	<input type="checkbox"/> adj.secr.	--
Portefeuillehouder Leefomgeving	17-03-2021	<input checked="" type="checkbox"/> gem.secr.	17-03-2021
Portefeuillehouder Financien	16-03-2021	BIS Openbaar	
		Status	Definitief 2021-03-24

Bijlagen

Verordening Havengelden

Havenbeheersverordening en bijlage inclusief tekening ligplaatsenoverzicht

Gemeente Deventer Ligplaatsenoverzicht

B & W d.d.: 23-03-2021

Besloten wordt:

- 1 De raad voor te stellen de Verordening Havengelden gemeente Deventer 2021 vast te stellen;
- 2 De raad voor te stellen de Havenbeheersverordening gemeente Deventer 2021 vast te stellen;
- 3 Het raadsvoorstel en het ontwerp-raadsbesluit vast te stellen;
- 4 De stukken aan de raad aan te bieden;
- 5 Het ligplaatsenoverzicht vast te stellen;
- 6 Het ligplaatsenoverzicht ter kennisneming aanbieden aan de raad;
- 7 De nota en het besluit openbaar te maken.

Financiële aspecten:

Financiële gevolgen voor de gemeente?	Nee
Begrotingswijziging	Nee

Voorstel openbaarmaking conform Wet Openbaarheid Bestuur (Wob)

- De nota en het besluit openbaar te maken
- De nota en het besluit openbaar te maken vergezeld van bijgaand persbericht
- De nota en het besluit openbaar te maken nadat
- De nota en het besluit openbaar te maken, behalve...
- Het besluit openbaar te maken, maar niet de nota, gelet op artikel:
- De nota en het besluit niet openbaar te maken, gelet op artikel:

Kennisgeving/ Bekendmaking Awb

Kennisgeving (publicatie) conform Awb
Bekendmaking conform Awb

Nee
Nee

ADVIESRADEN:

Moet een van de adviesraden gehoord worden of op de hoogte gesteld?

Nee

Toelichting

Inleiding

Er is momenteel veel aandacht voor de haven. Daar wordt vorm en inhoud aan gegeven in het project vaart in de haven. In 2020 is het document 'Ambitie beroepshaven 2030; Port of Deventer' vastgesteld. Een van de onderdelen is het moderniseren van de regelingen die rond de haven zijn ingericht.

Bij de modernisering stemmen we af met de andere havens van Overijssel, Port of Twente (PoT) en Port of Zwolle (PoZ) in de samenwerking Port of Logistics Overijssel (POLO).

Havenbeheersverordening Gemeente Deventer 2021

De Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) heeft enkele jaren terug een model-havenbeheersverordening opgesteld in samenwerking met de VNG. Dit model is gebruikt voor de voorliggende Havenbeheersverordening. Momenteel beschikt de gemeente niet over een dergelijke verordening.

Er wordt gekozen voor een zelfstandige Havenbeheersverordening, in plaats van voor opname van de daarin geregelde onderwerpen in de Verordening fysieke leefomgeving. De onderwerpen die in de Havenbeheersverordening worden geregeld zijn sterk sectoraal en hebben slechts gedeeltelijk betrekking op de fysieke leefomgeving.

De havenbeheersverordening ziet alleen op de havens en kades zoals aangewezen op basis van art. 1.h van de havenbeheersverordening en zoals weergegeven op de bijlage bij de verordening. Op basis van art. 2.3 kan uw college een ligplaatsenoverzicht vaststellen. Het concept-ligplaatsenoverzicht is opgenomen op de bijlage bij de verordening. Het voorstel deze nu vast te stellen. Het ligplaatsenoverzicht wordt van kracht op hetzelfde moment dat de havenbeheersverordening in werking treedt.

Verordening havengelden Gemeente Deventer 2021

De vigerende verordening havengelden is al vele jaren niet fundamenteel aangepast. Feitelijk is deze verordening nog gebaseerd op de gang van zaken in de binnenvaart zoals dat in het verleden gangbaar was. De ambitie was om deze nieuwe verordening begin 2021 in te laten gaan. De procedure om tot de nieuwe verordening te komen heeft meer tijd gekost. Daarom is eind 2020 de 'Verordening 'haven en opslag' op basis van de oude grondslagen toch nog een keer voorgelegd en vastgesteld voor 2021. De nu voorliggende nieuwe verordening komt hiervoor in de plaats.

De NVB streeft landelijk naar modernisering van de grondslagen voor haventarieven. Om die reden heeft de NVB in 2019 een onderzoek laten uitvoeren naar nieuwe heffingsgrondslagen. De resultaten van dat onderzoek zijn in 2019 bij het landelijke NVB congres in het Havenkwartier van Deventer gepresenteerd.

Er komen 3 aanbevelingen voor de grondslagen uit dit onderzoek:

1. Een tijdgebonden grondslag gebaseerd op werkelijke verblijftijd in de haven.
2. Een kwantitatieve grondslag gebaseerd op werkelijk overgeslagen ton/container.
3. Een groene grondslag gebaseerd op het getrapte systeem van de Green Award Foundation of een vergelijkbaar geaccepteerd label systeem.

De nu voorliggende concept-verordening sluit zo goed mogelijk aan bij de aanbevelingen.

Ad. 1 Tijdgebonden grondslag

Op basis van de vigerende verordening mag je, na betreden van de haven, 14 dagen in de haven blijven om te laden, te lossen en te liggen. Lig je er langer dan betaal je weer het volledige tarief en mag je weer 14 dagen blijven liggen.

Het nieuwe systeem kan heel ingewikkeld worden als daadwerkelijk op basis van aanwezige uren afgerekend wordt. Daarom kiezen we voor een soort getrapte tussenoplossing met als uitgangspunt dat we willen stimuleren

dat de haven wordt gebruikt waarvoor hij bedoeld is: laden en lossen. Daarnaast willen we liggen, bijvoorbeeld voor vakantie, wel faciliteren maar dan ook beprijzen.

We hebben dat als volgt verwerkt in de concept-verordening:

- Voor het laden en lossen betaalt de schipper havengeld. Daarvoor krijgt hij een bepaald tijdsvenster. Na consultatie van de bedrijven die van de haven gebruik maken van van Koninklijke Schuttevaer is gekozen voor 1 week.
- Wil een schipper langer blijven liggen dan betaalt hij liggeld. Hij mag dan 72 uur blijven liggen. Dat kan hij in totaal 2x doen aangezien hij, zonder vrijstelling. Om ongewenst gebruik van de haven te voorkomen bedraagt de maximale verblijftijd 14 dagen. Dit geldt ook voor schepen die aan de kades langs de IJssel willen liggen. De eerste 24 uur zijn vrijgesteld van liggeld ten einde overnachtingen te faciliteren.
- Zondagen zijn vrijgesteld van betaling. Hier is voor gekozen aangezien de sluis niet wordt bediend op zondagen. In de periode die men heeft voor laden en lossen zit de zondag verwerkt.
- De mogelijkheid tot abonnementen, die er nu wel is, komt te vervallen aangezien dit geen recht doet aan de grondslag. Op dit moment is er zover bekend één schipper die gebruik maakt van deze mogelijkheid.

Ad. 2 Kwantitatieve grondslag

Dit willen we onverkort invoeren. Dat betekent dus afrekenen per daadwerkelijk geloste ton of TEU (eenheidsmaat voor containers). Op dit moment komen vrijwel alle schepen vol aan en vertrekken leeg. Het is de verwachting dat containerschepen voorsnog ook alleen volle vrachten naar Deventer zullen brengen. Het kan echter ook zijn dat Deventer onderdeel gaat uitmaken van een soort route waarbij slechts enkele containers worden geladen of gelost.

Nb Op dit moment wordt door de sluismeester al geregistreerd hoeveel tonnen bij welk bedrijf gelost worden.

Ad. 3 Groene grondslag

In de binnenvaart is het systeem van Green Awards gangbaar. Hoe 'groener' het schip hoe hoger de Green Award. Zo bestaat er de niveaus brons, zilver, goud en platinum. Vanaf 2020 belonen we de mate van duurzaamheid van het schip door respectievelijk 1, 2, 3 of 4 cent korting te geven op het havengeld. In de voorliggende concept-verordening geven we dit vorm door respectievelijk 5, 10, 15 of 20 % korting te geven op de tarieven.

Schutgeld

Deventer kent de unieke situatie dat de haven achter een sluis ligt die door de gemeente zelf beheerd wordt. Deze sluis is een erg kostbare voorziening. In de vigerende verordening zit het schutgeld verdisconteerd in het havengeld. Onder andere om die reden staat Deventer onder schippers bekend als een dure haven. In de voorliggende concept-regeling wordt het schutgeld apart in rekening gebracht. Hier horen de volgende overwegingen bij:

- Sluis- en bruggeld worden elders vaak niet geheven i.v.m. een administratieve last die niet in verhouding staat tot de inkomsten. In Deventer is dat niet het geval aangezien het havengeld toch al geïnd moet worden en er dus een functionerend systeem is waarin het schutgeld eenvoudig is toe te voegen.
- De meeste sluisen voor de beroepsvaart in Nederland worden beheerd door Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat vraagt geen schutgeld voor het gebruik van haar sluisen. In die zin is dat oneerlijke concurrentie in vergelijking met Port of Deventer. Ook Port of Twente ligt achter een sluis van Rijkswaterstaat.

Koninklijke Schuttevaer geeft in overweging om naar analogie van de sluisen die door RWS worden beheerd geen schutgeld te innen. Wij hebben echter onze redenen om toch schutgeld innen: zie verder onder extern draagvlak.

Beoogd resultaat

Een actueel kader met een moderne set van regels rond de bedrijfsvoering van de haven waarbij we aansluiten bij landelijke ontwikkelingen op dit gebied.

Kader

De meerjarenbegroting.

Argumenten voor en tegen

Voor:

- Op dit moment ontbreekt het aan een goede havenbeheersverordening waardoor zaken feitelijk niet (goed) geregeld zijn. Door uit te gaan van de model-verordening van de VNG sluit deze verordening aan bij wat in Nederland gebruikelijk is.
- De havengeldverordening is geactualiseerd.

Tegen:

- Door een fundamentele wijziging van een tariefstructuur zullen er altijd partijen zijn die er op vooruit gaan, maar evenzeer partijen die erop achteruit gaan.
- We blijven schutgeld handhaven ondanks een ander advies van Koninklijke BLN-Schuttevaer. Dit is nadelig voor onze concurrentiepositie,

Extern draagvlak (partners)

De concept-regelingen zijn ter toetsing voorgelegd aan de meest betrokken partijen:

- De belangenvereniging van varende ondernemers, reders, bevrachters en operators, Koninklijke BLN-Schuttevaer.
- De bedrijven die van de haven gebruik maken.
- Parkmanagement Deventer.
- De Deventer rederijen.
- De Deventer watersport verenigingen.

Op basis van de reacties op de concept stukken zijn deze op diverse punten aangepast:

- Het havengeld geeft recht op 1 week gebruik van de haven in plaats van de voorgestelde 48 uur. Datzelfde geldt voor het liggeld. Dit is van 48 naar 72 uur verlengd.
- Bij het hanteren van één tarief voor schutten voor grote en kleine schepen gaan kleine schepen relatief meer betalen. De havenbedrijven hebben aangegeven dit onwenselijk te vinden. Om die reden wordt een gedifferentieerd tarief voorgesteld met een knip bij schepen groter of kleiner dan 70 m.
- Voorstel is om de Lage Wellekade ook te kunnen gebruiken voor (kleine) passagierschepen op het moment dat de Pothoofdkade doordat deze te hoog ligt niet geschikt is of om een andere reden niet gebruikt kan worden. Gebruik van de Lage Wellekade voor dit doel kan alleen na goedkeuring van de havenmeester. Dit is in overeenstemming met het praktisch gebruik van de Lage Wellekade op dit moment.
- In eerste instantie hadden we een absoluut generatorverbod opgenomen. Op dit moment is achter de Hanzebruggen echter nog geen walstroom beschikbaar. Om die reden is het artikel gewijzigd in die zin dat van walstroom gebruik gemaakt moet worden als het er is.

Daarnaast komt BLN-Schuttevaer met het volgende voorstel:

We begrijpen dat de sluis eigendom is van de gemeente en dat het onderhoud een kostenpost is, maar zonder de sluis is het ook niet mogelijk om vervoer over water mogelijk te maken in Deventer. Dus misschien kan de gemeente de voordelen zien wat de binnenvaart met zich mee brengt en dan als gebaar naar de schippers toe de sluis vrijstellen van betaling om zo Deventer als haven meer te promoten.

Een begrijpelijke verzoek. Voor afschaffing van het schuttarief kan worden aangevoerd:

- Het tarief van de haven van Deventer zal meer in lijn komen te liggen met wat landelijk gebruikelijk is.
- De haven zal aantrekkelijker worden. Op de langere termijn kan dit leiden tot een beter vestigingsklimaat.

Tegen afschaffing van het schuttarief kan worden aangevoerd:

- Er ontstaat een dekkingsgat van € 75.000 in de gemeentebegroting waarvoor dekking gevonden zou moeten worden.
- Het zal op korte termijn niet leiden tot meer gebruik van de haven. De bedrijven die van de haven gebruik maken kennen de huidige tarieven en de nieuwe tarieven wijken daar feitelijk niet fundamenteel van af.

Het ontbreken van korte termijn voordelen in combinatie met de grote druk die er al ligt op de gemeentelijke begroting maken dat wordt voorgesteld om op dit moment niet op het voorstel van Schuttevaer in te gaan. Wel kan worden toegezegd dat we dit onderdeel laten uitmaken van het onderzoek dat nog opgestart moet worden naar de toekomst van de sluis en het mogelijk vergroten van de sluis.

Tenslotte heeft BLN-Schuttevaer al eerder aangegeven dat het tarief voor walstroom als erg hoog werd ervaren. Op basis hiervan is bij het vaststellen van de privaatrechtelijke tarieven reeds besloten om het tarief naar beneden bij te stellen van 38 ct/kwh naar 27 ct/kwh.

Financiële consequenties

De tarieven ondergaan zodanig veel wijzigingen dat niet zo maar één op één is aan te geven wat de gevolgen zijn voor de gemeentelijke begroting en voor de individuele schipper. Op basis van de bekende gegevens ten aanzien van de werkelijke scheepvaartbewegingen en de werkelijk geloste lading over het jaar 2019 is die doorrekening gemaakt. Overigens lagen de inkomsten dat jaar ca. 10% hoger dan begroot. Er zijn 3 scenario's doorgerekend waarbij met name is gekeken naar het huidig gebruik van de haven door de bulkschepen die de havenbedrijven van goederen voorzien en naar de schepen die zullen gaan varen op de containerterminal. Dat is dus een nieuwe stroom vaartuigen in de haven. Deze nieuwe stroom is vooralsnog beperkt.

- Scenario 1: Gelijke inkomsten voor de gemeente uit bulkschepen. Dit is voor de gemeente een veilig scenario waarbij de extra inkomsten die uit de containerterminal voortkomen, extra inkomsten voor de gemeente genereren.
- Scenario 2: Het mag voor minimaal 75% van de schippers niet duurder worden dan de huidige situatie. Dit scenario rekenen we door om te kijken wat de consequenties hiervan zijn voor de tarieven. Het levert de gemeente minder inkomsten op. Dekking van de kosten zal dan dus uit de algemene middelen van de gemeente aangevuld moeten worden.
- Scenario 3: Gelijke inkomsten voor de gemeente waarbij de inkomsten van de containerschepen worden meegenomen.

Het voorstel is om scenario 3 te hanteren. Daarmee zijn er in feite geen financiële consequenties voor de gemeente.

Qua tariefstelling sluiten we zo goed mogelijk aan bij de andere POLO havens. Port of Twente loopt hierbij voor op Port of Zwolle. In Zwolle moet nog tussen de diverse havenbeheerders worden afgestemd. Net als Deventer gaat ook Twente over naar een systeem van werkelijk geladen/gelosten tonnen. Het voorstel is in Twente en in Deventer is om in 2021 over te gaan op een tarief van 0,15 per ton en naar een tarief van € 0,90 per TEU.

Met deze tariefstelling volgt het schutgeld uit het uitgangspunt van scenario 3. Het schutgeld komt daarmee uit op € 65 voor schepen groter of gelijk aan 71 meter lengte en € 45 voor schepen korter dan 71m of kleiner.

Met het vaststellen van deze tarieven sluiten we qua havengeld dus aan bij de POLO havens. Wel blijft de situatie zo dat een schipper in Deventer, in vergelijking met bijvoorbeeld Port of Twente, duurder uit is aangezien

hij het schutgeld extra betaalt.

In de begroting van 2021 wordt rekening gehouden met baten ter hoogte van ca. € 229.000. Gebaseerd op de scheepvaartbewegingen, zoals die in 2019 zijn geweest, bedragen de baten uit havengelden met dit voorstel ca. € 168.000 en uit het schutgeld op ca. € 70.000. Het schutgeld is niet exact te bepalen aangezien er geen registratie wordt bijgehouden van de lengte van schepen. In totaal dus ca. € 238.000. Dat is bij benadering gelijk aan de inkomsten in 2019. Door fluctuatie in het aantal scheepvaartbewegingen kunnen de baten per jaar variëren.

Aanpak/uitvoering

Na behandeling van deze nota in het college worden de raadsstukken aan de raad aangeboden. Het is aan de raad om aan te geven of ze hierover in gesprek willen met het college.

Na behandeling van deze nota in het college zullen de insprekers worden geïnformeerd over de wijze waarop met hun inspraak is omgegaan en welk voorstel aan de raad wordt voorgelegd.

Na vaststelling door de gemeenteraad worden de verordeningen gepubliceerd en gaan ze in op 1 juni 2021.

Na vaststelling worden alle lopende afspraken tegen het licht gehouden en waar mogelijk vervangen door ontheffingen/vergunningen op basis van de nieuwe Havenbeheersverordening.

Gelijktijdig met de invoering van de verordeningen wordt ook een nieuw administratief systeem op de sluispost in gebruik genomen waarmee de nieuwe structuur van tarieven ingevoerd kan worden.

RAADSVOORSTEL

Onderwerp Havenverordeningen

Agendapunt

Voorstelnummer

Team

2020-001635

DEV-PRO

Portef.houder

BenW-besluit d.d.:

Weth. Rorink

23 maart 2021

Voorstel

1. De 'Verordening havengelden gemeente Deventer 2021' vast te stellen.
2. De 'Havenbeheersverordening gemeente Deventer 2021' vast te stellen.
3. Kennis te nemen van het door het college van burgemeester en wethouders vastgestelde 'Ligplaatsoverzicht gemeente Deventer'.

Kern van het raadsvoorstel

Er is momenteel veel aandacht voor de haven. Dat is vorm gegeven in het project vaart in de haven. In 2020 is het document 'Ambitie beroepshaven 2030; Port of Deventer' vastgesteld. Een van de onderdelen is het moderniseren van de regelingen die rond de haven zijn ingericht.

Bij de modernisering stemmen we af met de andere havens van Overijssel, Port of Twente (PoT) en Port of Zwolle (PoZ) in de samenwerking Port of Logistics Overijssel (POLO).

Havenbeheersverordening Gemeente Deventer 2021

De Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) heeft enkele jaren terug een model-havenbeheersverordening opgesteld in samenwerking met de VNG. Dit model is gebruikt voor de voorliggende Havenbeheersverordening. Momenteel beschikt de gemeente niet over een dergelijke verordening.

Er wordt gekozen voor een zelfstandige Havenbeheersverordening, in plaats van voor opname van de daarin geregelde onderwerpen in de Verordening fysieke leefomgeving. De onderwerpen die in de Havenbeheersverordening worden geregeld zijn sterk sectoraal, maar hebben slechts gedeeltelijk betrekking op de fysieke leefomgeving.

De havenbeheersverordening ziet alleen op de havens en kades zoals aangewezen op basis van art 1.h en zoals opgenomen in de bijlage. Op de bijlage is tevens opgenomen het ligplaatsenoverzicht conform art. 2.3 zoals vastgesteld door ons college in afwachting van de vaststelling van de havenbeheersverordening door uw raad.

Verordening havengelden Gemeente Deventer 2021

De vigerende verordening havengelden is al vele jaren niet fundamenteel aangepast. Feitelijk is deze verordening nog gebaseerd op de gang van zaken in de binnenvaart zoals dat in het verleden gangbaar was. De ambitie was om deze nieuwe verordening begin 2021 in te laten gaan. De procedure om tot de nieuwe verordening te komen heeft meer tijd gekost. Daarom is eind 2020 de 'Verordening 'haven en opslagelden' op basis van de oude grondslagen toch nog een keer voorgelegd en vastgesteld voor 2021. De nu voorliggende nieuwe verordening komt hiervoor in de plaats.

De Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) streeft landelijk naar modernisering van de grondslagen voor haventarieven. Om die reden heeft de NVB in 2019 een onderzoek laten uitvoeren naar nieuwe heffingsgrondslagen. De resultaten van dat onderzoek zijn in 2019 bij het landelijke NVB congres in het Havenkwartier van Deventer gepresenteerd.

Er komen 3 aanbevelingen voor de grondslagen uit dit onderzoek:

1. Een tijdgebonden grondslag gebaseerd op werkelijke verblijftijd in de haven.
2. Een kwantitatieve grondslag gebaseerd op werkelijk overgeslagen ton/container.
3. Een groene grondslag gebaseerd op het getrapte systeem van de Green Award Foundation of een vergelijkbaar geaccepteerd label systeem.

De nu voorliggende concept-verordening sluit zo goed mogelijk aan bij de aanbevelingen.

Ad. 1 De tijdgebonden grondslag wordt als volgt vorm gegeven:

- Voor het laden en lossen betaalt de schipper havengeld en mag daarmee hij 7 dagen in de haven verblijven.
- Wil een schipper langer blijven liggen dan betaalt hij liggeld. Hij mag dan 72 uur blijven liggen. Dat kan hij in totaal 2x doen. Dit geldt ook voor schepen die aan de kades langs de IJssel willen liggen. De eerste 24 uur zijn vrijgesteld van liggeld ten einde overnachtingen te faciliteren.
- Zondagen zijn vrijgesteld van betaling. Hier is voor gekozen aangezien de sluis niet wordt bediend op zondagen.
- De mogelijkheid tot abonnementen, die er nu wel is, komt te vervallen aangezien dit geen recht doet aan de grondslag.

Ad. 2 De Kwantitatieve grondslag betekent dat er afgerekend gaat worden per daadwerkelijk geloste of geladen ton of TEU (eenheid voor containers).

Ad. 3 Groene grondslag

In de binnenvaart is het systeem van Green Awards gangbaar. Hoe 'groener' het schip hoe hoger de Green Award. Zo bestaat er de niveaus brons, zilver, goud en platinum. Vanaf 2020 belonen we de mate van duurzaamheid van het schip door respectievelijk 1, 2, 3 of 4 cent korting te geven op het havengeld. In de voorliggende concept-verordening geven we dit vorm door respectievelijk 5, 10, 15 of 20 % korting te geven op de tarieven.

Schutgeld

Deventer kent de unieke situatie dat de haven achter een sluis ligt die door de gemeente zelf beheerd wordt. Deze sluis is een erg kostbare voorziening. In de vigerende verordening zit het schutgeld verdisconteerd in het havengeld. Onder andere om die reden staat Deventer onder schippers bekend als een dure haven. In de voorliggende concept-verordening wordt het schutgeld apart in rekening gebracht en daarmee expliciet zichtbaar. Hier horen de volgende overwegingen bij:

- Sluis en bruggeld wordt elders vaak niet geheven i.v.m. een administratieve last die niet in verhouding staat tot de inkomsten. In Deventer is dat niet het geval aangezien het havengeld toch al geïnd moet worden en er dus een functionerend systeem is waarin het schutgeld eenvoudig is toe te voegen.
- De meeste sluizen voor de beroepsvaart in Nederland worden beheerd door Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat vraagt geen schutgeld voor het gebruik van haar sluizen. In die zin is dat oneerlijke concurrentie in vergelijking met Port of Deventer. Ook voor Port of Twente ligt achter een sluis van Rijkswaterstaat.
- Ten einde kleinere schepen niet extra te belasten zijn er aparte tarieven voor schepen groter dan 70 meter en schepen van 70 m en kleiner.

Koninklijke Schuttevaer geeft in overweging om naar analogie van de sluizen die door RWS worden beheerd geen schutgeld te innen. (zie onder ketenpartners/participatie)

Beoogd resultaat

Een actueel kader met een moderne set van regels rond de bedrijfsvoering van de haven waarbij we aansluiten bij landelijke ontwikkelingen op dit gebied.

Kader

Meerjarenbegroting.

Het door de raad vastgestelde document 'Ambitie beroepshaven 2030; Port of Deventer'.

Vigerende Verordening haven- en opslagelden 2021.

Argumenten ten behoeve van de raad

Bij een moderne haven horen niet alleen moderne voorzieningen maar evenzeer een moderne set van regels. Dit is ook zo beschreven in het document 'Ambitie beroepshaven 2030; Port of Deventer' zoals onlangs door uw raad vastgesteld.

Ketenpartners/ participatie

De concept-regelingen zijn ter toetsing voorgelegd aan de meest betrokken partijen:

- De belangenvereniging van varende ondernemers, reders, bevrachters en operators, Koninklijke BLN-Schuttevaer.
- De bedrijven die van de haven gebruik maken.
- Parkmanagement Deventer.
- De Deventer rederijen.
- De Deventer watersport verenigingen.

Op basis van de reacties op de concept stukken zijn deze op diverse punten aangepast waarmee goeddeels aan de wensen tegemoet is gekomen.

Een punt waaraan in dit voorstel niet tegemoet is gekomen is het voorstel van BLN-Schuttevaer: *We begrijpen dat de sluis eigendom is van de gemeente en dat het onderhoud een kostenpost is, maar zonder de sluis is het ook niet mogelijk om vervoer over water mogelijk te maken in Deventer. Dus misschien kan de gemeente de voordelen zien wat de binnenvaart met zich mee brengt en dan als gebaar naar de schippers toe de sluis vrijstellen van betaling om zo Deventer als haven meer te promoten.*

Een begrijpelijke verzoek.

Voor afschaffing van het schuttarief kan worden aangevoerd:

- Het tarief van de haven van Deventer zal meer in lijn komen te liggen met wat landelijk gebruikelijk is.
- De haven zal aantrekkelijker worden. Op de langere termijn kan dit leiden tot een beter vestigingsklimaat.

Tegen afschaffing van het schuttarief kan worden aangevoerd:

- Er ontstaat een dekkingsgat van € 75.000 in de gemeentebegroting waarvoor dekking gevonden moet worden.
- Het zal op korte termijn niet leiden tot meer gebruik van de haven. De bedrijven die van de haven gebruik maken kennen de huidige tarieven en de nieuwe tarieven wijken daar feitelijk niet fundamenteel van af.

Het ontbreken van korte termijn voordelen in combinatie met de grote druk die er al ligt op de gemeentelijke begroting maken dat we voorstellen om op dit moment niet op het voorstel van Schuttevaer in te gaan. Wel kan worden toegezegd dat we dit onderdeel laten uitmaken van het onderzoek dat nog opgestart moet worden naar de toekomst van de sluis en het mogelijk vergroten van de sluis.

Tenslotte heeft BLN-Schuttevaer al eerder aangegeven dat het tarief voor walstroom als erg hoog werd ervaren. Op basis hiervan heeft het college bij het vaststellen van de privaatrechtelijke tarieven besloten om het tarief naar beneden bij te stellen van 38 ct/kwh naar 27 ct/kwh.

Financiële consequenties

Het invoeren van de nieuwe tarievenstructuur is kostenneutraal ten opzichten van de vigerende meerjarenbegroting.

Betrokkenheid van de raad

Het is aan de gemeenteraad voorbehouden om verordeningen vast te stellen.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,
de secretaris, de burgemeester,



M.A. Kossen



R.C. König

RAADSBESLUIT

Onderwerp	Havenverordeningen
Voorstelnummer	2020-001635
Raadstafel d.d.	--
Raadsvergadering	

De raad van de gemeente Deventer,

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 23 maart 2021, nummer 2020-001635.

BESLUIT

- 1 De 'Verordening havengelden gemeente Deventer 2021' vast te stellen.
- 2 De 'Havenbeheersverordening gemeente Deventer 2021' vast te stellen.
- 3 Kennis te nemen van het door het college van burgemeester en wethouders vastgestelde 'Ligplaatsoverzicht gemeente Deventer'.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van
De raad voornoemd,
de griffier, de voorzitter,

A. Kerver

R.C. König

Verordening van de raad van de gemeente Deventer houdende bepalingen over havens (Havenbeheersverordening gemeente Deventer 2021)

De raad van de gemeente Deventer,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van [datum] met nummer [zaaknummer];

gelet op artikel 149 van de Gemeentewet;

b e s l u i t :

vast te stellen de:

Verordening van de raad van de gemeente Deventer houdende bepalingen over havens
(Havenbeheersverordening gemeente Deventer 2021)

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1 Begripsomschrijvingen

Deze verordening verstaat onder:

- a. binnenschip: schip, niet zijnde een zeeschip en niet zijnde een pleziervaartuig;
- b. beroepsvaartuig: vaartuig dat beroepsmatig wordt gebruikt.
- c. college: het college van burgemeester en wethouders;
- d. dag: de periode van 00.00 uur tot 24.00 uur;
- e. exploitant: eigenaar, beheerder of ieder ander die zeggenschap heeft over het gebruik van het schip;
- f. gemeentelijk vaarwater: het in eigendom aan de gemeente toebehorende of bij haar in onderhoud of beheer zijnde openbaar vaarwater;
- g. gevaarlijke stoffen: stoffen die gevaar voor explosie, brand, corrosie, vergiftiging, bedwelming of straling kunnen opleveren, zoals vermeld in de IMO Code voor het vervoer van verpakte gevaarlijke stoffen over zee (International Maritime Dangerous Goods Code), de Code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren (International Bulk Chemical Code), de Internationale Code voor de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren (International Gas Carrier Code) en het in de bijlage bij het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren opgenomen Reglement (ADN), met uitzondering van eetbare oliën;
- h. haven: wateren die in het beheer zijn van de gemeente en die voor de scheepvaart openstaan, alsmede alle daartoe behorende kaden, kunstwerken, meergelegenheden, trappen, scheepshellingen, dokken, scheepsreparatiewerven en los- en laadplaatsen zoals aangegeven op de kaart in de bijlage;
- i. kade: de voor de openbare dienst bestemde plaats ingericht voor het aanleggen of aangelegd houden van vaartuigen en/of voor het opslaan van goederen ter lading en/of gelost uit voer- of vaartuigen en/of voor het aan boord nemen of aan land zetten van passagiers;
- j. kalenderjaar: een aaneengesloten periode van twaalf maanden, die begint op 1 januari en eindigt op 31 december;
- k. kegelschip: een schip dat gevaarlijke of schadelijke stoffen vervoert en volgens wettelijk voorschrift overdag één of meer blauwe kegels moet voeren;

- l. laadvermogen: het in tonnen uitgedrukte laadvermogen, zoals blijkt uit de bij het vaartuig behorende meetbrief;
- m. lichterschip: een vaartuig dat een gedeelte van de lading van een groter schip vervoert, omdat dit schip, in afgeladen toestand, anders niet de los- en laadplaats kan bereiken;
- n. ligplaatsvergunninghouder: een houder van een vergunning om op een, in de vergunning gespecificeerde locatie, ligplaats te mogen nemen;
- o. meetbrief: het document als bedoeld in artikel 12c van de Binnenschepenwet;
- p. passagiersschip: een beroepsvaartuig dat een middel van openbaar vervoer is, of hoofdzakelijk gebezigd wordt voor het bedrijfsmatig vervoer van personen;
- q. passant: een pleziervaartuig dat niet is aangesloten bij de watersportverenigingen uit Deventer en dat Deventer voor één of enkele nachten aandoet;
- r. pleziervaartuig: een vaartuig in particulier bezit dat is bestemd of wordt gebruikt voor sportbeoefening of vrijetijdsbesteding;
- s. 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 Protocollen 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;}
- t. schip: elk vaartuig met inbegrip van een watervliegtuig, een draagvleugelboot, een luchtkussen voertuig, een boorinstallatie, een werkeiland of soortgelijk object, een baggermolen, een drijvende kraan, een elevator, een ponton, een drijvend werktuig, een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting;
- u. schipper: degene die de feitelijke leiding over een binnenschip voert;
- v. tankschip: schip, gebouwd of aangepast en gebruikt voor het vervoer van onverpakte vloeibare lading in zijn laadruimten;
- w. ton: een massa van 1.000 kilogram;
- x. vaartuig: elk drijvend lichaam dat wegens zijn drijfvermogen wordt gebruikt dan wel bestemd of geschikt is voor het vervoer te water van personen of goederen of voor het dragen van of vervoeren van al dan niet met het drijvende lichaam één geheel uitmakende voorwerpen.
- y. week: een aaneengesloten periode van zeven dagen, beginnende op de dag waarin het gebruik een aanvang neemt;
- z. woonschip: elk vaartuig dat uitsluitend of in hoofdzaak wordt gebezigd als, of te oordelen naar zijn constructie of inrichting uitsluitend of in hoofdzaak bestemd is tot, dag- of nachtverblijf van een of meer personen;

Artikel 1.2 Toepassingsgebied

Deze verordening is van toepassing in de haven en aan de kades zoals weergegeven op de kaart in de bijlage.

Artikel 1.3 Beslistermijn

1. Het college beslist op een aanvraag voor een vergunning of ontheffing binnen 8 weken na de datum van ontvangst van de aanvraag.
2. Het college kan deze termijn eenmaal met ten hoogste 8 weken verlengen.

Artikel 1.4 Voorschriften en beperkingen

Het college kan aan een vergunning, vrijstelling en ontheffing voorschriften en/of beperkingen verbinden.

Artikel 1.5 Geldigheidsduur

1. Tenzij bij of op grond van deze verordening anders is bepaald, wordt een vergunning of ontheffing verleend voor de duur van 1 jaar.
2. Een ontheffing voor een eenmalige gedraging of handeling wordt verleend voor de duur van die gedraging of handeling, op voorwaarde dat de ontheffing voor maximaal zes maanden wordt verleend.
3. Een vergunning voor het innemen van een ligplaats bestemd voor ligplaatsvergunninghouders wordt verleend voor maximaal 5 jaar.
4. Een ontheffing als bedoeld in artikel 2.4 wordt verleend voor de duur van maximaal 5 jaar.

Artikel 1.6 Weigerings-, wijzigings- en intrekingsgronden

Het college kan een vergunning, vrijstelling of ontheffing in ieder geval weigeren, wijzigen of intrekken als:

- a. dit in het belang van de orde, de veiligheid en het milieu in of in de omgeving van de haven, of de kwaliteit van de dienstverlening in de haven noodzakelijk is;
- b. de daaraan verbonden voorschriften of beperkingen niet zijn of worden nagekomen;
- c. op grond van een verandering van de omstandigheden of inzichten opgetreden na de verlening daarvan, intrekking of wijziging noodzakelijk is vanwege het belang of de belangen ter bescherming waarvan deze is vereist;
- d. ter verkrijging daarvan onjuiste of onvolledige gegevens zijn verstrekt;
- e. hiervan geen gebruik wordt gemaakt binnen een daarin gestelde termijn of, bij gebreke van een gestelde termijn, binnen een redelijke termijn; of
- f. de houder dit verzoekt.

Artikel 1.7 Verplichtingen van houders van toestemmingen

Degene aan wie een vergunning of ontheffing is verleend houdt deze, of een kopie hiervan, aan boord van het schip waarop deze betrekking heeft, tenzij het een schip zonder bemanningsverblijf betreft.

Artikel 1.8 Normadressaat

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

Artikel 1.9 Aanwijzing havenmeester

Het college wijst een havenmeester aan.

Artikel 1.10 Nadere regels

Het college kan nadere regels stellen in het kader van de orde, de veiligheid, de bescherming van het milieu, de kwaliteit van de dienstverlening in of in de omgeving van de haven of ter voorkoming van gevaar, schade of hinder, over:

- a. de gegevens die aan de havenmeester of sluismeester moeten worden gemeld voordat met een schip een haven wordt aangedaan, voordat ligplaats wordt ingenomen of voordat bepaalde activiteiten worden ondernomen;
- b. de wijze waarop de melding, bedoeld onder a, moet plaatsvinden;
- c. de wijze waarop een aanvraag van een vergunning of ontheffing moet plaatsvinden;

- d. de voorwaarden waaronder schepen zich in een door het college aangewezen gebied mogen bevinden, die betrekking kunnen hebben op daar te ondernemen activiteiten en op eisen waaraan schepen of bemanning moeten voldoen om deze activiteiten te mogen ondernemen;
- e. de aanvraag van een vergunning, ontheffing of vrijstelling als bedoeld in de artikelen 2.3 en 3.7;
- f. de wijze van afmeren van schepen en het innemen van een ligplaats.

Hoofdstuk 2 Orde in en gebruik van de haven

Artikel 2.1 Verkeerstekens

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

Artikel 2.2 Verbod nemen ligplaats

1. Het is verboden zich met een schip te bevinden op een plaats die:
 - a. daartoe niet is bestemd;
 - b. is bestemd voor schepen van een andere categorie;
 - c. is bestemd voor ligplaatsvergunninghouders.
2. Het verbod in het eerste lid, aanhef en onder a, geldt niet als dit gebeurt in overeenstemming met de geplaatste verkeerstekens en de daarbij behorende nadere aanduidingen en met instemming van de eigenaar, huurder of erfpachter van het aan de plaats gelegen terrein.
3. Het verbod in het eerste lid, aanhef en onder c, geldt niet voor ligplaatsvergunninghouders.

Artikel 2.3 Ligplaatsenoverzicht

Het college kan een ligplaatsenoverzicht vaststellen, dat in elk geval bevat een kaart van de haven en de kades met daarop aangegeven:

- a. de plaatsen of gebieden die bestemd zijn om ligplaats te nemen;
- b. indien van toepassing, de plaatsen of gebieden die bestemd zijn voor bepaalde categorieën schepen;
- c. indien van toepassing, de plaatsen of gebieden die bestemd zijn voor ligplaatsvergunninghouders.

Artikel 2.4 Duur verblijf in haven

1. Het is verboden met een binnenschip langer dan 14 dagen achtereen te verblijven in het havengebied.
2. Als een binnenschip terugkeert in de haven zonder dat er sprake is geweest van bedrijfsmatig vervoer als bedoeld in artikel 1 van de Binnenvaartwet, wordt de looptijd of overschrijding van de periode, bedoeld in het eerste lid, geacht niet te zijn onderbroken of beëindigd.
3. Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel 2.5 Voorzieningen en voorwerpen

1. Het is verboden voorzieningen of voorwerpen in, op, onder of boven water te hebben, te plaatsen of aan te brengen, als daardoor gevaar, schade of hinder kan ontstaan.
2. Het in het eerste lid gestelde verbod is niet van toepassing op het hebben, plaatsen of aanbrengen van scheepstoebehoren en voorzieningen die dienen, en als zodanig in gebruik zijn, voor het laden en lossen van schepen.
3. Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel 2.6 Verhalen van schepen

1. Het college kan een exploitant of schipper schriftelijk opdragen een schip te verhalen of te laten verhalen naar een andere ligplaats, als dit in het kader van de bescherming van de orde, de veiligheid of het milieu in of 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.

Artikel 2.7 Gebruik van voortstuwars, boegschroeven of hekschroeven

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

Artikel 2.8 Plezier- en zeilvaart in de haven

1. Het is verboden zich met een pleziervaartuig in de binnenhaven te bevinden, tenzij:
 - a. het schip ligplaats heeft genomen in overeenstemming met het ligplaatsenoverzicht, de geplaatste verkeerstekens en de daarbij behorende nadere aanduidingen of met instemming van de eigenaar, huurder of erfpachter van het aan de plaats gelegen terrein, of
 - b. het schip zich rechtstreeks en zonder onderbreking begeeft naar een in de haven gelegen ligplaats waar het in overeenstemming met het ligplaatsenoverzicht, de geplaatste verkeerstekens en de daarbij behorende nadere aanduidingen of met instemming van de eigenaar, huurder of erfpachter van het aan de plaats gelegen terrein ligplaats zal nemen.
2. Het is verboden met een schip dat uitsluitend door middel van zeilen wordt voortbewogen te varen in de binnenhaven.
3. Het college kan in geval van een evenement als bedoeld in artikel 2:24 en artikel 2:25 van de Algemene Plaatselijke Verordening Deventer vrijstelling verlenen van de in het eerste en tweede lid gestelde verboden.
4. Het college kan van de in het eerste en tweede lid gestelde verboden ontheffing verlenen.

Artikel 2.9 Overlast aan vaartuigen

Tenzij bij of op grond van deze verordening anders bepaald is het anderen dan de eigenaar of schipper van een schip niet toegestaan, zonder goedkeuring van de eigenaar of schipper dat schip vast te houden, zich daarop te begeven, zich daarop te bevinden of los te maken.

Artikel 2.10 Melding bedrijfsstoring, gebrek of schade

1. Bedrijfsstoringen, gebreken of schades aan of aan boord van een schip die gevaar, schade of hinder kunnen veroorzaken aan het schip of de omgeving, worden direct aan de havenmeester gemeld.
2. De melding bedoeld in het eerste lid vindt plaats per telefoon, per marifoon op het daarvoor bestemde kanaal of per e-mail.

Artikel 2.11 Maatregelen bij ijsgang of dichtgevroren water

Bij ijsgang of dichtgevroren water in de haven is de schipper verplicht, als hij met zijn schip een ligplaats wil innemen of verlaten, of een aanwijzing van het college daartoe ontvangt, voor zijn rekening en risico zo nodig het ijs te breken of een sleepboot te gebruiken.

Artikel 2.12 Aanwijzen gebieden

Het college kan gebieden aanwijzen waar schepen zich alleen mogen bevinden onder de door het college nader te bepalen voorwaarden.

Hoofdstuk 3 Veiligheid en bescherming milieu in en in de omgeving van de haven

Artikel 3.1 Verontreiniging van lucht; stank, hinder of risico veroorzakende stoffen

1. Het is verboden stoffen uit een schip te laten ontsnappen, waardoor gevaar, schade of hinder ontstaat of kan ontstaan.
2. Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel 3.2 Gebruik afvalverbrandingsoven

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

Artikel 3.3 Melding en verwijdering van te water geraakte stoffen of voorwerpen

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

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

Artikel 3.4 Veilige toegang

1. Een afgemeerd schip beschikt over een toegang die geen gevaar of schade aan personen kan veroorzaken.
2. Het eerste lid geldt niet voor binnenschepen waarbij:
 - a. de feitelijke situatie dit onmogelijk maakt door laad- of loshandelingen; of
 - b. het afmeren van korte duur is, met een maximum van 2 uur.

Artikel 3.5 Verbod gebruik hoofdmotor

1. Het is verboden in de haven 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 3.6 Deugdelijk afmeren

1. Het is 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 3.7 Gebruik van ankers

1. Het is verboden een anker te gebruiken, tenzij:
 - a. ligplaats wordt genomen in een boeienspan of een palenligplaats, of
 - b. dit gebeurt door een drijvende kraan, waarbij 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 tweede lid aan de havenmeester is gemeld.
2. De melding bedoeld in het eerste lid, onder b, vindt plaats per telefoon, per marifoon op het daarvoor bestemde kanaal, per fax of per e-mail.
3. Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing of vrijstelling verlenen.

Artikel 3.8 Gebruik generatoren door binnenschepen

1. Het is verboden gebruik te maken van generatoren indien gebruik kan worden gemaakt van een aanwezige walaansluiting voor stroomgebruik (walstroom) ook als hiertoe een andere ligplaats dient te worden ingenomen.
2. Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing of vrijstelling verlenen.

Artikel 3.9 Verrichten van werkzaamheden

1. Het is verboden om aan, buitenboord of onder een schip of aan een voorwerp aan boord van een schip werkzaamheden te verrichten of doen verrichten, die verband houden met de bedrijfsgereedheid, de aanpassing, het herstel of de verbetering van het schip of het voorwerp, tenzij:
 - a. het schip ligplaats heeft op of bij een scheepswerf of herstellingsinrichting waarvoor een vergunning op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is verleend, of
 - b. per scheepsbezoek aan de haven de te verrichten werkzaamheden ten hoogste drie dagen in beslag nemen en er door de werkzaamheden geen gevaar, schade of hinder kan ontstaan, en:
 - I. als de werkzaamheden plaatsvinden op een tankschip of aan of in een brandstoftank van een schip, er voor de reparatiewerkzaamheden door een gasdeskundige als bedoeld in artikel 4.1 van de Arbeidsomstandighedenregeling een Veiligheids- en Gezondheidsverklaring is afgegeven voor de uit te voeren werkzaamheden;
 - II. dat doelmatige brandblusmiddelen en personen die met het gebruik van die middelen bekend zijn beschikbaar en aanwezig zijn, en
 - III. de werkzaamheden plaatsvinden op ten minste 25 meter van gevaarlijke stoffen of brandbaar materiaal.
2. Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel 3.10 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. In afwijking van het eerste lid is het verboden een schip, geladen met los gestorte 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, en 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.

Hoofdstuk 4 Handhaving

Artikel 4.1 Aanwijzingen

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

Artikel 4.2 Strafbepaling

Overtreding van het bepaalde bij of op grond van deze verordening wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste drie maanden of een geldboete van ten hoogste de tweede categorie.

Artikel 4.3 Toezichthoudende ambtenaren

1. Met het toezicht op de naleving van het bij of op grond van deze verordening bepaalde is belast de havenmeester.
2. Het college kan daarnaast andere personen met dit toezicht belasten.

Artikel 4.4 Betreden van woonruimten

Zij die belast zijn met het toezicht op de naleving of de opsporing van een overtreding van de bij of op grond van deze verordening gegeven voorschriften die strekken tot handhaving van de openbare orde of veiligheid of bescherming van het leven of de gezondheid van personen, zijn bevoegd tot het binnentreden in een woning zonder toestemming van de bewoner.

Hoofdstuk 5 Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 5.1 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op [1 juni 2021].

Artikel 5.2 Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als: Havenbeheersverordening gemeente Deventer 2021.

Aldus besloten in de openbare vergadering van
de raad van de gemeente Deventer,
gehouden op: [datum]

De voorzitter,

de griffier,

Toelichting

Algemeen

Deze verordening bevat de kaderstellende regels die van toepassing zijn op schepen wanneer deze de havens en/of kades van Deventer aandoen die worden beheerd door de gemeente. Hiermee worden de gemeentelijke belangen beschermd en tegelijkertijd worden de rechten en plichten van zowel de scheepvaart als de havenbeheerders inzichtelijker gemaakt. Daarbij heeft deze verordening voor ogen dit alles op een overzichtelijke, duidelijke manier te regelen, ontdaan van overbodige regels en administratieve lasten.

Artikelsgewijze toelichting

Enkel die bepalingen die nadere toelichting behoeven worden hieronder behandeld.

Artikelen 1.1 en 1.2

Haven en toepassingsbereik

Het begrip haven omvat die wateren die in het beheer zijn van de gemeente en die voor de scheepvaart open staan, met inbegrip van de daartoe behorende havenwerken (kades, meeraangelegenheden, etc.). Ter afbakening en verduidelijking is de haven op de kaart in bijlage 1 aangegeven. Deze verordening is

daarmee in beginsel van toepassing op alle wateren binnen de gemeentegrenzen die in het beheer zijn van de gemeente en die voor de scheepvaart open staan, evenals de daartoe behorende havenwerken. Binnen het toepassingsbereik vallen ook wateren omvatten die aan anderen toebehoren, als de gemeente deze beheert en deze een openbaar karakter hebben en op enigerlei wijze voor het publiek toegankelijk zijn. Binnen het toepassingsbereik vallen ook de ligplaatsen aan door de gemeente beheerde kades langs de IJssel.

Artikel 1.5 Geldigheidsduur

Het tweede lid bepaalt dat een ontheffing, als deze wordt verleend voor een eenmalige gedraging of handeling, wordt verleend voor de duur van die gedraging of handeling, maar niet voor een duur langer dan zes maanden. Een gedraging of handeling die langer duurt dan zes maanden kan worden beschouwd als een activiteit die vergunningplichtig is op grond van de Wet milieubeheer.

Artikel 1.6 Weigerings-, wijzigings- en intrekkingen

Onder het bepaalde in onderdeel c worden ook beleidswijzigingen bedoeld. Deze kunnen aanleiding zijn voor intrekking of wijziging van een vergunning of ontheffing. Daarbij worden vanzelfsprekend de algemene beginselen van behoorlijk bestuur in acht genomen.

Artikel 1.8 Normadressaat

De kapitein of de schipper is in beginsel verantwoordelijk voor de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening, tenzij anders is bepaald.

In het tweede lid is bepaald dat bij afwezigheid van een kapitein of een schipper, de exploitant verantwoordelijk is voor de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze verordening. Deze bepaling is opgenomen voor de gevallen waarin een ponton of een ander soort schip is afgemeerd en er geen bemanning (meer) aan boord is.

Artikel 2.1 Verkeerstekens

In het Binnenvaartpolitiereglement (hierna: Bpr) is een voor Nederland uniform systeem van verkeerstekens geregeld. Om dit systeem niet te doorkruisen, is in dit artikel vastgelegd dat dezelfde tekens worden gebruikt ten behoeve van de orde en veiligheid in de haven. Het Bpr regelt de verkeersafhandeling, terwijl de verordening het havengebruik regelt vanuit bepaalde belangen (milieu, orde en veiligheid).

Artikel 2.2. Verbod nemen ligplaats

In principe is het verboden ligplaats te nemen of zich met een schip op een ligplaats te bevinden, tenzij een van de uitzonderingen, bedoeld in artikel 2.2, zich voordoet. Het nemen van ligplaats omvat tevens het ankeren.

Lid 2 regelt het afmeren van schepen door middel van verkeerstekens. Deze verkeerstekens dienen, conform artikel 3.1, te zijn vermeld in het Bpr. Hierbij valt te denken aan het afmeren van kegelschepen. Indien uit praktische overwegingen géén verkeerstekens geplaatst kunnen worden, kan er ook een besluit gelden met eenzelfde strekking als een verkeersteken.

Artikel 2.3 Ligplaatsenoverzicht

Door het vaststellen van een ligplaatsenoverzicht kan het college bepalen waar in de haven schepen ligplaats mogen nemen. Zo nodig kan ook bepaald worden dat bepaalde plaatsen of gebieden bestemd zijn voor schepen van bepaalde categorieën of voor ligplaatsvergunninghouders.

Artikel 2.6 Verhalen van schepen

In bepaalde gevallen moeten schepen - in verband met de orde, veiligheid of het milieu - verhaald kunnen worden, ook al liggen deze schepen er in overeenstemming met de daarvoor toepasselijke regels of met toestemming van het college.

Teneinde de havengebruiker tegen onnodig optreden te beschermen, is in het eerste lid bepaald dat de beslissing op schrift dient te worden gesteld. Voorts kan uitsluitend van de bevoegdheid gebruik worden gemaakt als dit noodzakelijk is in het kader van de orde of ter bescherming van veiligheids- of milieubelangen. Een voorbeeld van een niet-spoedeisend belang in het kader van de orde van de haven, is het noodzakelijk worden van het plegen van onderhoud aan een kademuur of steiger waaraan reeds voor langere periode een schip gemeerd ligt.

De eigenaar, beheerder of gebruiker van een schip kan op basis van dit artikel schriftelijk worden verzocht binnen een redelijke termijn het schip te verhalen naar een andere ligplaats. Als medewerking wordt geweigerd, kan het schip verhaald worden.

Het derde lid regelt dat schepen in verband met de veiligheid of het milieu met spoed – en voor rekening en risico van de exploitant - verhaald kunnen worden als zich een calamiteit voordoet in de haven of als de exploitant onbekend is. Bij een brand zouden de schepen bijvoorbeeld in de weg kunnen liggen voor incidentenbestrijdingsvaartuigen.

Artikel 2.7 Gebruik van voortstuwers, boegschroeven of hekschroeven

Dit artikel beoogt bescherming van de onderwaterinfrastructuur in de haven. In, onder en langs de haven bevinden zich onder meer kunstwerken, kabels, tunnels, pijpleidingen, kades en zinkers. Het gebruik van voortstuwers (schroeven), boegschroeven of hekschroeven kan schade veroorzaken aan deze voorzieningen, als het in andere gevallen wordt gebruikt dan voor het bereiken of verlaten van een ligplaats. Onder gebruik wordt in dit geval verstaan, dat de schroeven een daadwerkelijke waterverplaatsing genereren; als de schroeven dit niet doen, zoals bijvoorbeeld het geval is bij een verstelbare schroef in een neutrale positie, dan is dit artikel niet van toepassing.

Het verbod van dit artikel geldt ook in die situaties waarbij het schip op spudpalen ligt of als men anders dan noodzakelijk voor het ontmeren of afmeren, het schip gaande houdt of tegen de kade of oever drukt waarbij het schip niet met meerdraden is afgemeerd. Reden waarom het verbod wordt ingevoerd ligt in het feit dat wanneer door gebruikers van de haven schepen gaande worden gehouden zeer gevaarlijke situaties kunnen worden veroorzaakt. Voorts kan – met name – het proefdraaien van machines, maar ook het trachten los te komen als een schip aan de grond zit, grote schade veroorzaken. Het bij- of afdraaien door een bunker- of bevoorradingschip, dat afgemeerd is aan een ander schip, ter voorkoming van schade levert een verwaarloosbaar risico op voor de haveninfrastructuur en is gelet op de vaak moeilijke afmeersituatie ter voorkoming van directe schade aanvaardbaar.

Ten slotte is in het artikel een verplichting opgenomen dat tijdens het inwerking zijn van voortstuwers, boegschroeven of hekschroeven een persoon in de stuurhut aanwezig dient te zijn die bekend is met de bediening van het schip. In de praktijk is gebleken dat dit regelmatig niet het geval is. Dit kan tot zeer gevaarlijke en ongewenste situaties leiden.

Artikel 2.10 Melding bedrijfsstoring, gebrek of schade

Dit artikel bevat de verplichting om alle bedrijfsstoringen, gebreken of schades aan boord van een schip, die een gevaar voor het schip of de omgeving kunnen opleveren aan de havenmeester te melden. Een voorbeeld hiervan is het niet functioneren van de inert gasinstallatie op een tankschip. De bepaling is van toepassing op alle schepen en is een aanvulling op de meldingsartikelen van de Regeling vervoer gevaarlijke stoffen die alleen van toepassing is op zeeschepen met gevaarlijke stoffen.

Artikel 3.1 Verontreiniging van lucht; stank, hinder of risico veroorzakende stoffen

Het in het eerste lid gestelde verbod beperkt zich tot handelingen die plaatsvinden aan boord van een schip; handelingen gepleegd aan wal vallen hierbuiten. Het is onder meer verboden om aan boord van een schip, door middel van geperst gas of stoom, het uitlaatgassensysteem van verbrandingsmotoren naar de buitenlucht door te blazen, waardoor roet uit het schip ontsnapt .

Op grond van het tweede lid kan het college ontheffing verlenen van het verbod, bijvoorbeeld als dit bij kan dragen aan het voorkomen van een schoorsteenbrand bij een schip dat al langer stilligt.

Artikel 3.2 Gebruik afvalverbrandingsoven

Dit artikel is opgenomen in verband met het toenemende gebruik van afvalverbrandingsovens aan boord van schepen. Ter voorkoming van gevaar, schade en hinder voor de omgeving, door bijvoorbeeld ernstige rookontwikkeling en het gebruik van de afvalverbrandingsoven terwijl het schip is afgemeerd, is het verboden afvalverbrandingsovens aan boord van schepen te gebruiken. Afval kan afgegeven worden aan de daartoe bestemde inzamelaars.

Artikel 3.3 Melding en verwijdering van te water geraakte stoffen of voorwerpen

Uit het oogpunt van veiligheid en het voorkomen van belemmeringen van de vaarweg regelt dit artikel dat als stoffen of voorwerpen te water geraken, hiervan onmiddellijk kennis wordt gegeven aan de havenmeester. Deze kennisgeving is niet aan voorschriften verbonden. Vervolgens dient de stof of het voorwerp – voor zover mogelijk – onmiddellijk te worden verwijderd.

Artikel 3.4 Veilige toegang

In de havenpraktijk doen zich bij de betreding van schepen regelmatig zeer gevaarlijke en onaanvaardbare situaties voor. Daarom wordt voorgeschreven dat schepen in principe over een toegang dienen te beschikken waardoor – in redelijkheid – geen gevaar of schade voor personen kan ontstaan. Voor met name binnenschepen is het in sommige gevallen echter niet mogelijk of zeer onpraktisch om een dergelijke toegang tot het schip mogelijk te maken. Enerzijds is dit het geval bij laad- of loshandelingen. Door het laden of lossen van lading aan boord van een binnenschip, kan het schip aanzienlijk bewegen. In dit soort situaties kan een veilige toegang niet worden gegarandeerd, sterker nog een toegang is in dit soort gevallen juist onveilig. Anderzijds meert een binnenschip soms kort af, bijvoorbeeld om passagiers of een auto af te zetten. Om bij dit soort korte handelingen van een binnenschipper te eisen dat hij een veilige toegang creëert, zou een onevenredige belasting voor een binnenschipper opleveren.

Artikel 3.5 Verbod gebruik hoofdmotor

Het komt zeer regelmatig voor dat afgemeerde schepen hun hoofdmotor onnodig laten draaien, anders dan direct voor vertrek van het schip. Dit betekent een onnodige belasting van het milieu en het kan hinder voor omwonenden veroorzaken. Het artikel betreft geen absoluut verbod, maar is afhankelijk van een aanwijzing van gebieden door het college. Bovendien kan het college ontheffing verlenen van het verbod, bijvoorbeeld ten dienste van proefdraaien van de hoofdmotor.

Artikel 3.7 Gebruik van ankers

In de onderwaterbodem van de haven bevinden zich op een groot aantal plaatsen infrastructurele voorzieningen, zoals, bodembescherming, leidingen en kabels. Het gebruikmaken van ankers zonder vooraf kennis te nemen van de locaties van deze infrastructurele voorzieningen kan leiden tot beschadiging hiervan. Om dit te voorkomen is als uitgangspunt genomen dat het in de haven verboden is van een anker gebruik te maken, met uitzondering van de gevallen genoemd in het eerste lid, onder a en b.

Artikel 3.8 Gebruik generatoren door binnenschepen

Het is verboden om aan boord van een binnenschip een generator te gebruiken. In het kader van het leveren van een bijdrage aan het verbeteren van de (lokale) luchtkwaliteit zijn in de haven bij de openbare ligplaatsen voor de binnenvaart aansluitingen voor de afname van elektriciteit (ten behoeve van de binnenvaart) gerealiseerd. Op het moment dat het op een ligplaats dermate druk is met binnenschepen dat geen aansluitingen meer beschikbaar zijn (bijvoorbeeld tijdens kerst of andere feestdagen), of voor binnenschepen die voor hun elektriciteitsvoorziening meer stroom nodig hebben dan de walstroomvoorziening kan leveren, kan het college ontheffing of vrijstelling verlenen van het verbod.

Artikel 3.9 Verrichten van werkzaamheden

Dit artikel geeft regels over het verrichten van werkzaamheden aan schepen; hieronder vallen ook werkzaamheden die buitenboord of onderwater aan het schip plaatsvinden.

Grote reparaties aan schepen vinden doorgaans plaats op of aan een werf of in een dok. Kleine reparaties worden echter vaak aan boord verricht door de eigen bemanning of door buitenstaanders. Het verrichten van reparaties kan onder bepaalde omstandigheden gevaren met zich meebrengen. Teneinde te voorkomen dat een kleine scheepsreparatie buiten een werf of herstellingsinrichting tot een reparatie van grote omvang, met inherente veiligheidsrisico's en grote tijdsduur uitgroeit, is in het eerste lid, onder b, opgenomen dat de reparatieduur ten hoogste drie dagen mag duren. Als de werkzaamheden langer dan drie dagen in beslag nemen, kan ontheffing worden aangevraagd op grond van het tweede lid.

Artikel 3.10 Ontsmetten van schepen

Omdat tijdens het gassen van ruimten aan boord van een schip (het *ontsmetten*) risico's kunnen ontstaan voor het havengebied is dit in beginsel verboden.

Het verbod te ontsmetten van het tweede lid is beperkt tot schepen die zijn geladen met losgestorte bulkloading in vaste vorm. Hierdoor worden alle containerschepen van de toepassing uitgesloten. Deze schepen hebben containers als lading onder gas aan boord en zouden dus allemaal een ontheffing dienen te krijgen, hetgeen niet wenselijk is. Het onder gas staan van te vervoeren containers is in de IMDG-Code geregeld, inclusief de labeling. Het onder gas zetten van containers geschiedt binnen een inrichting en valt onder de vergunningplicht uit de Wet milieubeheer. Er wordt tevens rekening met schepen die in het buitenland zijn beladen met aldaar (in de silo) aan de wal ontsmette lading, die in de haven wordt gelost. Deze lading kan eveneens bepaalde risico's met zich meebrengen.

In het derde lid is een ontheffingsmogelijkheid opgenomen. In de praktijk zal de havenmeester namens het college bepalen of in het specifieke geval mag worden ontsmet en waar dat, met het oog op de veiligheid van de omgeving, dient plaats te vinden.

Artikel 4.4 Betreden van woonruimten

In artikel 5:15 van de Awb, is bepaald dat een toezichthouder een woning niet mag betreden als de bewoner daar geen toestemming voor geeft. De bevoegdheid tot het binnentreden is gestoeld op artikel 149a van de Gemeentewet. Artikel 149a strekt ertoe dat de gemeenteraad in bepaalde gevallen de bevoegdheid kan verlenen tot het binnentreden in woningen zonder toestemming van de bewoner. Het gaat hier om binnentreden ter uitoefening van toezicht en opsporing in verband met de naleving van voorschriften inzake handhaving van de openbare orde of veiligheid en bescherming van het leven of de gezondheid van personen. Het binnentreden in woningen behoort niet tot de bevoegdheden die afdeling 5.2 van de Awb aan iedere toezichthouder verleent. De bevoegdheid tot uitoefening van bestuursdwang is in de Gemeentewet voor alle gevallen geregeld in artikel 125. De Algemene wet op het binnentreden is

ook hier van toepassing, zodat voor binnentreden zonder toestemming van de bewoner een machtiging noodzakelijk is. De Algemene wet op het binnentreden maakt onderscheid tussen het bevoegd zijn tot binnentreden in een woning en het nodig hebben van een machtiging om tot binnentreden in een woning in een concreet geval over te mogen gaan. Artikel 149a attribueert aan de gemeenteraad de bevoegdheid om personen de bevoegdheid, en dus niet de machtiging, te verlenen tot binnentreden. Op grond van art. 5:27, tweede lid, van de Awb is het bestuursorgaan dat bestuursdwang toepast bevoegd tot het verlenen van deze machtiging. De bevoegdheid tot binnentreden zal slechts uitgeoefend mogen worden voor zover dat redelijkerwijs voor de vervulling van de taak waarvoor binnen wordt getreden, nodig is.¹

Opgemerkt wordt dat onder het begrip 'woning' tevens een woning aan boord van een schip moet worden verstaan.

¹ Kamerstukken II 22 539, 1991/92, nr. 3, p. 17.

Verordening van de raad van de gemeente Deventer houdende bepalingen over havengelden (Verordening havengelden gemeente Deventer 2021)

De raad van de gemeente Deventer,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van [datum] met nummer [zaaknummer];

gelet op de artikel(en) 216, 219 en 229, eerste lid, aanhef en onder a en b van de Gemeentewet;

b e s l u i t :

vast te stellen de:

Verordening van de raad van de gemeente Deventer houdende bepalingen over havengelden (Verordening havengelden gemeente Deventer 2021)

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1.1 Begripsomschrijvingen

Deze verordening verstaat onder:

- a. binnenschip: binnenschip in de zin van de Havenbeheersverordening;
- b. beroepsvaartuig: beroepsvaartuig in de zin van de Havenbeheersverordening;
- c. college: het college van burgemeester en wethouders;
- d. dag: de periode van 00.00 uur tot 24.00 uur;
- e. exploitant: exploitant in de zin van de Havenbeheersverordening;
- f. gemeentelijk vaarwater: gemeentelijk vaarwater in de zin van de Havenbeheersverordening;
- g. gevaarlijke stoffen: gevaarlijke stoffen in de zin van de Havenbeheersverordening;
- h. haven: haven in de zin van de Havenbeheersverordening;
- i. kade: kade in de zin van de Havenbeheersverordening;
- j. kalenderjaar: kalenderjaar in de zin van de Havenbeheersverordening;
- k. kegelschip: kegelschip in de zin van de Havenbeheersverordening;
- l. laadvermogen: laadvermogen in de zin van de Havenbeheersverordening;
- m. lichterschip: lichterschip in de zin van de Havenbeheersverordening;
- n. ligplaatsvergunninghouder: ligplaatsvergunninghouder in de zin van de Havenbeheersverordening;
- o. meetbrief: meetbrief in de zin van de Havenbeheersverordening;
- p. passagiersschip: passagiersschip in de zin van de Havenbeheersverordening;
- q. passant: passant in de zin van de Havenbeheersverordening;
- r. pleziervaartuig: pleziervaartuig in de zin van de Havenbeheersverordening;
- s. scheepsafval: scheepsafval in de zin van de Havenbeheersverordening;
- t. schip: schip in de zin van de Havenbeheersverordening;
- u. schipper: schipper in de zin van de Havenbeheersverordening;
- v. tankschip: tankschip in de zin van de Havenbeheersverordening;
- w. TEU: Twenty feet Equivalent Units; (In het metrieke stelsel uitgedrukt is een TEU 6,10 meter lang, 2,44 m breed en 2,59 m hoog);
- x. ton: een massa van 1.000 kilogram;
- y. vaartuig: vaartuig in de zin van de Havenbeheersverordening;
- z. week: week in de zin van de Havenbeheersverordening;
- aa. woonschip: woonschip in de zin van de Havenbeheersverordening;

bb. vrachtbrief: een document waaruit de hoeveelheid en soort van de vervoerde lading blijkt en indien deze in containers is vervoerd het aantal TEU's;

Artikel 1.2 Belastbaar feit

Overeenkomstig hetgeen in de volgende artikelen is bepaald, worden rechten geheven onder de naam van:

- a. havengeld, voor het met binnenschip gebruik maken van de haven en hier laden en/of lossen;
- b. liggeld, voor met een binnenschip gebruiken maken van de haven buiten de periode die met havengeld wordt belast;
- c. kadegeld, voor het tijdelijk gebruik maken van een voor de openbare dienst bestemde kade of wal van de haven met materieel om goederen uit vaartuigen te lossen of in vaartuigen te laden;
- d. opslaggeld, voor het gebruik van een voor de openbare dienst bestemde kade of wal van de haven in verband met de tijdelijke opslag van goederen, materialen of andere voorwerpen, waaronder onder meer begrepen mobiele kranen, laadtrechters, jakobsadders en transportbanden;
- e. schutgeld, voor het met binnenschip gebruik maken van de sluis;
- f. liggeld woonschepen, voor woonschepen of daarmee gelijk te stellen vaartuigen liggende in gemeentelijk water.

Artikel 1.3 Belastingplicht

De in artikel 1.2 genoemde rechten worden geheven als volgt:

- a. havengeld van de kapitein, de gezagvoerder, de schipper, de reder, de eigenaar of de bevrachter van het vaartuig dat gebruik maakt van de haven voor overslagactiviteiten;
- b. liggeld van de kapitein, de gezagvoerder, de schipper, de reder, de eigenaar of de bevrachter van het vaartuig dat gebruik maakt van de haven;
- c. kadegeld van degene die van een voor de openbare dienst bestemde kade of wal van de haven gebruik maakt om goederen te ontvangen of te verzenden;
- d. opslaggeld van degene die op een voor de openbare dienst bestemde kade of wal goederen, materialen of andere voorwerpen tijdelijk opslaat;
- e. schutgeld van de kapitein, de gezagvoerder, de schipper, de reder, de eigenaar of de bevrachter van het vaartuig waarvoor de sluis wordt geschut.;
- f. liggeld woonschepen van de eigenaar van het woonschip.

Hoofdstuk 2 Tariefstructuur

Artikel 2.1 Tariëftoepassing

Voor de toepassing van de tarieven wordt een gedeelte van een dag, van een week, een m² of een ton als een volle eenheid gerekend.

Artikel 2.2 Wijze van berekening

1. Het haven-, lig-, kade- en opslaggeld wordt geheven, zodra het gebruik van het gemeentelijk vaarwater, van kaden en loswallen of enig in artikel 1.2 genoemd belastbaar feit aanvangt.
2. Het havengeld wordt voor beroepsvaartuigen die in de gemeente goederen laden en/of lossen geheven naar de overslag van goederen per keer.
3. Het havengeld wordt voor passagiersschepen die in de gemeente passagiers in nemen of aan wal zetten geheven per strekkende meter scheepslengte.
4. Het havengeld wordt voor beroepsvaartuigen welke zijn uitgerust voor het verrichten van sleepdiensten geheven per week per keer.

5. Het havengeld wordt voor beroepsvaartuigen welke niet vallen onder schepen zoals bedoeld in lid 2, 3 en 4 geheven per strekkende meter scheepslengte
6. Het schutgeld wordt geheven voor het schutten van de sluis per bezoek aan de haven.
7. Als overslag van goederen wordt aangenomen de overslag volgens de geldige vrachtbrief.
8. Als de geldende vrachtbrief niet aanwezig is, of bij weigering om deze te tonen, of als deze niet de vereiste gegevens vermeldt, wordt het maximale laadvermogen van het schip aangenomen als overgeslagen tonnen. Het maximale laadvermogen blijkt uit de meetbrief. Als deze niet aanwezig is, wordt het laadvermogen ambtshalve vastgesteld.
9. De maatstaf voor de berekening van liggelden is de scheepslengte uitdrukt in aantal strekkende meters en het aantal dagen dat van de haven gebruik gemaakt wordt.
10. De maatstaf voor de berekening van de opslagelden is het aantal vierkante meters ingenomen grondoppervlakte.
11. Ter bepaling van de door de opgeslagen goederen ingenomen grondoppervlakte wordt de ruimte tussen de goederen mede geacht door die goederen te zijn ingenomen.
12. Als een ligplaats wordt ingenomen buiten de termijn waarvoor havengeld is verschuldigd, wordt liggeld geheven volgens het tarief per keer.
13. Het liggeld woonschepen wordt berekend naar in beslag genomen wateroppervlak in vierkante meters per jaar .

per vierkante meter per maand of gedeelte daarvan. Een gedeelte van een vierkante meter geldt voor een

hele vierkante meter. Over de in dit lid genoemde rechten is geen BTW verschuldigd.

Artikel 2.3 Tarieven

1. Het havengeld bedraagt:

a. voor beroepsvaartuigen die in de gemeente goederen laden en/of lossen: per ton per keer: € 0,15 excl. BTW;

b. voor beroepsvaartuigen die in de gemeente goederen laden en/of lossen in containers: per teu per keer: € 0,90 excl. BTW met een minimum van € 18,75;

c. voor passagiersschepen met een lengte tot en met 80 meter die in de gemeente passagiers in nemen of aan wal zetten: € 1,40 excl. BTW per strekkende meter, alsmede per reservering van een ligplaats een bedrag van € 10 excl. BTW;

d. voor passagiersschepen met een lengte vanaf 81 meter die in de gemeente passagiers in nemen of aan wal zetten: € 2,15 excl. BTW per strekkende meter, alsmede per reservering van een ligplaats een bedrag van € 10 excl. BTW;

d. voor beroepsvaartuigen welke zijn uitgerust voor het verrichten van sleepdiensten: per week of gedeelte daarvan: € 19,92 excl. BTW;

f. voor beroepsvaartuigen welke niet onder de groepen a, b, c of d vallen en langer dan 24 uur gebruik maken van gemeentelijk vaarwater of enig ander in artikel 1 van de verordening genoemd gemeentewerk: per strekkende meter scheepslengte of gedeelte daarvan: € 3,24 excl. BTW per keer, met een maximum van 72 uur;

2. Betaling van het havengeld, genoemd onder lid 1 onder a en b, geeft recht op gebruik van de haven voor uitvoeren van een laad- of losactiviteit en het gebruik van een ligplaats voor de periode van 7 dagen.

3. Betaling van het havengeld, genoemd onder lid 1 onder c en d, geeft recht op gebruik van de haven en het gebruik van een ligplaats voor de periode van 24 uur.

4. Het liggeld bedraagt:

a. voor beroepsvaartuigen per strekkende meter scheepslengte of gedeelte daarvan: € 1,00 excl. BTW per 72 uur, met een maximum van 14 dagen;

- b. eerste 24 uur is vrijgesteld van betaling van liggeld, tenzij het gebruiken van een ligplaats volgt op een activiteit waarvoor havengeld verschuldigd is.
5. Het kadegeld bedraagt per m2 in gebruik genomen kade-oppervlakte of gedeelte hiervan per dag: € 4,12 excl. BTW;
6. Het opslaggeld bedraagt per m2 in gebruik genomen kade-oppervlakte of gedeelte hiervan per dag: € 4,12 excl. BTW;
7. Het schutgeld bedraagt:
- a. voor schepen van 70 m en langer die gebruik maken van een sluispassage: per havenbezoek: € 65 excl. BTW.
- b. Voor schepen korter dan 70 m die gebruik maken van een sluispassage: per havenbezoek: € 45 excl. BTW.
8. Voor schepen in het bezit van een Green Award certificaat, wordt gerekend met een korting op de tarieven zoals genoemd onder lid 1, lid 4 en lid 7. Deze korting wordt als volgt toegepast:
- a. schepen in het bezit van een bronzen Green Award certificaat krijgen 5% korting;
- b. schepen in het bezit van een zilveren Green Award certificaat krijgen 10% korting;
- c. schepen in het bezit van een gouden Green Award certificaat krijgen 15% korting, en;
- d. schepen in het bezit van een platinum Green Award certificaat krijgen 20% korting.
9. Het liggeld woonschepen bedraagt per vierkante meter per jaar € 6,06 of voor het geval de ligplaats minder dan een jaar wordt gebruikt, € 0,505 per vierkante meter per maand of gedeelte daarvan. Een gedeelte van een vierkante meter geldt voor een hele vierkante meter. Over de in dit lid genoemde rechten is geen BTW verschuldigd.

Artikel 2.4 Vrijstellingen

1. Geen havengeld en/of liggeld en/of schutgeld en/of opslaggeld wordt geheven van:
 - a. Vaartuigen, in directe dienst van de gemeente of werkend in opdracht van de gemeente;
 - b. Rijksvaartuigen, uitsluitend bestemd voor de openbare dienst;
 - c. Hospitaalschepen, of vaartuigen, die als zodanig dienstdoen;
 - d. Vaartuigen, gebruikt voor het uitbaggeren van de havens en de vaargeul;
 - e. Lichterschepen, als vaartuigen bij laag water of als gevolg van averij verplicht zijn hun lading door middel van deze schepen te lossen;
2. Geen liggeld wordt geheven:
 - a. van vaartuigen die in het bezit zijn van een vergunning of ontheffing waarin dit wordt aangegeven;
 - b. van vaartuigen waarvan de schipper aantoont, dat wegens ernstige familieomstandigheden van de haven gebruik wordt gemaakt, mits niet wordt geladen en/of gelost;
 - c. van vaartuigen, die ten gevolge van ijsgang of weersgesteldheden of lage waterstand zijn gedwongen in de haven te verblijven, mits niet wordt geladen of gelost;
 - d. van vaartuigen, voor de periode dat ze ten gevolge van ijsgang of weersgesteldheid of lage waterstand zijn gedwongen langer in de haven te verblijven nadat is geladen en/of gelost;
 - e. Op zondag.
3. Geen schutgeld wordt geheven van:
 - a. Vaartuigen, waarvan de schipper aantoont, dat wegens ernstige familieomstandigheden van de haven gebruik wordt gemaakt, mits niet wordt geladen en/of gelost;
 - b. Vaartuigen, die ten gevolge van ijsgang of weersgesteldheden of lage waterstand zijn gedwongen in de haven te verblijven, mits niet wordt geladen en/of gelost.
4. Geen havengeld wordt geheven van vaartuigen, die in het bezit zijn van een vergunning of een ontheffing waarin dit wordt aangegeven.

5. Geen opslaggeld wordt geheven als en voor zolang de waterstand van de IJssel zodanig is, dat de op de kade geplaatste voorwerpen en/of goederen niet kunnen worden afgevoerd, na het tijdstip waarop volgens de havenmeester vóór de opslag gedane verklaring, die goederen zouden worden afgevoerd.

Hoofdstuk 3 Heffing

Artikel 3.1 Wijze van heffing

1. De rechten in artikel 2.3 met uitzondering van de rechten zoals bedoeld in het negende lid, worden geheven door middel van een gedagtekende nota.
2. De rechten in artikel 2.3, negende lid, worden geheven bij wege van aanslag.

Artikel 3.2 Termijnen van betaling

1. De rechten als genoemd in artikel 3.1, eerste lid, moeten worden betaald **binnen 30 dagen** na de dagtekening van de gedagtekende nota.
2. In afwijking van artikel 9, eerste lid, van de Invorderingswet 1990 moeten de aanslagen die worden opgelegd in het belastingjaar waarop zij betrekking hebben, worden betaald in twee gelijke termijnen waarvan de eerste vervalt op de laatste dag van de maand volgend op de maand die in de dagtekening van het aanslagbiljet is vermeld en de tweede twee maanden later.
3. In afwijking van artikel 9, eerste lid, van de Invorderingswet 1990 moeten de aanslagen die worden opgelegd na het belastingjaar waarop zij betrekking hebben, worden betaald in twee gelijke termijnen waarvan de eerste vervalt op de laatste dag van de maand volgend op de maand die in de dagtekening van het aanslagbiljet is vermeld en de tweede twee maanden later.
4. De Algemene Termijnenwet is niet van toepassing op de in de voorgaande leden gestelde termijnen.

Artikel 3.3 Kwijtschelding

Bij de invordering van haven-, lig-, kade- en opslagelden wordt geen kwijtschelding verleend.

Artikel 3.4 Nadere regels door het college van burgemeester en wethouders

Het college kan nadere regels geven met betrekking tot de heffing en invordering van haven- en opslagelden.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 4.1 Intrekking oude regeling

De Verordening haven- en opslagelden gemeente Deventer 2021, zoals vastgesteld bij besluit van 16 december 2020, wordt ingetrokken met ingang van **[datum]**, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op de belastbare feiten die zich voor die datum hebben voorgedaan.

Artikel 4.2 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op 1 juni 2021.

Artikel 4.3 Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als: Verordening havengelden gemeente Deventer 2021.

Aldus besloten in de openbare vergadering van
de raad van de gemeente Deventer,
gehouden op: [datum]

De voorzitter,

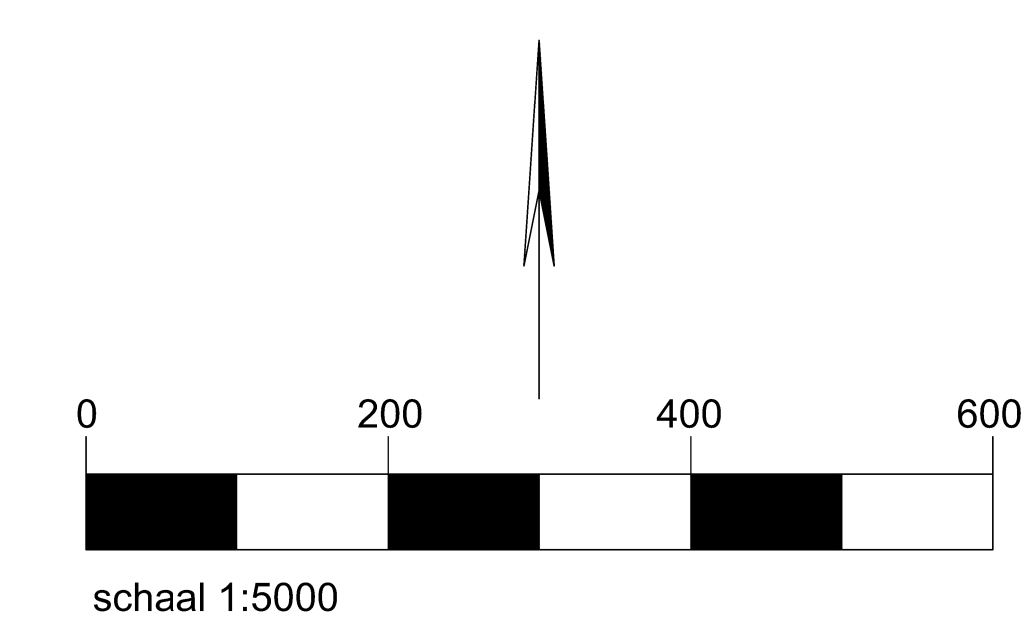
de griffier,



LEGENDA

Haven conform art. 1.1 van de Havenbeheersverordening gemeente Deventer 2021

Ligplaatshaven conform art. 2.3 van de Havenbeheersverordening gemeente Deventer 2021



Maten in m, materiaalmaten in mm en hoogtematen in m t.o.v. N.A.P.

opdrachtgever:	GEMEENTE DEVENTER	schaal:	1:5000	afm.	A0
project:	Havenbeheersverordening gemeente Deventer 2021	status:	23-02-2021	get.	BH
onderwerp:	Bijlage: Haven en Ligplaatsoverzicht gemeente Deventer	projectnummer:	109.21.03.A.N.01	opdr.	JP
		tekeningnummer:		blad:	1 van 1

De college van de gemeente Deventer,

Gelet op artikel 2.3 van de Havenbeheersverordening gemeente Deventer 2021;

b e s l u i t :

vast te stellen het:

Ligplaatsoverzicht gemeente Deventer

Artikel 1

De grafische weergave van het ligplaatsenoverzicht is opgenomen op de kaart Bijlage bij de Havenbeheersverordening.

Artikel 2 De haven en de kades

1. De haven zoals bedoeld in artikel 1 sub h van de havenbeheersverordening bestaat uit:
 - a. Jachthaven Zandweerdplas;
 - b. Passantenhaven langs de IJssel aan de Worpzijde;
 - c. Voorhaven: deel van de rivier tussen de Prins Bernhardsluis en het groene en rode baken bij de ingang van de haven;
 - d. Binnenhaven: het basiskanaal en de havenarmen voorbij de Prins Bernhardsluis;
 - e. Gashaven: de haven , gelegen direct naast de Prins Bernhardsluis en nabij het Hartenaasje aan de IJssel;
2. De kades langs Rijkswater de IJssel , zoals bedoeld in artikel 1 sub i van de havenbeheersverordening, bestaan uit:
 - a. Pothoofdkade;
 - b. Lage Wellekade;
 - c. Ponton pontje stadzijde;
 - d. Hoge Wellekade (Onder de Linden).

Artikel 3 Ligplaatsen jachthaven Zandweerdplas

De jachthaven Zandweerdplas wordt beheerd door Stichting de Waterlijn in opdracht van de deelnemende Deventer watersportverenigingen. De haven is beschikbaar voor:

- a. pleziervaartuigen van de deelnemende watersportverenigingen;
- b. passanten (ca. 30 plaatsen).

Artikel 4 Ligplaatsen passantenhaven langs de IJssel aan de Worpzijde

In de passantenhaven langs de IJssel aan de Worpzijde zijn de volgende ligplaatsen beschikbaar:

- Scoutinghaven IJssel Worpzijde, maximaal 5 vaartuigen met een maximale breedte van 2 m en een maximale lengte van 6 m per vaartuig.
- Recreatiekade IJssel Worpzijde met een lengte van circa 105 m; maximale breedteligging bedraagt 1 schip; uitsluitend bedoeld voor pleziervaartuigen tussen 7.00 uur en 19.00 uur; gebruik anders dan hier beschreven uitsluitend na aanwijzing van de havenmeester.
- Ponton veerpont Worpzijde uitsluitend ten behoeve van de veerpont.
- Verlengde ponton veerpont Worpzijde uitsluitend ten behoeve van de reserveveerpont.
- Tijdelijk ponton Worpzijde ligplaats voor liplaatsvergunninghouder(s).

Artikel 5 Voorhaven

In de Voorhaven zijn de volgende ligplaatsen beschikbaar:

- a. Wachtplaats sluis met een lengte van ca. 120 m; de maximale breedteligging van de schepen bedraagt 20 m; uitsluitend bedoeld voor beroepsvaartuigen in afwachting van het invaren van de sluis; gebruik anders dan hier beschreven uitsluitend na aanwijzing van de havenmeester;
- b. Gereserveerde plaats voor ligplaatsvergunninghouder(s); het is verboden van deze plaats gebruik te maken voor andere schepen dan waarvoor deze gereserveerd is; gebruik anders dan hier beschreven uitsluitend na aanwijzing van de havenmeester.

Artikel 6 Ligplaatsen Binnenhaven

De Binnenhaven is in zijn geheel bedoeld voor beroepsvaartuigen. In de Binnenhaven zijn de volgende ligplaatsen beschikbaar:

- a. Havenkom met een lengte van 185 m; maximale breedteligging van de schepen bedraagt één schip; uitsluitend bedoeld voor beroepsvaartuigen; gebruik anders dan hier beschreven uitsluitend na aanwijzing van de havenmeester;
- b. Deensestraat 1 met een lengte van ca. 60 m; gereserveerde ligplaats voor ligplaatsvergunninghouder(s); gebruik anders dan hier beschreven uitsluitend na aanwijzing van de havenmeester.
- c. Deensestraat 2 met een lengte van ca. 60 m; maximale breedteligging van de schepen bedraagt één schip; uitsluitend bedoeld voor beroepsvaartuigen; gebruik anders dan hier beschreven uitsluitend na aanwijzing van de havenmeester;
- d. Deensestraat 3 met een lengte van ca. 50 m; maximale breedteligging van de schepen bedraagt één schip; uitsluitend bedoeld voor beroepsvaartuigen; gebruik anders dan hier beschreven uitsluitend na aanwijzing van de havenmeester;
- e. Scheepvaartstraat met een lengte van ca. 330 m; maximale breedteligging van de schepen bedraagt 30 m; uitsluitend bedoeld voor beroepsvaartuigen; gebruik anders dan hier beschreven uitsluitend na aanwijzing van de havenmeester;
- f. Wachtplaats Hanzebrug oost met een lengte van ca. 100m; maximale breedteligging van de schepen bedraagt één schip; uitsluitend bedoeld voor beroepsvaartuigen; gebruik anders dan hier beschreven uitsluitend na aanwijzing van de havenmeester;
- g. Harderwijkerstraat met een lengte van ca. 100 m; maximale breedteligging van de schepen bedraagt één schip; uitsluitend bedoeld voor beroepsvaartuigen; gebruik anders dan hier beschreven uitsluitend na aanwijzing van de havenmeester;
- h. Duurstedeweg met een lengte van ca. 35 m; gebruik uitsluitend op aanwijs van de havenmeester;
- i. 5^e havenarm met een lengte van ca. 100 m; maximale breedteligging van de schepen bedraagt 30 m; uitsluitend bedoeld voor beroepsvaartuigen; gebruik anders dan hier beschreven uitsluitend na aanwijzing van de havenmeester.

Artikel 7 Ligplaatsen Gashaven

In de Gashaven is uitsluitend plek voor vergunninghouders.

Artikel 8 Ligplaatsen kades langs de IJssel

Aan de kades langs de IJssel zijn de volgende ligplaatsen beschikbaar:

- Pothoofdkade met een lengte van ca. 120m; de maximale breedteligging van de schepen bedraagt 12 m; uitsluitend bedoeld voor passagiersschepen voor het aan land zetten of aan boord nemen van passagiers; gebruik anders dan hier beschreven uitsluitend na aanwijzing van de havenmeester;
- Lage Wellekade auto afzetplaats met een lengte van ca. 100m; uitsluitend voor beroepsvaartuigen voor het afzetten of aan boord nemen van een auto; maximale aanmeertijd bedraagt 20 minuten; gebruik anders dan hier beschreven uitsluitend na aanwijzing van de havenmeester;

- Lage Wellekade met een lengte van ca. 260m; de maximale breedteligging van schepen bedraagt 12 m; tussen 1 april en 1 oktober uitsluitend bedoeld voor pleziervaartuigen; tussen 1 oktober en 1 april uitsluitend beschikbaar voor beroepsvaartuigen; niet beschikbaar bij een IJsselwaterstand bij Deventer hoger dan 4,00 +m NAP; hele jaar op aanwijzing van de havenmeester beschikbaar voor passagiersschepen die door de beperkte hoogte of om andere redenen geen gebruik kunnen maken van de Pothoofdkade; gebruik anders dan hier beschreven uitsluitend na aanwijzing van de havenmeester;
- Ponton veerpont stadszijde; uitsluitend bedoeld voor veerpont en reserve veerpont;
- Hoge Wellekade (Onder de Linden) met een lengte van ca. 250 m; de maximale breedteligging van schepen bedraagt 18 m; uitsluitend bedoeld voor beroepsvaartuigen; gebruik anders dan hier beschreven uitsluitend na aanwijzing van de havenmeester;

Artikel 9 Inwerkingtreding

Deze aanwijzing treedt in werking op 1 mei 2021.

Artikel 10 Citeertitel

Dit besluit kan worden aangehaald als: Ligplaatsoverzicht Deventer.

Burgemeester en wethouders voornoemd,

de secretaris,

de burgemeester,