

# Duurzame haven dankzij slimme havengeldstructuur

Port Solutions Rotterdam



in samenwerking met



**Nederlandse Vereniging van Binnenhavens**

# Havenlocaties Nederland 2018

## Tijd voor actie: modernisering van haventarieven

Eén van de workshops tijdens het congres 'Ports and the City' op 12 en 13 april in Nijmegen wordt georganiseerd door de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) in samenwerking met Port Solutions Rotterdam, experts in havenontwikkeling en logistiek. De workshop heeft de titel: 'Duurzame haven dankzij slimme havengeldstructuur'. In onderstaand artikel alvast een sneak preview.

**D**e meeste havens hebben een tarief voor het gebruik van de havenfaciliteiten. Dat klinkt logisch, toch? De havenorganisatie investeert in de aanleg van een haven en haar faciliteiten en wil daar iets voor terug zien.

Het ligt overigens iets genuanceerder wanneer je bedenkt dat de havenorganisatie vrijwel altijd – direct of indirect – een eigenaar is. Veel havens zijn eigendom van gemeenten. Waarbij steeds meer gemeenten de havenactiviteiten onderbrengen in een private entiteit (bijvoorbeeld een NV). NV's waarin overigens ook andere overheden kunnen deelnemen (burgemeester, provincies). Het blijkt echter voorraligst havens die met publiek geld worden aangelegd en waarbij de opbrengsten ook weer terugvloeien naar de lokale schatkist. Nu moet je je van die stroom richting schatkist niet te veel voorstellen.

Er zijn geen havens die meer opleveren dan ze kosten. Tenzij je alle maatschappelijke opbrengsten mee neemt. Zo leverden de binnenhavens in Nederland in 2014 een totale (indirecte + indirecte) toegevoegde waarde van 12,6 miljard euro. Overigens, zolang een haven een gemeentelijke dienst is, is het niet toegestaan om meer directe opbrengsten te hebben dan directe kosten.

En daar zit hem de prik. Een overheid investeert haar middelen in de verwachting dat die maatschappelijk zullen renderen. Dat is haar taak als gebiedsontwikkelende instelling. Het geld zo weerstenen dat het maatschappelijk rendement het hoogst is. En met dat in ons achterhoofd moeten we wat ons betreft ook naar de haventarieven kijken. Deze zijn een druppel op een gloeiende plaat die het gaat om het directe financiële rendement van een haven. Maar een pricing instrument om de investering in een maatschappelijk te laten renderen. Bijvoorbeeld door het stru-



16 - Havenlocaties 2018



Rotterdam, Maashaven en Kasindrecht

gemeente kan dus geen directe winst maken met havengeld.

Wanneer je havenactiviteiten onderbrengt in een NV dan mag je wel winst maken op havengelden. De retributie wordt dan, zoals men dat noemt, gefinancierd. Eigenlijk is dit een zappelere term, want zodra de NV winst maakt wordt deze vennootschapsbelastingplichtig en je blijft, zoals ook bij retributie het geval, sprake van ETW plicht. Definitieering heeft geen invloed op de grondslagen van de haveninfrastructureel, alleen tegt de publieke herordening de status van een private onderneming. En daarmee meer mogelijkheden om maatwerk te leveren, ook voor de gebruiker. Om meer inzicht te krijgen in de eerdere genoemde grondslagen is het goed om wat van de geschiedenis van de binnenvaart te kennen.

### Schippersbeurzen

Sinds de jaren '30 van de vorige eeuw kende het binnenlands vervoer over binnenwater de plicht om lading via de zogenaamde 'schippersbeurzen' aan te bieden. Dit heeft tot 1997 geduurd. Deze schippersbeurzen verdedden de lading over de beschikbare schepsruimte. De schipper die het langst lag te wachten mocht het eerst weer varen. Daarnaast was er een ren- of meubouwen van schepen middels een sloopopgeving en een systeem van vaste prijzen per vierde eindred lading. Deze marktingering zorgde ervoor dat de overnemer – die nodig was ten tijde van laag water – gelijkmatig over de markt werd verspreid.

leren van een zo efficiënt mogelijk gebruik van de faciliteiten. Of door het, via deze financiële prikkel, sturen op gewenste ladingstromen. Maar hoe kom je tot haventarieven die dat doel maximaal ondersteunen? Daarvoor nemen we je eerst mee in de totstandkoming van de meeste bestaande haveninfrastructuren.

### Grondslagen

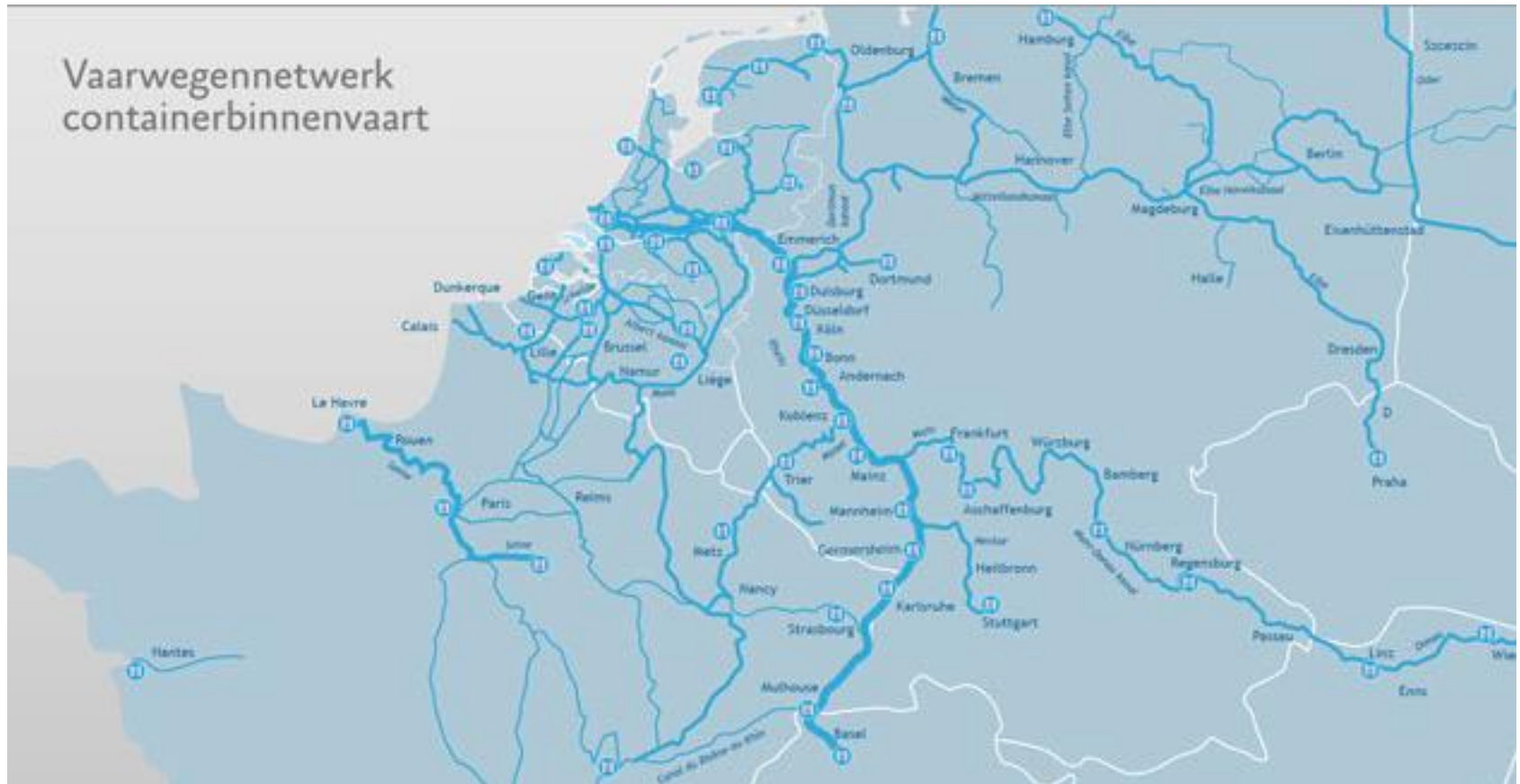
Elke gemeente kent zijn eigen haveninfrastructureel. De vraag is of dit wenselijk is, maar dat is een geheel andere discussie. Elke tariefstructuur is gebaseerd op levenscyclische grondslagen. Wat overigens gelijk is bij alle havens die direct onderdeel zijn van de gemeente, is dat havengeld een retributie is. De opbrengsten uit een retributie mogen niet meer zijn dan de kosten die aan de gebiedsontwikkeling zijn gegaan. Dat betekent in het geval van havengeld dat de opbrengsten niet hoger mogen zijn dan de kosten die betrekking hebben op het in stand houden en ontwikkelen van de haven. Een



# Geschiedenis



# Modernisering



Bron: Bureau Voorlichting Binnenvaart

# Schaarste

De kern van een duurzame inrichting van een haventariefstructuur is het beprijzen van schaarste.

# Schaarste

De kern van een duurzame inrichting van een haventarieefstructuur is het beprijzen van schaarste.

Eens?



Oneens?

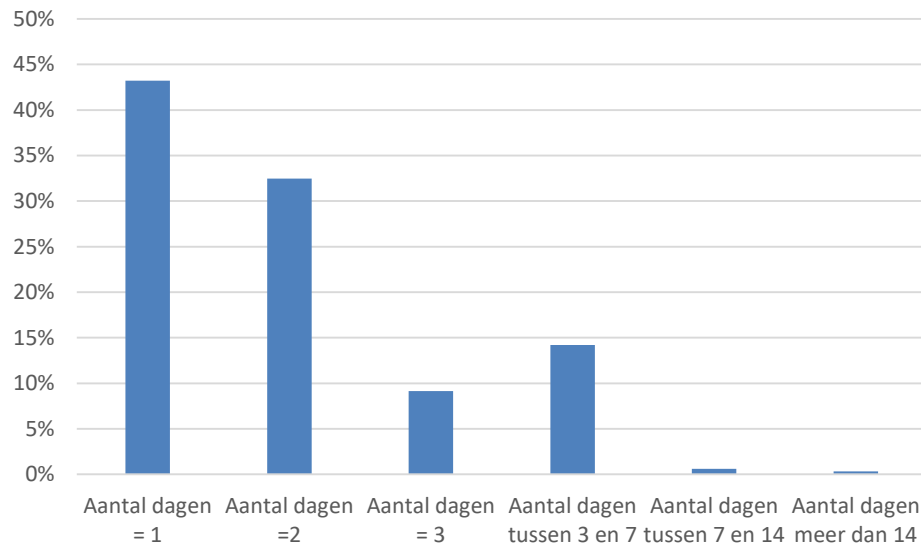


# Verblijfsduur

Wat is de gemiddelde verblijfsduur in een binnenhaven?

# Verblijfsduur

Wat is de gemiddelde verblijfsduur in een binnenhaven?





# Bezetting

Wat is de gemiddelde bezettingsgraad in uw haven?

# Bezetting

Wat is de gemiddelde bezettingsgraad van onderstaande kade?

Er is 150 meter kade. Er ligt een binnenvaartschip van 60 meter lengte (600 ton laadvermogen) van 's ochtends 10:00 uur tot 's middags 14:00 uur.

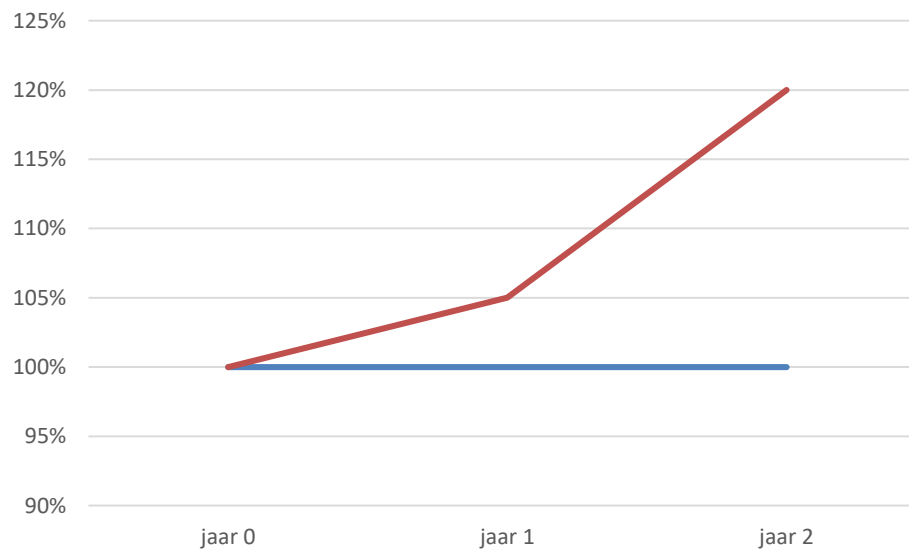
Vraag: Wat is de bezettingsgraad van deze kade?

# Digitalisering

Is er een link tussen duurzame inzet van haventarieven en digitalisering?

# Digitalisering

Is er een link tussen duurzame inzet van haventarieven en digitalisering?



Bron: ParkLine Aqua

# Duurzaamheid

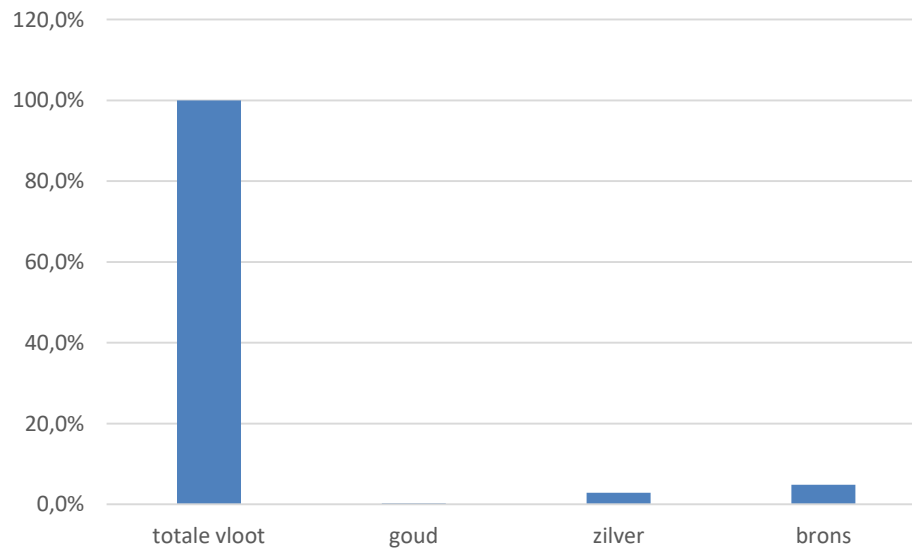
Is het beter benutten van infrastructuur een bijdrage aan duurzaamheid van de haven?

# Duurzaamheid

Moet duurzaamheid een plek krijgen in een tariefstructuur?

# Duurzaamheid

Het huidig aantal binnenvaartschepen met een Green Award.



Bron: Green Award Foundation  
(Goud: 24, Zilver: 228, Bronze 388)



# Onderzoeksvraag NVB

Is beprijzing van gebruik van (binnen-) haveninfrastructuur een manier om gedrag in de logistieke keten te beïnvloeden?

En zo ja, hoe groot is het effect hiervan?



# Ook toe aan modernisering?

Spreek ons aan tijdens de boottocht of neem contact op

Bart Verkade

[verkade@portsolutionsrotterdam.nl](mailto:verkade@portsolutionsrotterdam.nl)

Marieke Vavier

[vavier@portsolutionsrotterdam.nl](mailto:vavier@portsolutionsrotterdam.nl)

