

Rapportage

‘Verkenning wijze inning havengelden’



Haven van Bergen op Zoom

Opdrachtgever: **Connekt**
Uitvoerder: **Nederlandse Vereniging van Binnenhavens**
Lijdia Pater – de Groot, Secretaris
Rotterdam maart 2013



Nederlandse Vereniging van Binnenhavens
Fédération Néerlandaise des Ports Intérieurs
Niederländischer Verband der Binnenhäfen

Inhoudsopgave

Inhoud

Inhoudsopgave	2
1. Aanleiding onderzoek.....	3
2. Werkwijze	4
2.1. Enquête	4
2.2. Juridisch onderzoek.....	4
2.3. Bijeenkomst met relevante partijen.....	4
3. Resultaat enquête	5
4. Resultaat juridisch onderzoek.....	11
4.1. Algemene inleiding.....	11
4.2. Juridisch kader.....	12
4.3. Jurisprudentieoverzicht.....	14
4.4. Onderzoek verordeningen havengeld.....	18
4.5. Samenvatting en conclusie juridisch onderzoek.....	25
5. Conclusies en aanbevelingen	26
6. Bijlagen	27
6.1. Resultaten enquête	27
6.2. Resultaten enquête in grafieken	36

1. Aanleiding onderzoek

De Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) heeft in opdracht van Connekt en in het kader van het programma IDVV een onderzoek uitgevoerd. Het gaat om een project met de naam 'Verkenning wijze inning havengelden' bij havenbeheerders.

Dit project is uitgevoerd binnen het programma Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen (IDVV) van Rijkswaterstaat. In dit programma wordt gewerkt aan betrouwbaardere reistijden en een verbeterde doorstroming van de binnenvaart in Nederland. Daarmee stimuleert het programma de binnenvaart als alternatief voor het vervoer over de weg. Onderdeel van het programma zijn maatregelen die zich richten op het stimuleren van diensten en logistieke concepten, waarvoor een betrouwbare informatie uitwisseling tussen binnenvaart schippers en marktpartijen noodzakelijk is.

Een verbetering en/of uniformering van de inning van binnenhavengelden past binnen deze kaders. Het kan zorgen voor een vermindering van de administratieve lasten en draagt bij aan een verbeterslag van informatie. Dit zou een win-winsituatie kunnen betekenen voor de binnenvaartondernemer en de havenbeheerder.



Noordzeekanaal en Zaanstad

2. Werkwijze

Het project 'Verkenning wijze inning havengelden' bestond uit de volgende drie delen: Het houden van een enquête, het doen van juridisch onderzoek en het organiseren van een bijeenkomst met relevante partijen.

2.1. Enquête

Doelstelling van deze enquête was inzichten verkrijgen over de grondslagen en wijze van inning van het binnenhavengeld, de tegenprestatie voor het binnenhavengeld en een peiling van interesse voor verbeterslagen of nieuwe oplossingen. De enquête is uitgezet bij de leden van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) en de leden van de Vereniging van Havenmeesters in Nederland (VHN).

2.2. Juridisch onderzoek

Er is een verkennend onderzoek gedaan naar het juridisch kader van havengelden en naar de wijze waarop de heffing van havengelden in de praktijk is geregeld. Relevante jurisprudentie en een tiental havengeldverordeningen zijn geanalyseerd.

2.3. Bijeenkomst met relevante partijen

Er is een bijeenkomst georganiseerd met en voor relevante partijen. Tijdens deze bijeenkomst heeft de opdrachtgever het belang van het onderwerp in het kader van IDVV duidelijk gemaakt en een beeld geschetst van oplossingsrichtingen. De NVB heeft de resultaten van de enquête gepresenteerd en er was discussie met relevante partijen.



Haven Lage Weide, Utrecht

3. Resultaat enquête

Bij de leden van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) en de Vereniging van Havenmeesters in Nederland (VHN) is een enquête uitgezet. Doelstelling was inzichten te verkrijgen over de grondslagen en wijze van inning van het binnenhavengeld, de tegenprestatie voor het binnenhavengeld en een peiling van interesse voor verbeterlagen of nieuwe oplossingen. Op de enquête is een respons van 55 ingevulde vragenlijsten ontvangen. Een overzicht van de vragen en de gegeven antwoorden is als bijlage aan dit rapport toegevoegd. Ook zijn de resultaten van de gegeven antwoorden uitgewerkt in grafieken en toegevoegd als bijlage.

In deze paragraaf zullen een aantal resultaten nader worden belicht.

Heffingsmaatstaven binnenhavengeld

Heffingsmaatstaven van het binnenhavengeld kunnen onder meer zijn de grootste lengte of bruto tonnage van het schip, één en ander in combinatie met de verblijfsduur. In paragraaf 6.2, waar het juridisch kader wordt geschetst, wordt nader ingegaan op het de grondslag van het havengeld en de heffingsmaatstaf.

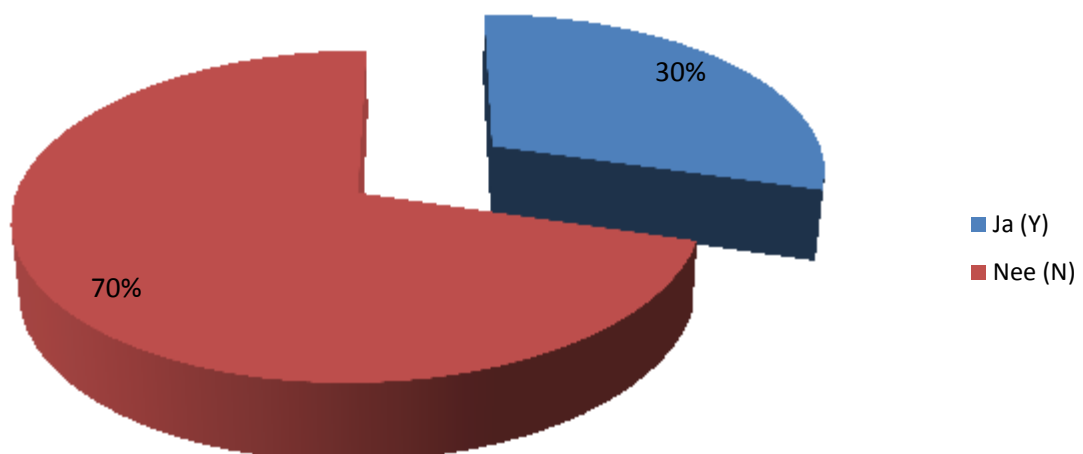
In de enquête zijn vragen gesteld welke heffingsmaatstaven gehanteerd worden. Dit blijkt meestal het laadvermogen van het schip (ton) te zijn. In mindere mate kan dit ook de hoeveelheid lading (ton) zijn of de waterverplaatsing of oppervlaktemaat. Er wordt beperkt rekening gehouden met schepen die niet vol beladen zijn, meestal moet over de tonnage wat op de Meetbrief vermeld is havengeld betaald worden.

Een punt van ergernis bij het binnenvaartbedrijfsleven is het feit dat er havens zijn die opnieuw havengeld innen wanneer het schip voor de tweede keer binnen een tijdvak waarvoor al betaald is / wordt, in de haven komt. In bijna de helft van de havens die mee deden aan de enquête is dit het geval.

Differentiatie binnenhavengeld naar milieucategorie

In opkomst is de groep havens die een incentive aanbiedt aan schepen die een Green Award hebben. Dit kan een korting op het havengeld zijn. Ruim de helft van de respons geeft echter nog geen invulling aan deze verduurzaming.

Er is een differentiatie van binnenhavengelden naar milieucategorie. Binnenschepen die aantoonbaar schoner zijn betalen minder:



Achtergrondinformatie Green Award

Green Award voor de binnenvaart is afgeleid van het gelijknamige keurmerk dat in 1994 in de zeevaart is ingevoerd om de kwaliteit van de zeeschepen te bevorderen. Over de hele wereld zijn er (op vrijwillige basis) schepen, rederijen en oliemaatschappijen door Green Award gecertificeerd op het gebied van kwaliteit, veiligheid en milieu.



Het programma van eisen van de Green Award voor de binnenvaart heeft betrekking op de technische uitrusting aan boord en het gedrag van de bemanning. Een greep uit het programma van eisen:

1. Hoofdmotoren minimaal CCR-2 (minimale eis, schonere motoren worden beloond)
2. Hulpmotoren minimaal CCR-2
3. Droge en schone bilge
4. Gesloten schroefasafdichtingen (buiten en binnen)
5. Bunkerovervulbeveiliging op trimpomp
6. Gesloten grijswatercircuit
7. Walstroomaansluiting
8. Cursus Voortvarend besparen
9. Brandstofverbruiksmeter
10. Scheepsmilieuplan

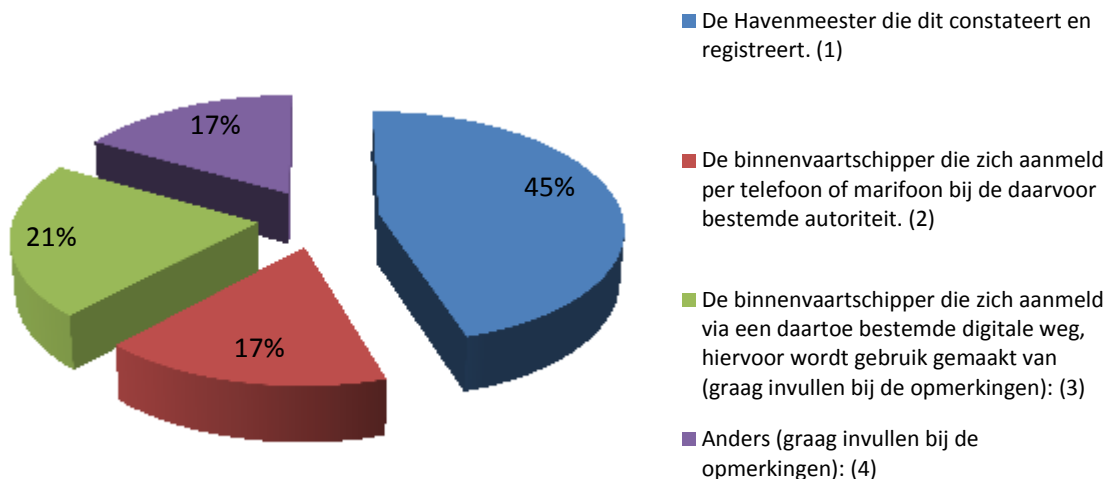


Congres Nederlandse Vereniging van Binnenhavens 2012, havens die binnenschepen met een Green Award een incentive aanbieden.

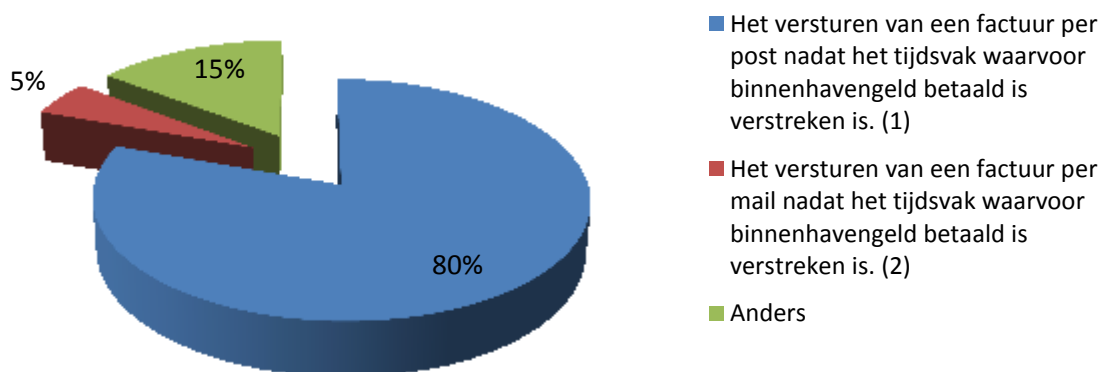
Aanmelding en inning

Opvallend is dat de aanmelding van het schip in de meeste gevallen nog via de havenmeester gebeurt en dat dit nog in mindere mate digitaal gaat. Hier is een verbeter slag te slaan. Ook is winst te halen bij de wijze van facturering en controle op betaling.

Het aanmelden van het schip in uw haven vindt plaats door:

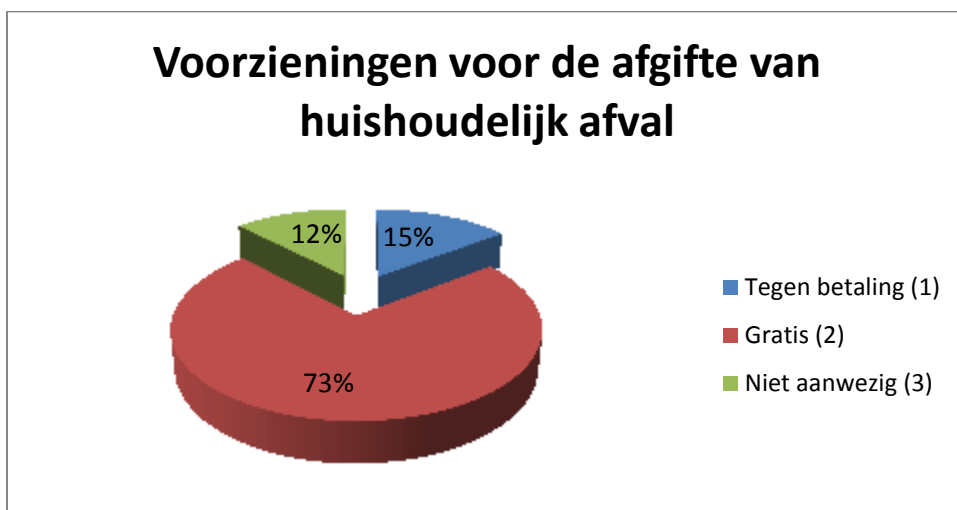
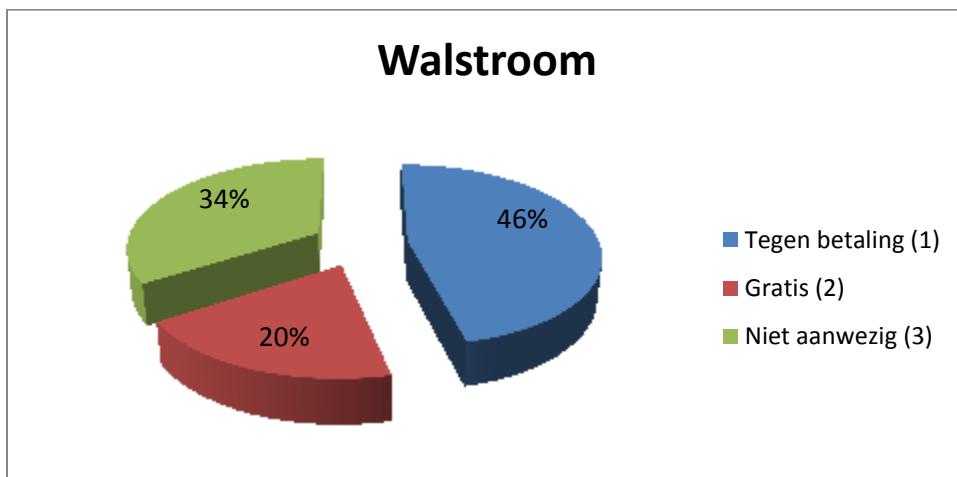
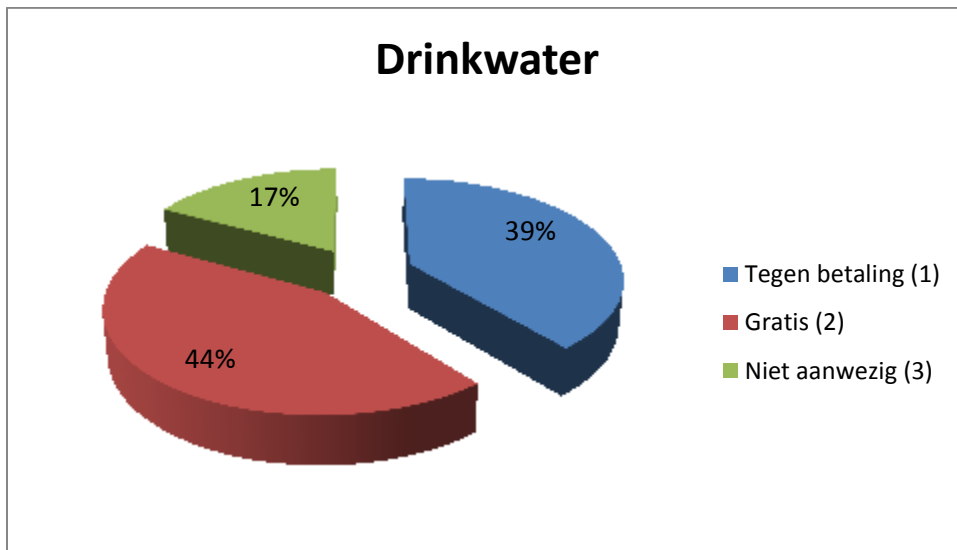


De betaling van het binnenhavengeld vindt plaats door:

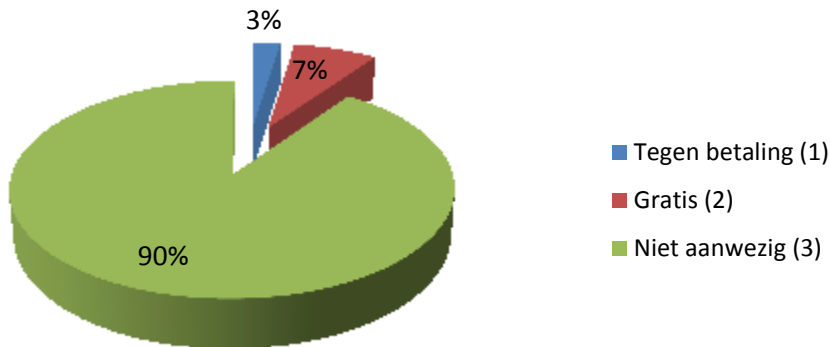


Tegenprestaties voor het havengeld

In de enquête zijn vragen gesteld over een aantal diensten die verwacht mogen worden, naast een ligplaats in de haven voor de betreffende termijn, wanneer havengeld betaald wordt. In de meeste gevallen is de afgifte van huishoudelijk afval gratis.



WiFi in de haven



Wi-Fi is nog nauwelijks aanwezig. Een uitrol van Wi-Fi bij een aantal havens is voorzien medio 2013. Dit gebeurt o.a. binnen het Programma Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen (IDVV).

Wi-Fi op ligplaatsen blijkt gewenst te zijn door binnenschippers en andere professionele gebruikers voor het realiseren van breedband internettoegang voor grote downloads (o.a. databestanden en updates) en communicatie (Skype etc.), omdat Wi-Fi:

- Een betrouwbare en hoge performance biedt,
- lagere kosten heeft dan mobiele netwerken en
- geen datalimieten kent.

Voor eigenaren van binnenhavens biedt Wi-Fi o.a. mogelijkheden:

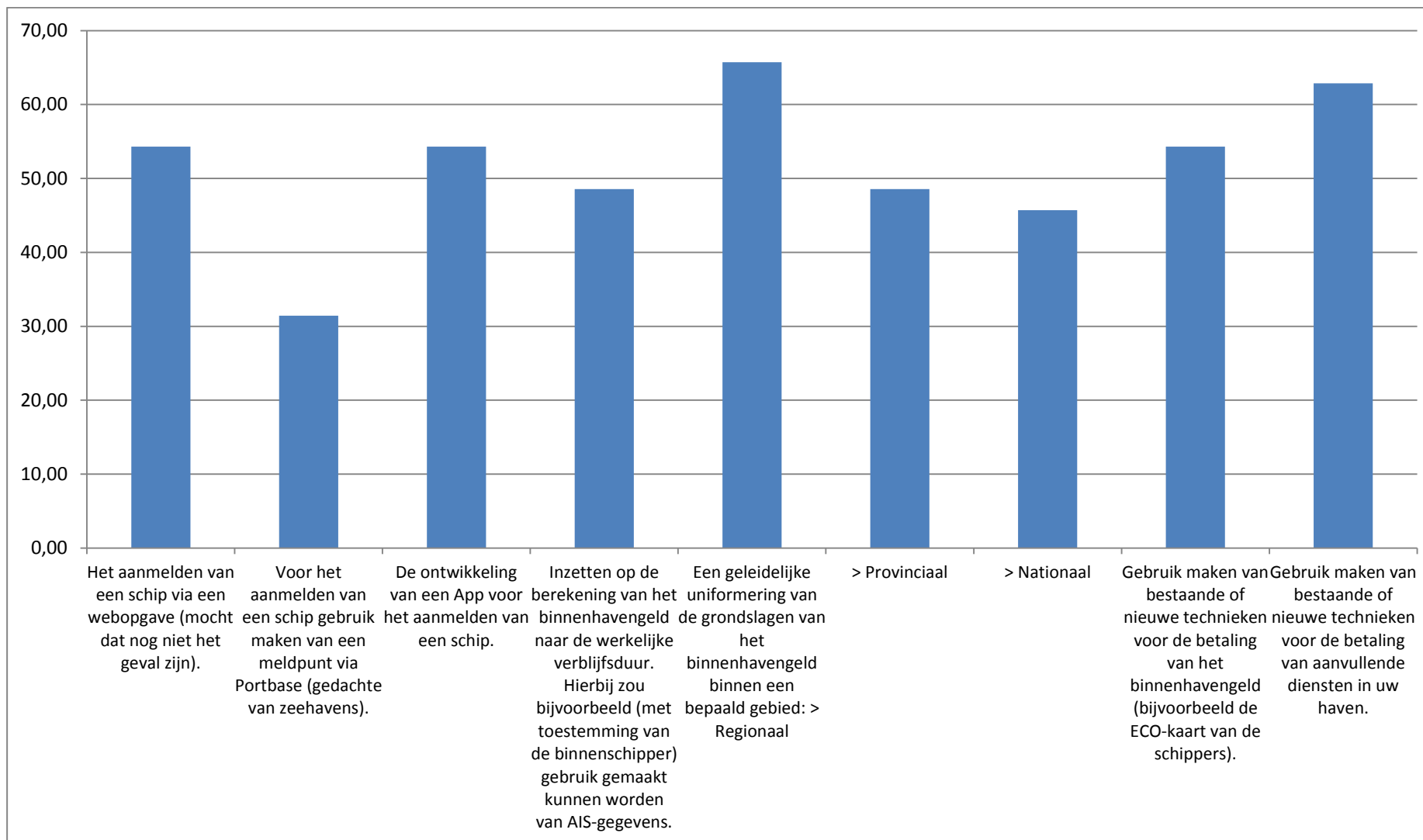
- om de aantrekkelijkheid van (specifieke) ligplaatsen/locaties te vergroten,
- voor het verlenen van breedband internettoegang aan eigen medewerkers en diensten.



Peiling interesse verbeterslag

De resultaten van de enquête laten zien dat er grote interesse is voor verbeterslagen. Vooral het gebruik maken van bestaande of nieuwe technieken voor betaling van aanvullende diensten in havens heeft belangstelling. Maar ook een uniformering van de heffingsmaatstaf en inning van binnenhavengelden blijkt gewenst.

Bij een eventuele verbetering en harmonisatie betreffende de grondslagen en inning van binnenhavengelden zou u geïnteresseerd zijn in uitwerking van bijvoorbeeld de volgende oplossingsrichtingen:



4. Resultaat juridisch onderzoek

Dit verkennende juridisch onderzoek is in opdracht van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens verricht door mr. B.J. Dijkman van JAR Advies B.V.

4.1. Algemene inleiding

Binnen het project 'Verkenning verbetering inning havengelden' bij havenbeheerders is een verkennend onderzoek¹ gedaan naar het juridische kader van havengelden en naar de wijze waarop de heffing van havengelden in de praktijk is geregeld in een tiental specifieke gemeenten. In dit hoofdstuk de wettelijke grondslag van de heffing van havengelden beschreven. Ook is een overzicht opgesteld van rechterlijke uitspraken (jurisprudentie) met betrekking tot havengelden. Verder is bij tien gemeentelijke verordeningen nagegaan op welke wijze het belastbaar feit is beschreven, welke heffingsmaatstaven in die verordeningen worden gehanteerd en wat er in de bij de verordeningen behorende tarieventabellen is opgenomen. Ten slotte zijn een samenvatting en de conclusies van het verkennende onderzoek opgenomen.

Het daadwerkelijk innen van havengeld is een feitelijke handeling en is daarom niet geregeld in de havengeldverordening. Gelet op het juridische perspectief van het onderhavige onderzoek is het innen van havengeld daarom niet onderzocht.



Haven Delfzijl

¹ Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van een digitale juridische databank met up to date informatie over het onderhavige onderwerp in jurisprudentie-tijdschriften, vaktijdschriften, naslagwerken, rechterlijke uitspraken, wet- en regelgeving en commentaren daarop.

4.2. Juridisch kader

Havengeld wordt geheven zowel voor het gebruik van natte infrastructuur als waterwegen en havens en het draaien van bruggen en het schutten van sluizen, als voor het gebruik van kranen op de wal. In de praktijk komen zowel binnenhaven- als zeehavengeldverordeningen voor. Soms naast elkaar, zoals in Amsterdam en tot voor kort in Rotterdam. Bij havengeld wordt meestal in de verordening een groot aantal personen, met verschillende functies als potentieel belastingplichtig aangewezen, zoals de agent, de reder en de kapitein. Voor de aanwijzing van een belastingplichtige in het concrete geval dienen gemeenten een vaste voorkeursvolgorde te hebben om strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur te vermijden of een beleidsregel die aan de eisen van de ook voor lokale heffingen geldende Algemene wet bestuursrecht voldoet. Daarnaast geldt voor havengeld de eis dat die niet meer dan kostendekkend mag zijn en de eis van inzichtelijkheid van de verordening.

Heffingsmaatstaven zijn onder meer grootste lengte, bruto tonnage soms afhankelijk van het soort vaartuig, een en ander in combinatie met de verblijfsduur. Ook een heffing naar de hoeveelheid en de soort lading wordt mogelijk geacht.

Niet ongebruikelijk bij havengeld is een zogenoemd abonnementstarief, wat inhoudt dat bij veelvuldig gebruik een voordelig tarief van toepassing is. Soms krijgt een schip na verbouwing een andere bestemming. Volgens de belastingrechter dient dan voor de heffing te worden uitgegaan van de nieuwe bestemming (HR 28 november 1979, nr. 19 538, BNB 1980/8). Ook is het niet legitiem om schrikstarieven in te zetten voor de afremming van ongewenste ontwikkelingen, zoals de voorkoming van een toestroom van woonschepen (HR 9 mei 1984, nr. 22 240, Belastingblad 1984, p. 311, BNB 1985/227).

Een zekere grofheid in de heffingsmaatstaf, bijvoorbeeld een minimumtermijn van een week, acht de belastingrechter acceptabel, ook in gevallen waarin maar kort gebruik van de haven wordt gemaakt (Hof Amsterdam 22 juni 1992, nr. 2077/88, M 1, Belastingblad 1992, p. 847).

Een verordening havengeld kan voorzien in vrijstellingen, zoals voor het gebruik van de haven dat strekt tot het bevaarbaar maken van een vaartuig. Deze vrijstelling is niet van toepassing als een nog niet afgebouwd schip zich vooral in de haven bevindt in afwachting van een koper (Hof Arnhem 1 september 1989, nr. 1931/1987, E IV, Belastingblad 1990, p. 313).

Op grond van artikel 217 van de Gemeentewet dient de belastingverordening in de daartoe leidende gevallen de heffingsmaatstaf te bevatten. Tot 1995 vermeldde de wettekst dat de belastingverordening 'de grondslag' diende te bevatten. Met ingang van genoemd jaar is in de wettekst opgenomen: de heffingsmaatstaf. Volgens de memorie van toelichting is de terminologie aangepast aan die welke in de fiscale praktijk gangbaar is. Met ingang van die datum heeft de wetgever beoogd de keuzemogelijkheden met betrekking tot die maatstaf aanzienlijk te verruimen.

Onder de grondslag van de belasting moet worden verstaan de maatstaf waarnaar de belasting wordt geheven. Deze belastinggrondslag of -maatstaf vormt de basis voor de toepassing van het tarief van de belasting en de berekening van het belastingbedrag.

Het woord 'heffingsmaatstaf' kan hetzelfde betekenen als het woord 'heffingsgrondslag', maar dat hoeft niet altijd zo te zijn. Onder heffingsgrondslag wordt dan verstaan de meer geconcretiseerde omvang van de belastinggrondslag of kortweg de grondslag waarop het tarief wordt toegepast. De heffingsgrondslag is daarom te zien als de daartoe herleide belastinggrondslag, dus als een rekengrootheid. Het begrip heffingsgrondslag zou in de gevallen waarin geen sprake is van vaste bedragen per belastbaar voorwerp kunnen worden vertaald in belastbaar bedrag.

In artikel 219 van de Gemeentewet is bepaald dat gemeenten zelf invulling kunnen geven aan de heffingsmaatstaven die zij kiezen voor een gemeentelijke belasting. Dat mogen er ook meer dan één zijn in een verordening. Het staat de gemeenten vrij die heffingsmaatstaven op te nemen die zich het beste verhouden met het gemeentelijke beleid en de praktijk van de belastingheffing. Het uiteindelijk te betalen belastingbedrag mag alleen niet afhankelijk zijn van inkomen, winst of vermogen. Het verbod geldt dus voor alle elementen die het belastingbedrag bepalen: de maatstaf, het tarief en de vrijstellingen. De beleidsruimte geldt niet voor alle belastingen maar wel voor de meeste. Het geldt niet voor die belastingen waar in de wet zelf een heffingsmaatstaf is voorgeschreven, ongeacht of het nu een bijzondere wet of de Gemeentewet is. In de Gemeentewet zijn heffingsmaatstaven voorgeschreven voor de OZB, de roerende woon- en

bedrijfsruimtenbelastingen, de hondenbelasting en de parkeerbelastingen. Beleidsruimte is er wel bij havengeld.

Het innen van havengeld heeft een wettelijke basis in artikel 229, eerste lid, aanhef en onderdelen a en b, van de Gemeentewet. Havengeld kan zowel gebruiksrechten als genotsrechten omvatten. Bij gebruiksrechten gaat het om rechten geheven voor het gebruik overeenkomstig de bestemming van voor de openbare dienst bestemde gemeentebezittingen of voor de openbare dienst bestemde werken of inrichtingen die bij de gemeente in beheer en onderhoud zijn (artikel 229, eerste lid, onderdeel a, van de Gemeentewet). Dergelijke gemeentebezittingen zijn bijvoorbeeld de gemeentelijke havens en het gemeentelijke water. Bij werken en inrichtingen kan bijvoorbeeld worden gedacht aan kaden, sluisen, bruggen, kranen of dokken.

Bij genotsrechten gaat het om rechten voor het genot van door of vanwege het gemeentebestuur verstrekte diensten (artikel 229, eerste lid, onderdeel b, van de Gemeentewet). Dergelijke diensten kunnen bijvoorbeeld zijn het loodsen of slepen van schepen in de haven².



Du Pont, Dordrecht

² Voor deze paragraaf is gebruik gemaakt van de volgende naslagwerken: Gemeentewet en haar toepassing, artikel 229 Gemw, aant. 3.26, Prof. dr. J.A. Monsma, Fiscale Encyclopedie De Vakstudie Lokale belastingen en milieuheffingen, Aantekening 6.1 De heffingsmaatstaf. De grondslag van de belasting bij: Gemeentewet, Artikel 217, Fiscaal Zakboek, 19.3 Gemeentelijke belastingen en Fiscale Encyclopedie De Vakstudie Lokale belastingen en milieuheffingen, Aantekening 16.1.2 Wettelijke basis bij: Gemeentewet, Artikel 229.

4.3. Jurisprudentieoverzicht

In deze paragraaf zijn samenvattingen opgenomen van uitspraken die betrekking hebben op het heffen van havengeld. Ter zake van de gevonden uitspraken geldt in zijn algemeenheid dat de meeste uitspraken betrekking hebben op het belastbaar feit dat in de gemeentelijke verordening is opgenomen. Een paar uitspraken heeft betrekking op de heffingsmaatstaf en een enkele uitspraak op een in de verordening opgenomen vrijstelling.

De uitspraken maken het belang duidelijk van het helder formuleren van zaken als belastbaar feit, tarievenmaatstaf en diensten waarop de heffing is gebaseerd. Is niet duidelijk wat wordt bedoeld, dan bestaat het risico van onverbindend verklaren door de rechter van (het desbetreffende onderdeel van) een verordening en kan geen of minder havengeld worden geheven.

Ook het vergeten te publiceren van een bij een verordening behorende kaart kan tot gevolg hebben dat geen havengeld kan worden geheven. Het betreft de volgende uitspraken:

- Hof Arnhem 2 oktober 2012, LJN BY0464, V-N Vandaag 2012/2471;
- Hof Arnhem 9 maart 2012, LJN BL7940, V-N 2010/38.27;
- Hoge Raad 4 februari 2011, nr. 08/03534, V-N 2011/9.25, BNB 2011/133;
- Hoge Raad 4 februari 2011, nr. 08/03536, V-N 2011/9.24, BNB 2011/134;
- Rechtbank Arnhem 20 oktober 2005, Belastingblad 2006/196;
- Hof Arnhem 10 november 2004, LJN AR6531, Belastingblad 2005/279;
- Hoge Raad 5 september 2003, zaaknummer 38 352, LJN AI5786, BNB 2004/23;
- Hof 's-Gravenhage 18 oktober 2002, LJN AS2260, Belastingblad 2003/399;
- Hof Arnhem 18 september 2002, LJN AE9080, Belastingblad 2003/221;
- Hof Amsterdam 30 augustus 2002, LJN AE8227, Belastingblad 2003/170.

Gemeente heft ten onrechte havengeld voor afmeren schip op losplaats

X bevaart in de periode 22 februari tot en met 1 maart 2002 met een vrachtschip het Meppelerdiep en de Drentsche Hoofdvaart. X bezoekt met zijn schip een op- en overslagbedrijf dat is gelegen aan de Drentsche Hoofdvaart. Het schip nadert telkens vanuit de richting Zwartsluis en vertrekt na het bezoek aan het bedrijf de richting vanwaar het gekomen is. Op de heen- of terugvaart maakt het vrachtschip een keerbeweging en vaart daartoe een tiental meters de Wachthaven of de Sethehaven van de gemeente Meppel in. Deze keerbeweging vergt telkens ongeveer vijf minuten. De Wachthaven en de Sethehaven zijn in onderhoud of beheer bij de gemeente Meppel en behoren tot de voor de openbare dienst bestemde wateren. X betaalt voor de hierboven omschreven keerbewegingen geen binnenhavengeld op aangifte. In geschil is de naheffingsaanslag binnenhavengeld die de gemeente Meppel aan X heeft opgelegd. De Hoge Raad oordeelt dat de gemeente Meppel voor de enkele keerbewegingen die het vrachtschip van X heeft gedaan in het Meppelerdiep en de Drentsche Hoofdvaart geen binnenhavengeld mag heffen. Nu X met haar schip op een andere locatie wel heeft aangemeerd moet verwijzing volgen naar Hof Arnhem voor het beantwoorden van de vraag of deze locatie bij de gemeente Meppel in beheer of onderhoud was. Hof Arnhem oordeelt na verwijzing dat de gemeente Meppel ook voor het aanmeren van het schip door X op een losplaats in de Drentsche Hoofdvaart geen binnenhavengeld mag heffen. Nu de gemeente heeft erkend het water niet in onderhoud te hebben, is alleen in geschil of de gemeente het water in beheer heeft. Het hof acht dit niet aannemelijk en neemt hierbij in aanmerking dat de gemeente in het verweerschrift bij Hof Leeuwarden heeft ontkend het beheer te hebben. De vraag of de gemeente een genotsrecht wegens het gebruik van het havengebied kan heffen, beantwoordt het hof ontkennend. De gemeente heeft een aantal diensten genoemd waarop zij de heffing wenst te baseren, maar geen van deze diensten wordt genoemd in de tarieventabel. Heffing is dan niet mogelijk (dit n.a.v. het arrest van de HR van 4 februari 2011, waarin het volgende is opgenomen:

'3.2.6. Voor zover de gemeente de heffing van binnenhavengeld van belanghebbende subsidiair wenst te baseren op het genot van door of vanwege de gemeente verstrekte diensten in de zin van artikel 2 van de Verordening, verdient opmerking dat heffing ter zake daarvan slechts kan plaatsvinden indien de verleende diensten behoren tot een categorie die in de tarieventabel genoemd wordt.'

Het hof verklaart het hoger beroep van X gegrond en vernietigt de naheffingsaanslag. Voor een bovenforfaitaire proceskostenvergoeding ziet het hof geen aanleiding (Hof Arnhem 2 oktober 2012, LJN BY0464, V-N Vandaag 2012/2471).

Verordening havengeld bevat onbepaald en oncontroleerbaar criterium

X is eigenaar van een schip dat van 26 september tot en met 1 november 2007 in de haven van Urk ligt. De gemeente Urk legt aan X een aanslag havengeld op. In geschil is of deze aanslag terecht is. De tarieventabel bij

de verordening havengeld bepaalt dat geen havengeld verschuldigd is bij gebruik van de haven in verband met het doen verrichten van belangrijke werkzaamheden aan het vaartuig, zulks ter beoordeling van de havenmeester.

Hof Arnhem oordeelt dat de verordening havengeld van de gemeente Urk deels onverbindend is, aangezien bij werkzaamheden aan het schip niet exact duidelijk is wanneer een vrijstelling geldt. Wat onder 'belangrijke werkzaamheden' wordt verstaan, wordt overgelaten aan de beoordeling van de havenmeester. Volgens het hof hanteert de verordening hiermee een zodanig onbepaald en oncontroleerbaar criterium dat onvoldoende kenbaar wordt gemaakt in welke gevallen vrijstelling geldt. Het hof oordeelt vervolgens zelf dat het schip van X twee weken voor belangrijke werkzaamheden in de haven heeft gelegen. De aanslag wordt verminderd met € 115,50 (Hof Arnhem 9 maart 2012, LJN BL7940, V-N 2010/38.27).

Bij verordening behorende kaart ontbreekt. Geen belastbaar feit

Op geen enkele manier valt op te maken dat de gemeenteraad gebruik heeft gemaakt van de bevoegdheid om in de verordening te bepalen dat de daarbij behorende kaart dezelfde is als die welke behoort bij een eerdere verordening binnenhavengeld. Dit blijkt noch uit de tekst van de verordening, noch uit de uitspraken van de rechtbank of het hof, noch uit de andere stukken van het geding. Conclusie is dat een adequate omschrijving van het belastbare feit ontbreekt, zodat op de Verordening geen heffing kan worden gebaseerd. (HR 4 februari 2011, nr. 08/03534, V-N 2011/9.25, BNB 2011/133).

Keerbewegingen onbelast

Voor de enkele keerbewegingen, die het vrachtschip van X heeft gedaan in het Meppelerdiep en de Drentsche Hoofdvaart, mag de gemeente Meppel geen binnenhavengeld heffen. Uit de bepalingen in de verordening blijkt dat het begrip 'gebruik van de haven' slechts ziet op een niet geheel voorbijgaand verblijf in de haven dat gepaard gaat met het nemen van een ligplaats in die haven (door middel van afmeren of meren) en niet op de keerbewegingen.

De HR baseerde dit oordeel op de strekking van een tweetal in de Verordening opgenomen bepalingen, te weten:

de bepaling dat aangifte en betaling van het binnenhavengeld moeten plaatsvinden op de eerste dag volgende op de dag van aankomst;

de tariefbepaling waaruit blijkt welke de termijnen zijn waarover de belasting verschuldigd wordt: voor niet-pleziervaartuigen varieert deze termijn van een week tot een jaar en voor pleziervaartuigen varieert deze termijn van één overnachting tot één jaar.

Het oordeel is duidelijk: gelet op deze bepalingen kan de gemeenteraad kennelijk niet beoogd hebben om een zo kortstondig gebruik van de haven te belasten. (HR 4 februari 2011, nr. 08/ 03536, V-N 2011/9.24, BNB 2011/134).

Ondergrond niet in eigendom. Water niet voor openbare dienst bestemd. Geen bevoegdheid tot heffen van havengeld

Eiser heeft echter gemotiveerd gesteld dat de strook water niet openbaar is en dat de bevaring door derden alleen wordt gedoogd door het Industriepark, omdat er niet voortdurend iemand op de kade kan staan om te zeggen dat dit stuk water privé-eigendom is. De rechtbank is het met eiser eens dat de omstandigheid dat derden bij gebreke van een hek in het water op de strook water kunnen varen, nog niet betekent dat die strook water ook openbaar is. Van algemeen nut is daarom geen sprake.

Aangezien verweerder onvoldoende heeft aangevoerd om tot een ander oordeel te kunnen komen, neemt de rechtbank aan dat de strook water door de privaatrechtelijke overeenkomst van overdracht van de grond in 1941 aan de bestemming openbare dienst is onttrokken. Daarmee is gegeven dat niet is voldaan aan de vereisten die in artikel 229 Gemeentewet zijn gesteld voor het heffen van havenrechten. De vraag of de gemeente de strook water beheert en onderhoudt, behoeft derhalve geen beantwoording meer. (Rechtbank Arnhem 20 oktober 2005, Belastingblad 2006/196)

Heffing van havengelden naar de waterverplaatsing bij de grootste toegelaten diepgang is niet onredelijk

Belanghebbende voert aan dat door de diepgangbeperking in het Twentekanaal- de enig mogelijke aanvoerroute naar de haven van Hengelo - haar motorschip X nooit meer dan 1600 ton lading in Hengelo kan aanleveren. Nu volgens de in artikel 2, vierde lid, van de verordening genoemde meetbrief het maximale tonnage van haar schip evenwel 1864 bedraagt en de maatstaf van heffing op basis van dat maximum wordt berekend, is de onderhavige heffing volgens haar onredelijk.

Deze opvatting wordt door het hof niet gedeeld.

4.2 De maatstaf van heffing in de verordening komt, anders dan belanghebbende betoogt, het hof niet als onredelijk en/of willekeurig voor. De omstandigheid dat in artikel 7, tweede lid, van de verordening is voorzien in een uitzonderingsgeval op de forfaitair bepaalde heffingsmaatstaf doet daaraan niet af. De ambtenaar heeft met hetgeen hij heeft aangevoerd aannemelijk gemaakt dat het in- en uitvaren van het gemeentelijk vaarwater kosten, met name kosten voor het uitbaggeren en op diepte houden van de haven en de kosten van de beschoeiing in de haven veroorzaakt.

Voorts acht het hof aannemelijk dat, naar de ambtenaar heeft gesteld, grotere schepen - los van hun belading - meer waterverplaatsing met zich brengen en aldus meer kosten veroorzaken.

4.3 Met betrekking tot de keuze van het forfait in artikel 2, vierde lid, van de verordening heeft de ambtenaar ter zitting van 5 februari 2004 aangevoerd dat uitvoeringstechnische overwegingen de keuze daarvoor mede hebben bepaald. Niet kan worden gezegd, mede gelet op de op dit punt aan de gemeentelijke wetgever toekomende ruime beoordelingsvrijheid, dat deze overwegingen iedere redelijkheid ontberen.

Nu de uitvoerbaarheid van de regeling de keuze voor het forfait heeft bepaald, vormt de enkele omstandigheid dat het forfait - naar zijn aard - een zekere ruwheid in zich heeft, geen reden voor ingrijpen door de belastingrechter.

4.4 Belanghebbende heeft ook overigens onvoldoende feiten en omstandigheden aangevoerd die tot de conclusie moeten leiden dat toepassing van de in de verordening vervatte heffingsmaatstaf leidt tot een onredelijke en/of willekeurige heffing van havengelden waarop de wetgever met de toekenning van de heffingsbevoegdheid niet het oog kan hebben gehad.

4.5 Het beroep is ongegrond (Hof Arnhem 10 november 2004, LJN AR6531, Belastingblad 2005/279).

Geen havengeld voor dekschuit, afgemeerd tussen woonschip en de wal

Gedeelten van de haven waarvoor de gemeente met derden een overeenkomst heeft gesloten over het exclusieve gebruik daarvan, zijn onttrokken aan de bestemming openbare dienst, zodat daarvoor geen havengeld kan worden geheven. Door de verhuur van een aan een bepaald oevergedeelte verbonden ligplaats voor een woonschip, wordt ook de strook water die noodzakelijk - bijvoorbeeld wegens ondiepte van de haven - tussen dat woonschip en dat oevergedeelte overblijft, aan die bestemming onttrokken. Voor een daar gelegen vaartuig kan derhalve geen havengeld worden geheven (HR 5 september 2003, zaaknr. 38 352, LJN AI5786, BNB 2004/23).

Voor afmeren dat maximaal 7 dagen mag duren. Bij een vertrek binnen deze periode, gevolgd door een nieuw afmeren in dezelfde periode is sprake van een nieuw belastbaar feit

7.3.2. Het hof is met de inspecteur van oordeel dat de term 'reis' in de tarieventabel uitgelegd dient te worden als een aaneengesloten periode van afmeren welke maximaal zeven dagen mag belopen. Bij een vertrek binnen deze periode, gevolgd door een tweede afmeren binnen zeven dagen na de datum van het eerste afmeren, is sprake van een nieuwe belastbaar feit als omschreven in de verordening, hetgeen ertoe leidt dat (wederom) scheepvaartrecht mag worden geheven (Hof 's-Gravenhage 18 oktober 2002, LJN AS2260, Belastingblad 2003/399).

Geen onredelijke en willekeurige belastingheffing. Heffing per reis. Geen winst

4.5 De veronderstelling van belanghebbende dat de heffing van havengeld een geldingsduur heeft van 14 dagen en dat aldus binnen een periode van 14 dagen niet nogmaals geheven kan worden, is onjuist. Artikel 8, eerste lid, van de verordening bepaalt voor zover hier van belang, dat de heffing van het havengeld voor een reis recht geeft op een onafgebroken gebruik van gemeentelijk vaarwater gedurende 14 achtereenvolgende dagen. Nadat een vaartuig het gemeentelijk vaarwater heeft verlaten, vangt bij het opnieuw binnenvaren van dit water aldus een nieuwe reis aan zoals bedoeld in de verordening. Slechts wanneer men zonder uit te varen maximaal 14 dagen in de haven blijft liggen vangt derhalve geen nieuwe reis aan en wordt niet nogmaals havengeld geheven.

4.6 Het hof verwerpt de klacht van belanghebbende dat de heffing per reis in strijd is met de Gemeentewet. Met de heffing per reis wordt voldaan aan artikel 229, eerste lid, aanhef en onderdeel a, Gemeentewet op grond waarvan rechten kunnen worden geheven ter zake van het gebruik overeenkomstig de bestemming van voor openbare dienst bestemde gemeentebezittingen of van voor de openbare dienst bestemde werken of inrichtingen die bij de gemeente in beheer of in onderhoud zijn, nu de heffing er een is naar het gebruik (het in- en uitvaren) van gemeentebezittingen, te weten het gemeentelijk vaarwater.

b. artikel 229b Gemeentewet

4.7 Ingevolge artikel 229b Gemeentewet worden in verordeningen op grond waarvan rechten zoals bedoeld in artikel 229, eerste lid, onderdeel a en b, Gemeentewet worden geheven, waartoe onderhavige verordening behoort, de tarieven zodanig vastgesteld dat de geraamde baten van de rechten niet uitgaan boven de geraamde lasten terzake.

4.8 De ambtenaar heeft in zijn pleitnota onweersproken gesteld dat het dekkingspercentage van de havengelden voor het jaar 1999 op 77% was geraamd. Op grond hiervan komt het hof tot de conclusie dat artikel 229b Gemeentewet niet is geschonden. Het idee dat de eis van voornoemd artikel in elk individueel geval geldt, berust op een onjuiste opvatting, omdat het gaat om het totaal van de geraamde baten ten opzichte van het totaal van de geraamde lasten (Hof Arnhem 18 september 2002, LJN AE9080, Belastingblad 2003/221).

Geen toepassing vrijstelling. Hoogte van tarief niet ter beoordeling van rechter

4.5. De hoogte van het toepasselijke tarief van de verordening staat niet ter beoordeling van de belastingrechter, doch is overgelaten aan de gemeentelijke wetgever. Voor ingrijpen van de belastingrechter, in de vorm van het geheel of gedeeltelijk onverbindend verklaren van de verordening, is slechts plaats indien de verordening leidt tot een willekeurige en onredelijke belastingheffing, waarop de wetgever met het toekennen van de heffingsbevoegdheid niet het oog kan hebben gehad. Het feit dat de verordening geen apart - laag - tarief hanteert voor binnenschepen en ter zake van deze schepen havengeld heft op basis van een het aantal vierkante meters ingenomen wateroppervlak en in nabij gelegen plaatsen lagere tarieven worden gehanteerd, heeft niet tot gevolg dat de verordening leidt tot bovengenoemde willekeurige en onredelijke belastingheffing. Ook zijn het hof ter zake van het tarief geen overige feiten of omstandigheden bekend op grond waarvan de verordening geheel of gedeeltelijk onverbindend zou moeten worden verklaard (Hof Amsterdam 30 augustus 2002, LJN AE8227, Belastingblad 2003/170).³

³ Voor het vinden van de uitspraken die in deze paragraaf zijn opgenomen, is gebruik gemaakt van de juridische databank van Kluwer.

4.4. Onderzoek verordeningen havengeld

In het kader van het onderhavige onderzoek zijn de verordeningen van 10 verschillende gemeenten onderzocht⁴. Onderwerp van het verkennende onderzoek waren de artikelen waarin het belastbaar feit en de heffingsmaatstaf zijn opgenomen en de bij de verordening behorende tarieventabel.

Lijst van onderzochte verordeningen:

1. Binnenhavengeldverordening Beroepsvaart 2010, gemeente Amsterdam;
2. Verordening binnenhavengeld 1995, gemeente Dordrecht;
3. Verordening op de heffing en de invordering van havengeldbelasting 2012, gemeente Venray;
4. Verordening op de heffing en invordering van straat-, kade- en havengeld 2013, gemeente Smalingerland;
5. Verordening op de heffing en invordering van havengeld 2013, gemeente Zwolle;
6. Verordening op de heffing en invordering van Haven- en Kade- en opslagelden 2012, gemeente Hengelo;
7. Verordening op de heffing en invordering van haven-, opslag-, en overslagelden, gemeente Nijmegen;
8. Verordening op de heffing en invordering van brug-, schut- en havengelden 2013, gemeente Utrecht;
9. Verordening op de heffing en invordering van Binnenhaven- en Kadegeld 2013, gemeente Zaanstad;
10. Verordening op de heffing en invordering van Havengelden 2013, gemeente Bergen op Zoom.

Overzicht van artikelen waarin het belastbaar feit is opgenomen per gemeente

In deze paragraaf is een overzicht opgenomen van de artikelen waarin het belastbaar feit is geregeld. De artikelen met betrekking tot het belastbaar feit van de 10 verschillende gemeenten komen qua inhoud redelijk overeen en luiden in de volgende trant:

Onder de naam binnenhavengeld wordt een recht geheven ter zake van het gebruik met een vaartuig overeenkomstig de bestemming van voor de openbare dienst bestemde gemeentewateren of van andere voor de openbare dienst bestemde werken of inrichtingen, die in beheer of onderhoud zijn bij de gemeente.

In een aantal gevallen wordt in het artikel verwezen naar het gebruik van de haven en wordt vervolgens in de definitie van het begrip haven verwezen naar:

de voor de openbare dienst bestemde wateren en voor de openbare dienst bestemde werken of inrichtingen in de gemeente zoals deze zijn aangegeven op de bij deze verordening behorende kaart;

Opmerking verdient dat in één geval de kaart niet op [overheid.nl](http://www.overheid.nl), noch op de website van de desbetreffende gemeente staat vermeld. Maakt een dergelijke kaart geen onderdeel uit van de officiële versie van een verordening, dan loopt die gemeente het risico dat, gelet op het in paragraaf 3 genoemde arrest van de Hoge Raad van 4 februari 2011, op basis van de verordening geen havengeld mag worden geheven.

Artikel 2 Aard van de heffing; belastbaar feit (Amsterdam)

Onder de naam Binnenhavengeld Beroepsvaart wordt een recht geheven ter zake van het gebruik met een vaartuig van openbaar gemeentewater of van andere voor de openbare dienst bestemde werken of inrichtingen die in beheer of onderhoud zijn bij de gemeente dan wel ter zake van het genot van door of vanwege de gemeente verstrekte diensten.

Artikel 2 Belastbaar feit (Dordrecht)

Onder de naam binnenhavengeld wordt een recht geheven terzake van het gebruik met een binnenschip van de haven en het genot van door of vanwege de gemeente verstrekte diensten.

haven: de voor de openbare dienst bestemde wateren en de voor de openbare dienst bestemde werken en inrichtingen in de gemeente, zoals deze zijn aangegeven op een bij de verordening behorende kaart;

Artikel 2 Belastbaar feit (Venray)

Onder de naam havengeld wordt een recht geheven ter zake van het gebruik met een vaartuig overeenkomstig de bestemming van de haven en/of ter zake van het genot van door of vanwege de gemeente verstrekte diensten.

c. Haven: de voor de openbare dienst bestemde wateren en voor de openbare dienst bestemde werken of inrichtingen in de gemeente zoals deze zijn aangegeven op de bij deze verordening behorende kaart⁵;

⁴ Het betreft de verordeningen zoals vermeld op www.overheid.nl.

⁵ Kaart niet aanwezig bij officiële versie op www.overheid.nl. Zie Arrest HR 4 februari 2011, nr. 08/03534, LJN BP2559 in paragraaf 3.

Artikel 17 Aard van de heffing, belastbaar feit (Smallingerland)

Onder de naam 'havengeld' wordt een recht geheven ter zake van het afmeren en vervolgens doen of laten liggen van een woonschip, een passagiersschip, een beroepsvaartuig of een ander vaartuig aan een bij de gemeente in beheer en onderhoud zijnde kade of wal in de industriehaven en de Drachtstervaart.

Artikel 1 Voorwerp van heffing (Zwolle)

Onder de naam havengeld, wordt een recht geheven voor het met een vaartuig gebruik maken van openbaar gemeentewater.

Artikel 3 Belastbaar feit (Hengelo)

Onder de naam 'havengeld' wordt een recht geheven voor het gebruik van het voor de openbare dienst bestemde gemeentelijke vaarwater en voor het genot van de diensten die in verband daarmee worden verleend.

Artikel 4 Belastbaar feit (Nijmegen)

1 Onder de naam van havengeld wordt een recht geheven wegens het gebruik maken van een haven, overeenkomstig de bestemming daarvan en/of het genot van door of vanwege de gemeente verstrekte diensten.

2 Onder gebruik maken wordt mede verstaan het niet onmiddellijk doch door middel van een ander drijvend voorwerp in een haven ligplaats nemen van een vaartuig.

haven: De voor de openbare dienst bestemde wateren en voor de openbare dienst bestemde werken of inrichtingen die bij de gemeente in beheer of onderhoud zijn. In Nijmegen zijn dit de volgende wateren:

- 1 de Oostkanaalhavens en de loswal Westkanaaldijk;
- 2 de Waalhaven, de Waalkade, de Lindenberghaven en 't Meertje.

Artikel 2 Belastbaar feit (Utrecht)

1. Onder de naam bruggeld wordt een recht geheven voor het buiten diensturen openen van bruggen, die in beheer of onderhoud zijn bij de gemeente.

2. Onder de naam schutgeld wordt een recht geheven voor het gebruik van sluizen, die in beheer of onderhoud zijn bij de gemeente (buiten diensturen).

3. Onder de naam havengeld wordt een recht geheven voor het gebruik van de haven voor:

- a. het laden en lossen of overnachten van vrachtschepen;
- b. het opnemen van passagiers door en het overnachten van passagiersschepen;
- c. het verblijf van sleepboten, tenzij dit verblijf beperkt is tot het afleveren of ophalen van een sleep;
- d. het innemen van een ligplaats met een verhuurboot;
- e. het overnachten van overige vaartuigen.

- p. haven: voor de openbare dienst bestemde gemeentewateren alsmede gemeentelijke loswallen, kaden en oevers;

Artikel 2 Aard van de heffing en belastbaar feit (Zaanstad)

1. Onder de naam binnenhavengeld wordt een recht geheven ter zake van het gebruik met een vaartuig overeenkomstig de bestemming van voor de openbare dienst bestemde gemeentewateren of van andere voor de openbare dienst bestemde werken of inrichtingen, die in beheer of onderhoud zijn bij de gemeente.

2. Onder de naam 'kadegeld' wordt een recht geheven wegens het gebruik of genot van kaden en steigers, die eigendom van de gemeente zijn of die voor rekening van de gemeente worden onderhouden door:

- a. daaraan met een vaartuig aan te leggen;
- b. daaraan met een vaartuig een vaste plaats of met een woonschip een vaste ligplaats in te nemen;
- c. daarop of daaraan te laden of te lossen;
- d. daarop of daarboven ten behoeve van of als gevolg van het laden of lossen één of meer voorwerpen te hebben.

Artikel 2 Belastbaar feit (Bergen op Zoom)

1. Onder de naam van 'binnenhavengeld' worden rechten geheven ter zake van het gebruik van de haven, overeenkomstig de bestemming daarvan, met een vaartuig.

2. Onder de naam van 'liggeld' wordt een recht geheven ter zake van het hebben van een ligplaats met een vaartuig met het doel goederen te laden of te lossen:
 - a. langs de openbare loswal, dan wel
 - b. langs de Plasticlaan in westelijke richting vanaf het midden tussen meerpaal 7 en 8.
3. Onder de naam van 'kadegeld' wordt een recht geheven voor het gebruik van langs de kaden of boorden van de haven gelegen voor de openbare dienst bestemde gemeentegrond, ten behoeve van:
 - het verrichten van werkzaamheden met een niet aan de gemeente in eigendom toebehorende kraan of andere los- of laadinrichting;
 - de opslag van goederen.
4. Onder de naam van 'bruggeld' wordt een recht geheven voor het in behandeling nemen van een verzoek tot het openen en geopend houden van de brug bij de Burgemeester Peterssluis ten behoeve van de doorvaart vanuit of naar de Theodorushaven tussen 20:00 en 22:00 uur.

haven: de Theodorushaven, bestaande uit:

- de buitenhaven, omfattende de vaargeul binnen de strekdammen tot de schutsluis, vormende de toeleiding tot de binnenhaven van de Theodorushaven;
- de binnenhaven, omfattende het havenkanaal vanaf de schutsluis tot aan het worteleinde met zwaairom, met uitzondering van het niet-openbare gedeelte daarvan.

Heffingsmaatstaf

In de onderzochte verordeningen zijn per gemeente meestal meerdere heffingsmaatstaven (in de verordeningen ook wel maatstaf, heffingsgrondslagen of maatstaf van heffing genoemd) opgenomen. De heffingsmaatstaven verschillen onderling. In de lijst met heffingsmaatstaven is aangegeven hoeveel van de onderzochte gemeenten die heffingsmaatstaf hanteren en welke onderzochte gemeenten dat zijn.

In 9 van 10 onderzochte verordeningen zijn de tarieven opgenomen in een bij de verordening behorende tarieventabel. In één gemeente zijn de tarieven opgenomen in een artikel in de verordening zelf.

Ook de tarieventabellen verschillen onderling. Opvallend is het verschil beschrijving van het gebruik van de haven/de gebeurtenis waarop het tarief is gebaseerd:

- per doorreis;
- elke keer dat een binnenschip in de haven komt;
- binnenschepen die de haven aandoen om slechts een gedeelte van de zaken te lossen of te laden;
- per keer dat het binnenschip de haven aandoet;
- elke keer dat het vaartuig de haven bezoekt;
- per aanmering;
- per reis of gedeelte daarvan;
- per aankomst;
- per reis.

In twee onderzochte verordeningen is geen koppeling met een gebeurtenis opgenomen. Wellicht is dit een risico, gelet op het meergenoemde arrest van de Hoge Raad van 4 februari 2011.

In één onderzochte verordening werd nog afgerond in hele guldens.

Lijst van heffingsmaatstaven

- het laadvermogen van het vaartuig/schip, uitgedrukt in tonnen (8 gemeenten: Amsterdam, Dordrecht, Venray, Zwolle, Nijmegen, Utrecht, Zaanstad en Bergen op Zoom);
- de oppervlakte van het vaartuig/schip, uitgedrukt in vierkante meters (7 gemeenten: Amsterdam, Dordrecht, Smalingerland, Nijmegen, Utrecht, Zaanstad en Bergen op Zoom);
- de lengte van het vaartuig uitgedrukt in meters (6 gemeenten: Amsterdam, Dordrecht, Zwolle, Nijmegen, Utrecht en Bergen op Zoom)
- een vast bedrag voor overige vaartuigen/per pleziervaartuig (2 gemeenten: Venray en Zaanstad);
- het aantal te laden of te lossen containers (1 gemeente: Venray);
- per kubieke meter waterverplaatsing of gedeelte daarvan (1 gemeente: Hengelo);
- het aantal m² van een vaartuig, uitgaande van de hoeveelheid ingenomen wateroppervlakte, zijnde de grootste lengte maal de grootste breedte (1 gemeente: Zwolle).

Overzicht per gemeente van artikelen waarin de heffingsmaatstaf is opgenomen

1. Amsterdam

Artikel 4 Maatstaf

Maatstaf voor de berekening van het Binnenhavengeld Beroepsvaart is: het laadvermogen van het vaartuig, uitgedrukt in tonnen, of de oppervlakte van het vaartuig, uitgedrukt in vierkante meters, of de lengte van het vaartuig, uitgedrukt in meters.

Uit de tabel blijkt welke maatstaf per soort vaartuig van toepassing is.

In de Tarieventabel 2013, behorende bij de Verordening Binnenhavengeld Beroepsvaart 2011, zijn categorieën van schepen opgenomen.

Daarnaast gelden de tarieven:

per doorreis; en

per termijn van 7 dagen, 10 dagen, 14 dagen, per kwartaal en per jaar.

2. Dordrecht

Artikel 4 Heffingsgrondslagen

1. De grondslagen voor de berekening van het binnenhavengeld zijn:

- a. het laadvermogen van het schip uitgedrukt in tonnen;
- b. de oppervlakte van het schip uitgedrukt in vierkante meters;
- c. de lengte van het schip uitgedrukt in meters, zoals deze gegevens blijken uit de meetbrief.

2. In de bij deze verordening behorende tarieventabel is per soort binnenschip aangegeven welke maatstaf van heffing van toepassing is.

3. Bij de berekening van het verschuldigde bedrag:

- a. wordt een gedeelte van eenheid van laadvermogen, oppervlakte of lengte niet in aanmerking genomen;
- b. worden het laadvermogen, de oppervlakte en de lengte van een schip gesteld op de gegevens zoals die, blijken uit de meetbrief, of ambtshalve vastgesteld als geen meetbrief wordt overgelegd;
- c. wordt het te betalen bedrag aan binnenhavengeld gesteld op minimaal het bedrag zoals dat in de tarieventabel wordt vermeld en worden de bedragen daarboven naar beneden afgerond op hele gulden.

In de Tarieventabel 2012 zijn categorieën van schepen opgenomen en termijnen van een dag, een weekend, 7 dagen, dertig dagen, een kwartaal en een jaar.

Het gebruik van de haven/gebeurtenis is niet nader omschreven in de verordening of de tarieventabel (doorreis, reis etc.).

3. Venray

Artikel 4 Heffingsmaatstaven

Het havengeld wordt geheven naar:

het laadvermogen van het binnenschip, uitgedrukt in tonnen;

het aantal te laden of te lossen containers;

een vast bedrag voor overige vaartuigen;

Artikel 5 Tarieven

- a. Het havengeld bedraagt voor elke keer dat een binnenschip in de haven komt per ton laadvermogen, als bedoeld in artikel 4 van de verordening, € 0,138 (€ 0,164 inclusief omzetbelasting), met een minimum van € 30,78 (€ 36,628 inclusief omzetbelasting).
- b. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid, bedraagt het havengeld voor binnenschepen die de haven aandoen om slechts een gedeelte van de zaken te lossen of te laden, indien het gewicht van de te lossen of te laden zaken minder bedraagt dan de helft van het laadvermogen van het binnenschip, 50% van het binnenhavengeld dat bij het volledig laadvermogen van het binnenschip zou zijn verschuldigd, met een minimum van € 30,78 (€ 36,628 inclusief omzetbelasting).
- c. Voor binnenschepen die zijn gemaakt, ingericht of worden gebruikt voor het vervoer van containers, wordt havengeld bepaald op basis van het aantal te lossen en/of te laden containers per keer dat het binnenschip de haven aandoet. Het havengeld bedraagt € 1,34 (€ 1,595 inclusief omzetbelasting) per container van 1 teu en € 2,68 (€ 3,189 inclusief omzetbelasting) per container van 2 teu, waarbij voor de berekening het aantal geloste en geladen containers wordt geteld, met een minimum van € 30,78 (€ 36,628 inclusief omzetbelasting) per keer dat het binnenschip de haven aandoet.

- d. Voor overige vaartuigen bedraagt het havengeld voor elke keer dat het vaartuig de haven bezoekt € 92,03 (€ 109,515 inclusief omzetbelasting).
- e. Voor de hiervoor genoemde binnenschepen en vaartuigen ten behoeve waarvan langer dan zeven dagen van de haven gebruik is gemaakt, is opnieuw havengeld verschuldigd voor elk volgend tijdvak van zeven dagen.

Venray heeft de tarieven niet in een aparte tarieventabel opgenomen, maar in artikel 5 van de verordening zelf. In dit artikel zijn voorts opgenomen:

de categorieën van schepen waarop de tarieven betrekking hebben;

het gebruik (elke keer dat een binnenschip in de haven komt, binnenschepen die de haven aandoen om slechts een gedeelte van de zaken te lossen of te laden, per keer dat het binnenschip de haven aandoet, elke keer dat het vaartuig de haven bezoekt);

tijdvakken van 7 dagen.

4. Smallerland

Artikel 19 Heffingsgrondslag

1. Voor het afmeren en vervolgens doen of laten liggen van een woonschip in de Passchier Bollemanhaven: een vast bedrag per woonschip.
2. Voor het afmeren en vervolgens doen of laten liggen van een passagiersschip of een beroepsvaartuig aan een bij de gemeente in beheer en onderhoud zijnde kade of wal in de industriehaven: de oppervlakte van dit vaartuig uitgedrukt in vierkante meters, zoals deze blijken uit de meetbrief of ambtshalve worden vastgesteld.
3. Voor het afmeren en vervolgens doen of laten liggen van een vaartuig niet zijnde een woonschip, passagiersschip of beroepsvaartuig aan een bij de gemeente in beheer en onderhoud zijnde kade of wal in de industriehaven: de lengte van het vaartuig uitgedrukt in meters, zoals deze blijken uit de meetbrief of ambtshalve worden vastgesteld.

In de Tarieventabel 2013 zijn bedragen per dag, per drie maanden en per jaar opgenomen.

De categorieën van schepen en het gebruik blijken uit artikel 19 van de Verordening.

5. Zwolle

Artikel 3 Heffingsgrondslagen

Voor de berekening van het havengeld:

- a. wordt het laadvermogen van het vaartuig uitgedrukt in het aantal tonnen, zoals dat blijkt uit een bij het vaartuig behorende geldige meetbrief;
- b. wordt als aantal m² aangemerkt, de hoeveelheid ingenomen wateroppervlakte; zijnde de grootste lengte maal de grootste breedte;
- c. wordt de lengte van het vaartuig uitgedrukt in het aantal meters, zoals dat blijkt uit een bij het vaartuig behorende geldige meetbrief;
- d. wordt, indien het vaartuig kennelijk niet meer overeenkomstig de oorspronkelijke bestemming wordt gebruikt of van soort is veranderd, voor de toepassing van de tabel uitgegaan van de feitelijke omstandigheden;
- e. wordt een gedeelte van een in de tabel genoemde eenheid als een volle eenheid gerekend, tenzij anders is aangegeven.

In de Tarieventabel behorende bij de Verordening Havengeld 2013 zijn de categorieën van schepen omschreven, termijnen van 3 dagen, 7 dagen, per maand, per kwartaal en per jaar en het gebruik: per aanmering.

6. Hengelo

Artikel 6 Maatstaf van heffing en tarief

De rechten worden geheven naar de maatstaven en tarieven, opgenomen in hoofdstuk 1 van de bij de verordening behorende tarieventabel, met inachtneming van de in de verordening en tarieventabel gegeven aanwijzingen en bijzondere bepalingen.

In de Tarieventabel behorende bij de Verordening haven- en kade- en opslaggeld 2012 (en ook niet in de verordening zelf) wordt geen onderscheid gemaakt naar het soort vaartuigen.

Daarnaast zijn in de tarieventabel het gebruik opgenomen (per reis of gedeelte daarvan) en abonnementsgelden per maand, per drie maanden, per jaar of gedeelte daarvan.

7. Nijmegen

N.B. Heffingsmaatstaf niet neergelegd in een artikel. Alleen in de bijlage. In de verordening is geen verwijzing naar deze bijlage opgenomen.

In de Tarieventabel behorende bij de verordening Scheepvaartrechten 2013 zijn de categorieën van schepen opgenomen en het gebruik: per aankomst.

De termijnen zijn per etmaal, per week, per kalendermaand, per kalenderkwartaal en per kalenderhalfjaar.

8. Utrecht

Artikel 5 Tarief, tijdvak en maatstaf van heffing

1. Het tarief, het tijdvak en de maatstaf van heffing zijn vermeld in de bij deze verordening behorende en daarvan deel uitmakende tarieventabel.

2. Voor de toepassing van de tarieven wordt:

- a. een gedeelte van een eenheid van laadvermogen, van oppervlakte of van lengte gerekend voor een volle eenheid;
- b. als laadvermogen in tonnen van een vaartuig aangemerkt, het aantal tonnen zoals dat blijkt uit de bij het vaartuig behorende meetbrief;
- c. de oppervlakte van een vaartuig gesteld op het product van de lengte over alles en de grootste breedte, zoals deze blijken uit de bij het vaartuig behorende meetbrief;
- d. de lengte van een vaartuig gesteld op de lengte over alles zoals die blijkt uit de bij het vaartuig behorende meetbrief;
- e. de termijn voor zover het havengeld betreft, gesteld op de kortste van de in de tarieventabel voor het betreffende soort vaartuig genoemde termijn, tenzij voor een langere termijn aangifte is gedaan.

3. Indien geen meetbrief wordt overgelegd wordt bij de toepassing van de tarieven het laadvermogen, de oppervlakte of de lengte ambtshalve bepaald.

In de BIJLAGE BEHOREND BIJ GEMEENTEBLAD VAN UTRECHT 2012, NR. 76 zijn de categorieën schepen genoemd.

De tarieven worden geheven: per reis, per kwartaal en per jaar.

9. Zaanstad

Artikel 4 Maatstaf van heffing

1. Maatstaf voor de berekening van binnenhavengeld is voor een:

- a. vrachtschip: het laadvermogen van het vaartuig, uitgedrukt in tonnen;
- b. overige vaartuigen: de oppervlakte van het vaartuig, uitgedrukt in vierkante meters;
- c. pleziervaartuig: per vaartuig.

2. Maatstaf voor berekening van kadegeld is voor:

- a. pleziervaartuigen: lengte van het vaartuig over alles, uitgedrukt in meters;
- b. pleziervaartuigen met vaste aanlegplaats: lengte van de in gebruik genomen kade of steiger, uitgedrukt in meters;
- c. vaartuigen voor het organiseren van shows, feesten of dergelijke evenementen: lengte van de in gebruik genomen kade of steiger, uitgedrukt in meters;
- d. bedrijfsmatige binnenvaart: lengte van de in gebruik genomen kade of steiger, uitgedrukt in meters;
- e. het gebruik of genot van een gedeelte van de kade of steiger: de in beslag genomen ruimte van de kade of steiger, uitgedrukt in vierkante meters;
- f. het hebben van zandtrechters en dergelijke werktuigen ten behoeve van het laden of lossen van goederen: het in beslag genomen ruimte van de kade of steiger, uitgedrukt in vierkante meters;
- g. woonschip: lengte van het woonschip over alles, uitgedrukt in strekkende meters.

Artikel 2 Belastbaar feit

3. Onder de naam havengeld wordt een recht geheven voor het gebruik van de haven voor:

- a. het laden en lossen of overnachten van vrachtschepen;
- b. het opnemen van passagiers door en het overnachten van passagiersschepen;
- c. het verblijf van sleepboten, tenzij dit verblijf beperkt is tot het afleveren of ophalen van een sleep;
- d. het innemen van een ligplaats met een verhuurboot;
- e. het overnachten van overige vaartuigen.

In de TARIEVENTABEL BEHORENDE BIJ DE VERORDENING OP DE HEFFING EN INVORDERING VAN BINNENHAVENGELD 2012 zijn de categorieën van schepen opgenomen.

De tarieven worden geheven per dag, 7 dagen, 14 dagen, per kwartaal en per jaar.

Het gebruik van de haven is expliciet beschreven in artikel 2, derde lid, van de verordening.

10. Bergen op Zoom

Artikel 4 Maatstaf van heffing

1. Het binnenhavengeld wordt geheven naar:

- a. het laadvermogen van het vaartuig, uitgedrukt in tonnen;
- b. de oppervlakte van het vaartuig, uitgedrukt in vierkante meters;
- c. de lengte van het vaartuig, uitgedrukt in meters, zoals deze blijken uit de meetbrief of door opmeting worden vastgesteld.

In de bij deze verordening behorende tarieventabel is per soort vaartuig aangegeven welke maatstaf van heffing van binnenhavengeld van toepassing is.

2. Het liggeld wordt geheven naar de lengte van het vaartuig, uitgedrukt in meters.

3. Het kadegeld voor het verrichten van werkzaamheden wordt geheven naar een vast bedrag per los- of laadinrichting en het kadegeld voor de opslag van goederen naar het aantal vierkante meters in gebruik genomen gemeentegrond.

4. Het bruggeld wordt geheven naar een vast bedrag per vaartuig per doorvaart.

In de Tarieventabel havengelden 2013 zijn de categorieën van schepen opgenomen. De tarieven worden geheven per reis, per dag, per 2 dagen, 14 dagen, per kwartaal.



Luchtfoto: Industrierrein en haven Lage Weide, Utrecht

4.5. Samenvatting en conclusie juridisch onderzoek

Uit het verkennende onderzoek komt naar voren dat er veel verschil zit in de wijze waarop gemeenten het onderwerp havengeld in hun gemeentelijke regelgeving hebben geregeld. Dit geldt met name voor wat betreft de in de verordeningen opgenomen heffingsmaatstaven en de in de tarieventabel opgenomen gebruiksrechten.

Daarnaast maken niet alle gemeenten gebruik van een tarieventabel en maken sommige gemeenten gebruik van een kaart om de voor de openbare dienst bestemde wateren en voor de openbare dienst bestemde werken of inrichtingen in de gemeente aan te geven.

Gelet op het verkennende karakter van het onderzoek worden aan de genoemde verschillen geen conclusies verbonden.

Verder blijkt uit de onderzochte jurisprudentie dat de verordeningen waarin de heffing van havengeld is geregeld geen dode letters zijn, maar zeer recent nog belangrijke uitspraken hebben opgeleverd waaruit naar voren komt dat het gevolg van een onduidelijk verordening, of het niet publiceren van een bij de verordening behorende kaart kan zijn dat in het voorkomende geval geen of minder havengeld kan worden geheven dan de gemeente bij het opstellen van de verordening voor ogen stond.



Luchtfoto haven van Bergen op Zoom

5. Conclusies en aanbevelingen

De Nederlandse Vereniging van Binnenhavens heeft in opdracht van Connekt een verkenning gedaan naar de verschillende wijzen waarop het havengeld wordt geïnd. Uit het onderzoek is gebleken dat er zeker voordelen zijn te behalen voor havenbeheerders en -gebruikers. Een verbetering en/of uniformering van de inning van binnenhavengelden kan zorgen voor een vermindering van de administratieve lasten en draagt bij aan een verbetering van informatie. Doelstelling is om een bijdrage te leveren aan een win-winsituatie voor de binnenvaartondernemer en de havenbeheerder.

Lessen uit rechterlijke uitspraken

Uit het juridische verkennende onderzoek komt naar voren dat er veel verschil zit in de wijze waarop gemeenten het onderwerp havengeld in hun gemeentelijke regelgeving hebben geregeld. Verder blijkt uit de onderzochte jurisprudentie dat de verordeningen waarin de heffing van havengeld is geregeld geen dode letters zijn, maar zeer recent nog belangrijke uitspraken hebben opgeleverd. Hieruit blijkt dat een onduidelijk verordening, of het niet publiceren van een bij de verordening behorende kaart, betekenen kan dat dan geen of minder havengeld kan worden geheven.

Duurzame havens

In opkomst is de groep havens die een incentive aanbiedt aan schepen die een Green Award hebben. Dit kan een korting op het havengeld zijn. Ruim de helft van de respons geeft echter nog geen invulling aan deze verduurzaming. Hoe meer incentives er zijn hoe aantrekkelijker het wordt voor de binnenvaartondernemer om te investeren. Havenbeheerders die duurzaamheid belangrijk vinden zouden hier besluiten over kunnen nemen.

Havens laten geld liggen

Zowel het juridische onderzoek als de gehouden enquête hebben interessante inzichten opgeleverd. Er zijn voor veel havenbeheerders en gemeenten voordelen te behalen! De aanmelding van schepen en de inning van de havengelden gebeurt nu vaak nog op een traditionele en niet geautomatiseerde manier.

Tijd is rijp voor verbetering

Uit de verkenning is gebleken dat de overgrote meerderheid geïnteresseerd is in verbeteringen. Bijna 70% is wil een geleidelijke uniformering binnen een bepaald gebied. Ook het gebruik maken van nieuwe technieken voor de betaling van het havengeld heeft de belangstelling.

Uitgaande van de grote potentie die de binnenvaart heeft, betekent dit ook iets voor het achterland en de binnenhavens en daarmee voor de omvang van het te innen havengeld in de toekomst. Het gaat dus om een groeiend belang.

Het huidige kwalitatieve onderzoek van de NVB kan worden gezien als een nulmeting. Een kwantitatief vervolg kan interessant zijn. De conclusie is dan ook dat de tijd rijp lijkt om een verbetering te maken. Hierbij moet het wiel niet opnieuw worden uitgevonden. Zeehavens hebben al verregaande ideeën op dit gebied. Hierbij zou kunnen worden aangehaakt.



Haven van Born

6. Bijlagen

6.1. Resultaten enquête

Responses vragenlijst enquête NVB-onderzoek verkenning havengelden

Aantal responses in deze vragenlijst:	55
Totaal aantal responses in deze vragenlijst:	55
Percentage van het totaal:	100.00%

Samenvatting voor 01

De grondslag voor het heffen van binnenhavengeld in uw haven is:

Antwoord	Telling	Percentage
Het laadvermogen (ton) van een schip (op de Meetbrief vermeld) wat in uw haven ligt. (1)	21	38.89%
De hoeveelheid lading (ton) die wordt overgeslagen van een schip in uw haven. (2)	7	12.96%
De hoeveelheid volle en lege containers (TEU) die worden overgeslagen van een schip in uw haven. (3)	1	1.85%
De hoeveelheid volle containers (TEU) die worden overgeslagen van een schip in uw haven. (4)	0	0.00%
De waterverplaatsing (m3) van het schip wat in uw haven ligt. (5)	1	1.85%
De oppervlaktemaat (l x b) van het schip wat in uw haven ligt. (6)	6	11.11%
Anders	7	12.96%
Geen antwoord	11	20.37%

Samenvatting voor 02

Er is een differentiatie van binnenhavengelden voor schepen die minder dan halfvol beladen zijn?

Antwoord	Telling	Percentage
Ja (Y)	15	27.27%
Nee (N)	29	52.73%
Geen antwoord	11	20.00%

Samenvatting voor 03

Er is een differentiatie van binnenhavengelden voor bulk- tank- of containerschepen:

Antwoord	Telling	Percentage
Ja (Y)	14	25.45%
Nee (N)	30	54.55%
Geen antwoord	11	20.00%

Samenvatting voor 04

Er is een differentiatie van binnenhavengelden naar milieucategorie. Binnenschepen die aantoonbaar schoner zijn betalen minder:

Antwoord	Telling	Percentage
Ja (Y)	13	23.64%
Nee (N)	31	56.36%
Geen antwoord	11	20.00%

Samenvatting voor 05

De heffing van het binnenhavengeld wordt berekend voor een tijdvak van:

Antwoord	Telling	Percentage
Een week (1)	23	41.82%
Twee weken (2)	13	23.64%
Een maand (3)	8	14.55%
Een kwartaal (4)	17	30.91%
Een jaar (5)	13	23.64%
Voor de werkelijke verblijfsduur, uitgedrukt in uren (6)	3	5.45%
Voor de werkelijke verblijfsduur, uitgedrukt in dagen (7)	4	7.27%
Anders	11	20.00%

Samenvatting voor 06

Wanneer het schip uw haven verlaten heeft en binnen het tijdvak waarvoor havengeld betaald is weer in uw haven komt:

Antwoord	Telling	Percentage
Moet opnieuw havengeld worden betaald. (1)	25	45.45%
Behoeft pas betaald te worden wanneer het tijdvak, waarvoor betaald is, verstreken is. (2)	19	34.55%
Geen antwoord	11	20.00%

Samenvatting voor 07

Wordt er een abonnementensysteem toegepast?

Antwoord	Telling	Percentage
Ja (Y)	25	45.45%
Nee (N)	19	34.55%
Geen antwoord	11	20.00%

Samenvatting voor 08

De juridische grondslag voor het heffen van het havengeld is:

Antwoord	Telling	Percentage
Een verordening Havengeld (1)	40	72.73%
Anders	4	7.27%
Geen antwoord	11	20.00%

Samenvatting voor 09

Het aanmelden van het schip in uw haven vindt plaats door:

Antwoord	Telling	Percentage
De Havenmeester die dit constateert en registreert. (1)	19	44.19%
De binnenvaartschipper die zich aanmeldt per telefoon of marifoon bij de daarvoor bestemde autoriteit. (2)	7	16.28%
De binnenvaartschipper die zich aanmeldt via een daartoe bestemde digitale weg, hiervoor wordt gebruik gemaakt van (graag invullen bij de opmerkingen): (3)	9	20.93%
Anders (graag invullen bij de opmerkingen): (4)	8	18.60%
Geen antwoord	0	0.00%

Samenvatting voor 10

De betaling van het binnenhavengeld vindt plaats door:

Antwoord	Telling	Percentage
Het versturen van een factuur per post nadat het tijdsvak waarvoor binnenhavengeld betaald is verstreken is. (1)	33	78.57%
Het versturen van een factuur per mail nadat het tijdsvak waarvoor binnenhavengeld betaald is verstreken is. (2)	2	4.76%
Anders	7	16.67%
Geen antwoord	0	0.00%

Samenvatting voor 11

Er is sprake van een aparte regeling met grote verladings/ containerterminals. Deze doen rechtstreeks aan de gemeente opgave van overgeslagen goederenstromen, waarna gemeente factureert aan de verlader/containerterminal.

Antwoord	Telling	Percentage
Ja (1)	15	35.71%
Nee (2)	22	52.38%
Anders	5	11.90%
Geen antwoord	0	0.00%

Samenvatting voor 12

De controle op betaling van het binnenhavengeld vindt plaats door:

Antwoord	Telling	Percentage
Steekproeven te nemen (1)	18	41.86%
Anders	25	58.14%
Geen antwoord	0	0.00%

Samenvatting voor 13(1)

Voor betaling van het binnenhavengeld mag de gebruiker de volgende diensten verwachten (I):

[Drinkwater]

Antwoord	Telling	Percentage
Tegen betaling (1)	16	39.02%
Gratis (2)	18	43.90%
Niet aanwezig (3)	7	17.07%
Geen antwoord	0	0.00%

Samenvatting voor 13(2)

Voor betaling van het binnenhavengeld mag de gebruiker de volgende diensten verwachten (I):

[Walstroom]

Antwoord	Telling	Percentage
Tegen betaling (1)	19	46.34%
Gratis (2)	8	19.51%
Niet aanwezig (3)	14	34.15%
Geen antwoord	0	0.00%

Samenvatting voor 13(3)

Voor betaling van het binnenhavengeld mag de gebruiker de volgende diensten verwachten (I):

[Voorzieningen voor de afgifte van huishoudelijk afval]

Antwoord	Telling	Percentage
Tegen betaling (1)	6	14.63%
Gratis (2)	30	73.17%
Niet aanwezig (3)	5	12.20%
Geen antwoord	0	0.00%

Samenvatting voor 13(4)

Voor betaling van het binnenhavengeld mag de gebruiker de volgende diensten verwachten (I):

[WiFi in de haven]

Antwoord	Telling	Percentage
Tegen betaling (1)	1	2.44%
Gratis (2)	3	7.32%
Niet aanwezig (3)	37	90.24%
Geen antwoord	0	0.00%

Samenvatting voor 14

Voorbetaling van het binnenhavengeld mag de gebruiker de volgende diensten verwachten (II):

Antwoord	Telling	Percentage
Ligplaats in uw haven voor de betreffende termijn. (1)	35	63.64%
Anders	4	7.27%

Samenvatting voor 15(1)

Bij een eventuele verbeterslag en harmonisatie betreffende de grondslagen en inning van binnenhavengelden zou u geïnteresseerd zijn in uitwerking van bijvoorbeeld de volgende oplossingsrichtingen:

[Het aanmelden van een schip via een webopgave (mocht dat nog niet het geval zijn).]

Antwoord	Telling	Percentage
Ik heb interesse (1)	19	54.29%
Ik heb geen interesse (2)	9	25.71%
Geen mening (3)	6	17.14%
Geen antwoord	1	2.86%

Samenvatting voor 15(2)

Bij een eventuele verbetering en harmonisatie betreffende de grondslagen en inning van binnenhavengelden zou u geïnteresseerd zijn in uitwerking van bijvoorbeeld de volgende oplossingsrichtingen:

[Voor het aanmelden van een schip gebruik maken van een meldpunt via Portbase (gedachte van zeehavens).]

Antwoord	Telling	Percentage
Ik heb interesse (1)	11	31.43%
Ik heb geen interesse (2)	13	37.14%
Geen mening (3)	10	28.57%
Geen antwoord	1	2.86%

Samenvatting voor 15(3)

Bij een eventuele verbetering en harmonisatie betreffende de grondslagen en inning van binnenhavengelden zou u geïnteresseerd zijn in uitwerking van bijvoorbeeld de volgende oplossingsrichtingen:

[De ontwikkeling van een App voor het aanmelden van een schip.]

Antwoord	Telling	Percentage
Ik heb interesse (1)	19	54.29%
Ik heb geen interesse (2)	10	28.57%
Geen mening (3)	5	14.29%
Geen antwoord	1	2.86%

Samenvatting voor 15(4)

Bij een eventuele verbetering en harmonisatie betreffende de grondslagen en inning van binnenhavengelden zou u geïnteresseerd zijn in uitwerking van bijvoorbeeld de volgende oplossingsrichtingen:

[Inzetten op de berekening van het binnenhavengeld naar de werkelijke verblijfsduur. Hierbij zou bijvoorbeeld (met toestemming van de binnenschipper) gebruik gemaakt kunnen worden van AIS-gegevens.]

Antwoord	Telling	Percentage
Ik heb interesse (1)	17	48.57%
Ik heb geen interesse (2)	9	25.71%
Geen mening (3)	8	22.86%
Geen antwoord	1	2.86%

Samenvatting voor 15(5)

Bij een eventuele verbetering en harmonisatie betreffende de grondslagen en inning van binnenhavengelden zou u geïnteresseerd zijn in uitwerking van bijvoorbeeld de volgende oplossingsrichtingen:

[Een geleidelijke uniformering van de grondslagen van het binnenhavengeld binnen een bepaald gebied: > Regionaal]

Antwoord	Telling	Percentage
Ik heb interesse (1)	23	65.71%
Ik heb geen interesse (2)	4	11.43%
Geen mening (3)	7	20.00%
Geen antwoord	1	2.86%

Samenvatting voor 15(6)

Bij een eventuele verbetering en harmonisatie betreffende de grondslagen en inning van binnenhavengelden zou u geïnteresseerd zijn in uitwerking van bijvoorbeeld de volgende oplossingsrichtingen:

[> Provinciaal]

Antwoord	Telling	Percentage
Ik heb interesse (1)	17	48.57%
Ik heb geen interesse (2)	7	20.00%
Geen mening (3)	10	28.57%
Geen antwoord	1	2.86%

Samenvatting voor 15(7)

Bij een eventuele verbetering en harmonisatie betreffende de grondslagen en inning van binnenhavengelden zou u geïnteresseerd zijn in uitwerking van bijvoorbeeld de volgende oplossingsrichtingen:

[> Nationaal]

Antwoord	Telling	Percentage
Ik heb interesse (1)	16	45.71%
Ik heb geen interesse (2)	8	22.86%
Geen mening (3)	10	28.57%
Geen antwoord	1	2.86%

Samenvatting voor 15(8)

Bij een eventuele verbetering en harmonisatie betreffende de grondslagen en inning van binnenhavengelden zou u geïnteresseerd zijn in uitwerking van bijvoorbeeld de volgende oplossingsrichtingen:

[Gebruik maken van bestaande of nieuwe technieken voor de betaling van het binnenhavengeld (bijvoorbeeld de ECO-kaart van de schippers).]

Antwoord	Telling	Percentage
Ik heb interesse (1)	19	54.29%
Ik heb geen interesse (2)	5	14.29%
Geen mening (3)	10	28.57%
Geen antwoord	1	2.86%

Samenvatting voor 15(9)

Bij een eventuele verbetering en harmonisatie betreffende de grondslagen en inning van binnenhavengelden zou u geïnteresseerd zijn in uitwerking van bijvoorbeeld de volgende oplossingsrichtingen:

[Gebruik maken van bestaande of nieuwe technieken voor de betaling van aanvullende diensten in uw haven.]

Antwoord	Telling	Percentage
Ik heb interesse (1)	22	62.86%
Ik heb geen interesse (2)	6	17.14%
Geen mening (3)	6	17.14%
Geen antwoord	1	2.86%

Samenvatting voor 16

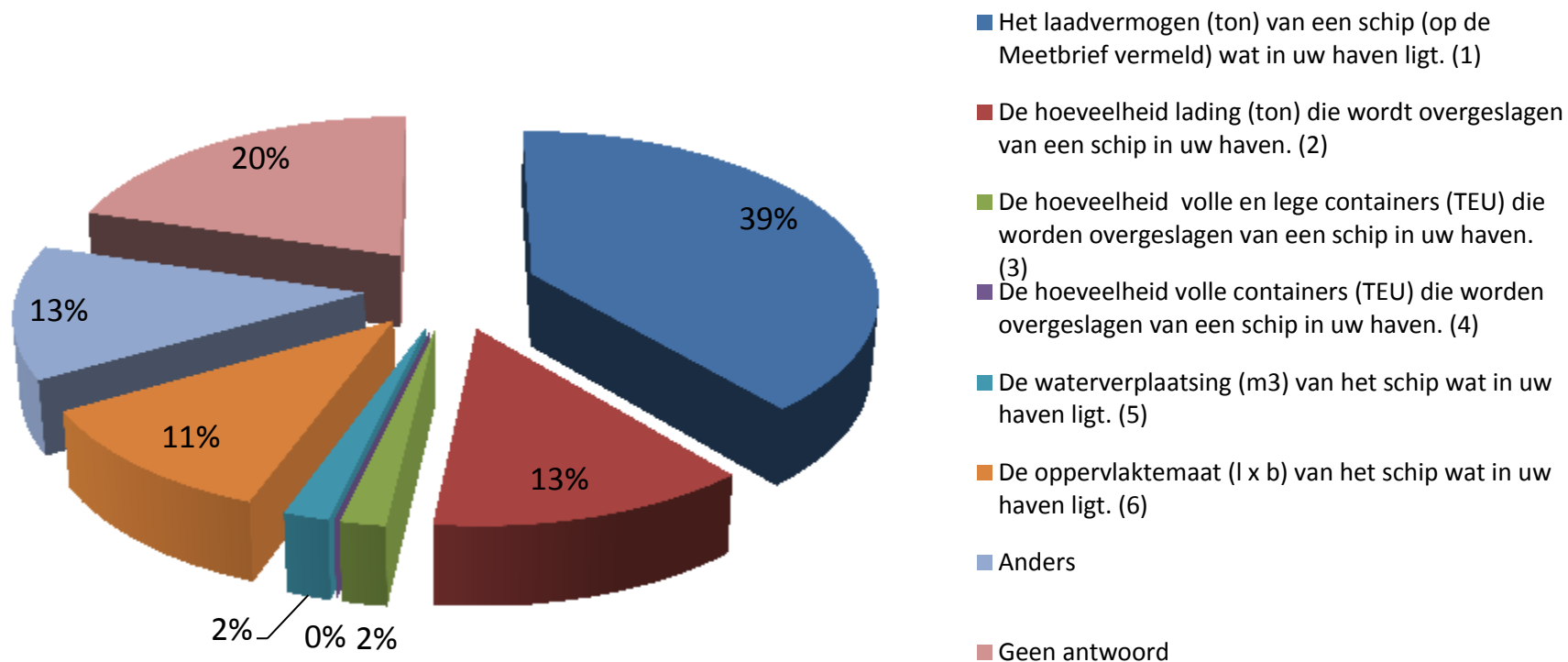
Overige suggesties:

Antwoord	5	14.29%
Geen antwoord	30	85.71%

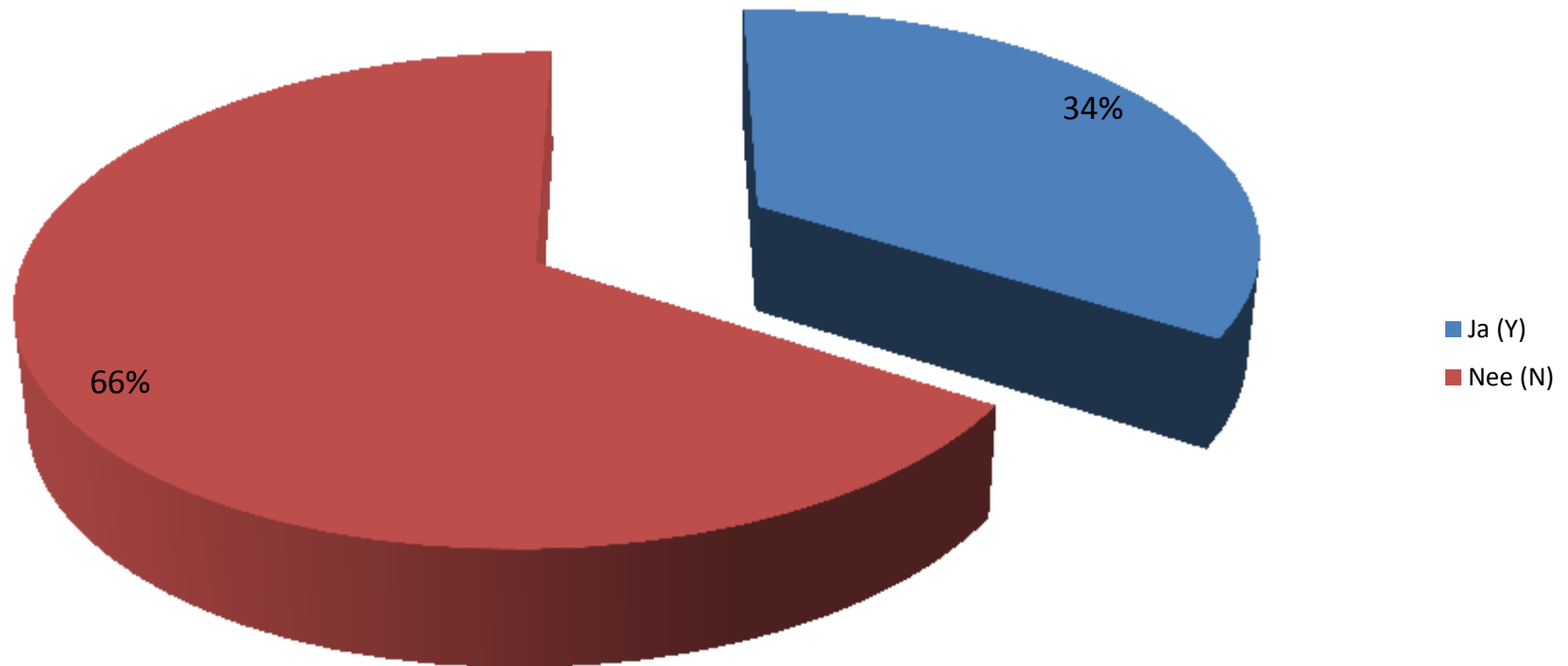
6.2 Resultaten enquête in grafieken

Resultaten van de enquête, de gegeven antwoorden uitgewerkt in grafieken

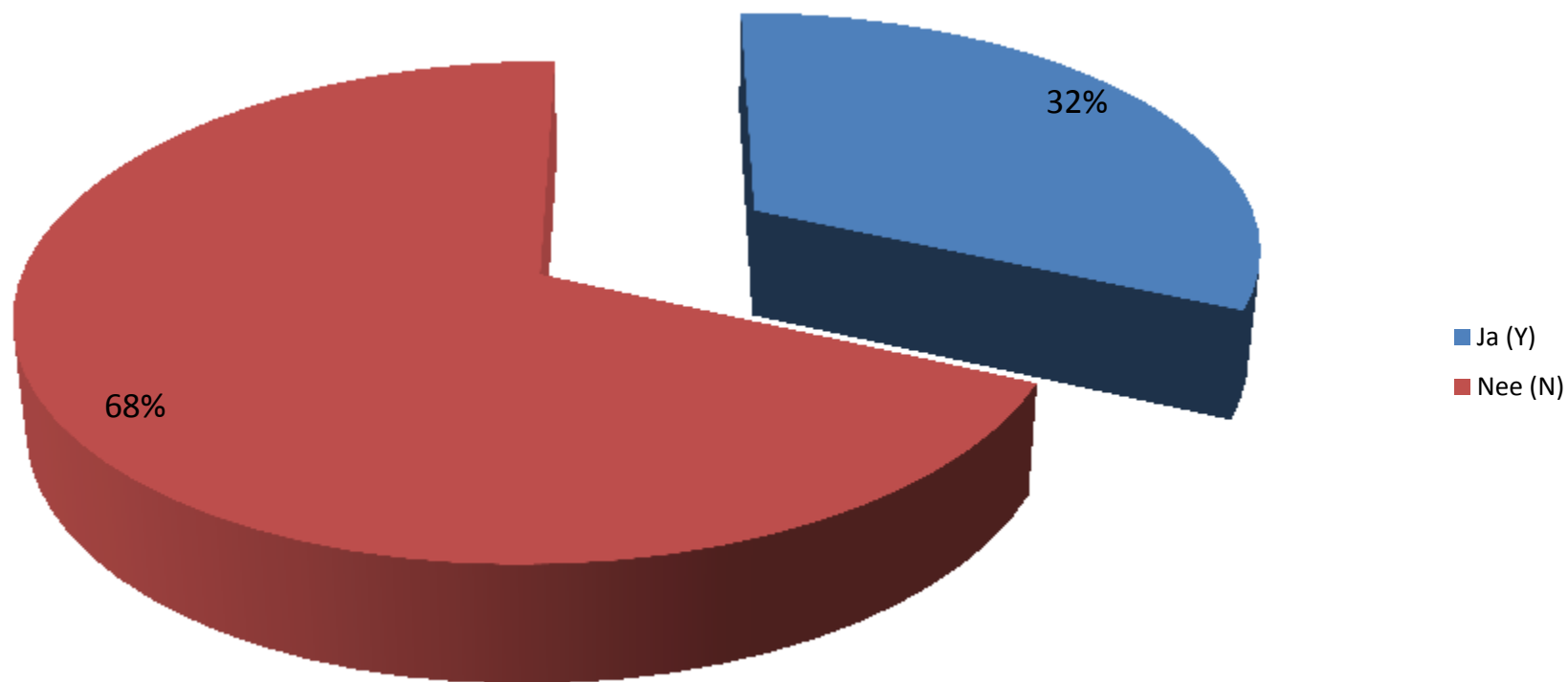
1. De grondslag voor het heffen van binnenhavengeld in uw haven is:



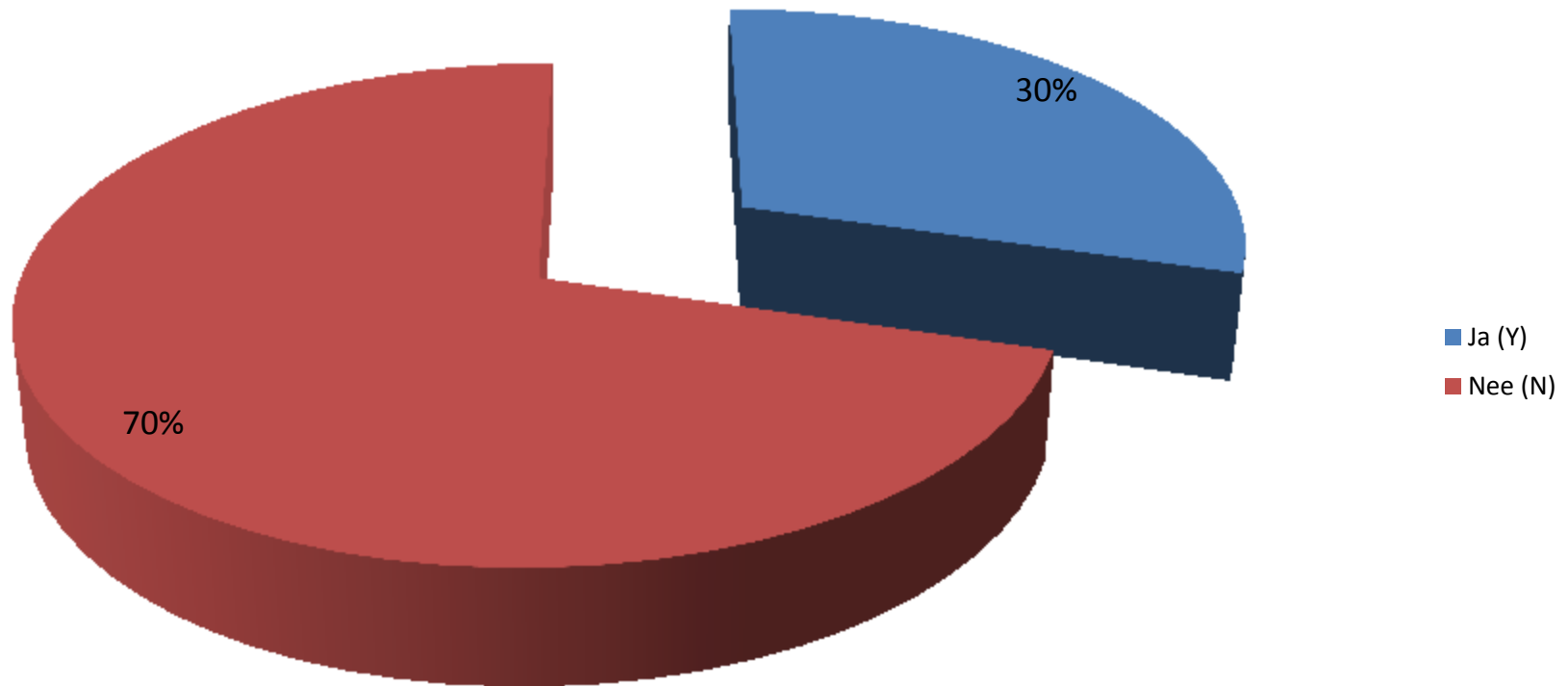
2. Er is een differentiatie van binnenhavengelden voor schepen die minder dan halfvol beladen zijn?



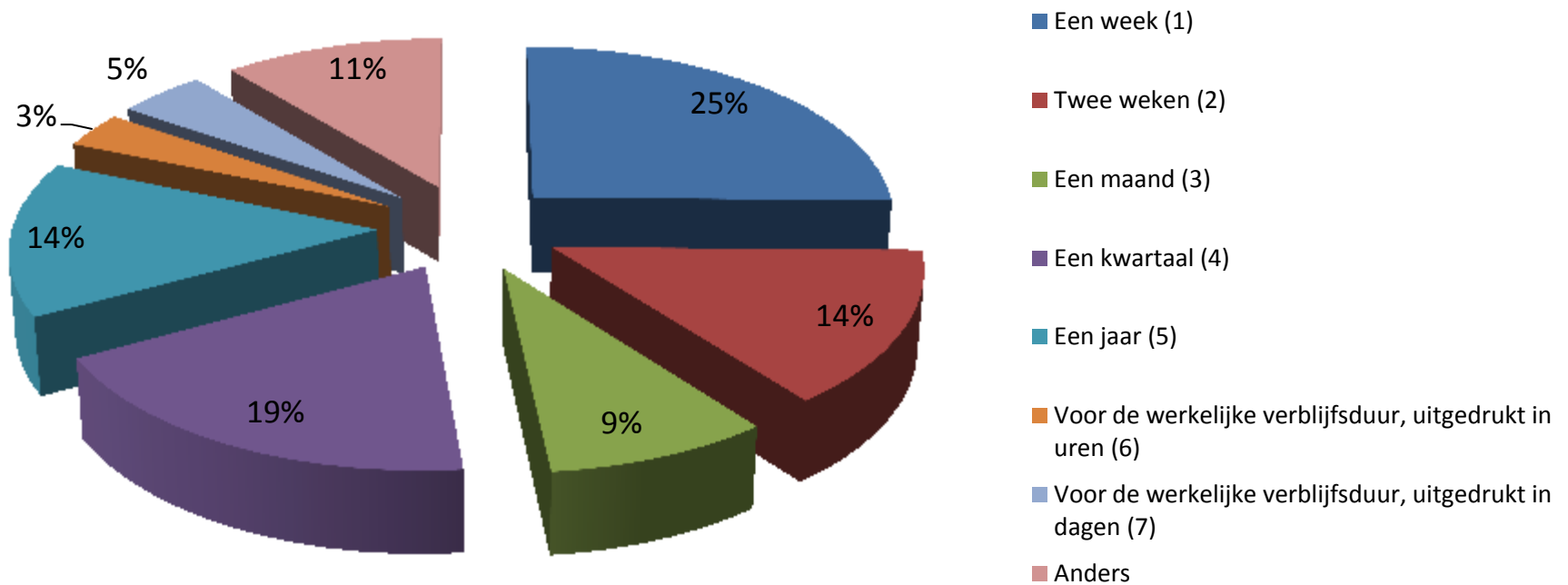
3. Er is een differentiatie van binnenhavengelden voor bulk- tank- of containerschepen:



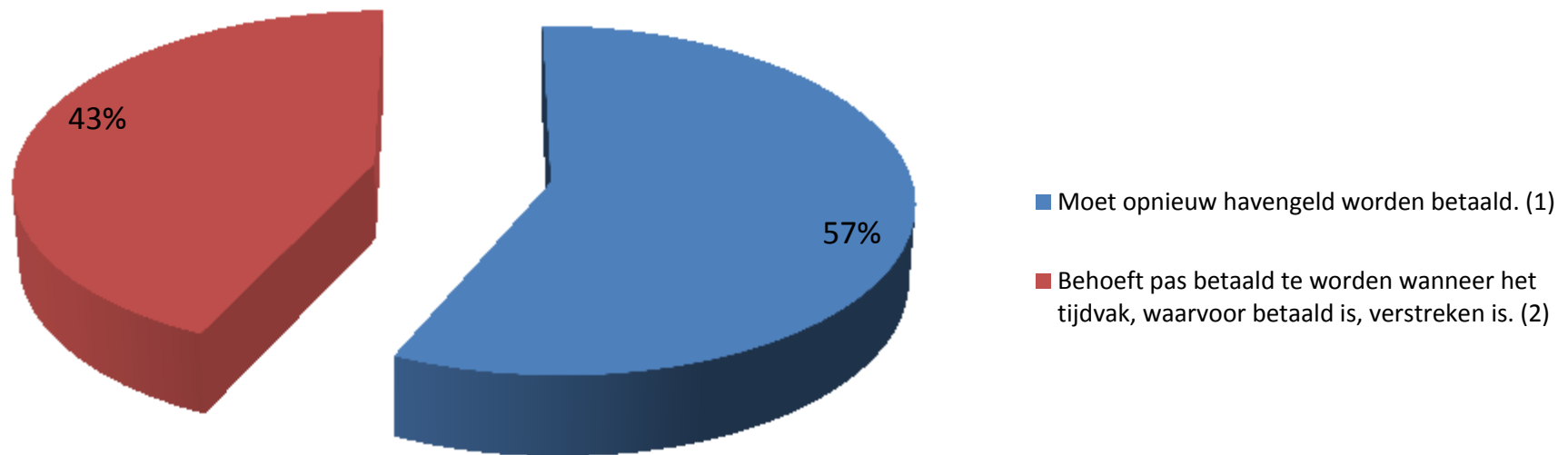
4. Er is een differentiatie van binnenhavengelden naar milieucategorie.
Binnenscheepen die aantoonbaar schoner zijn betalen minder:



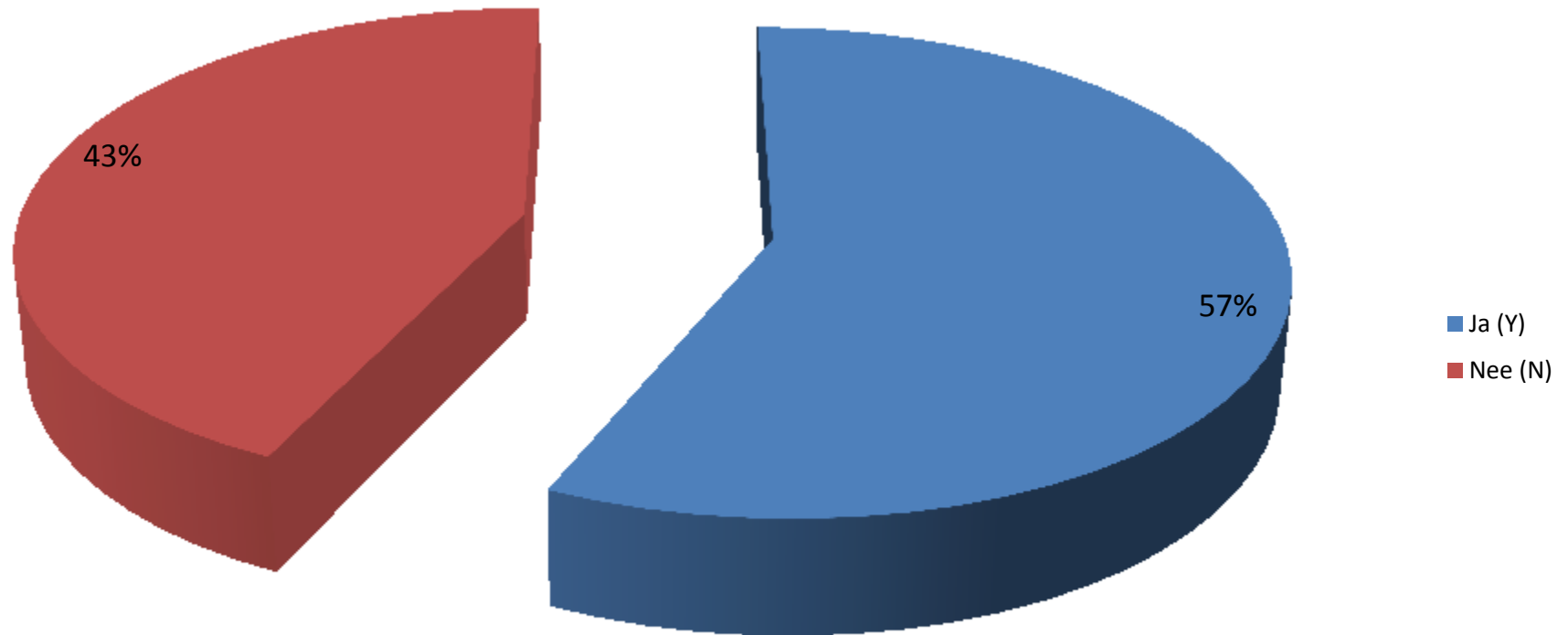
5. De heffing van het binnenhavengeld wordt berekend voor een tijdvak van:



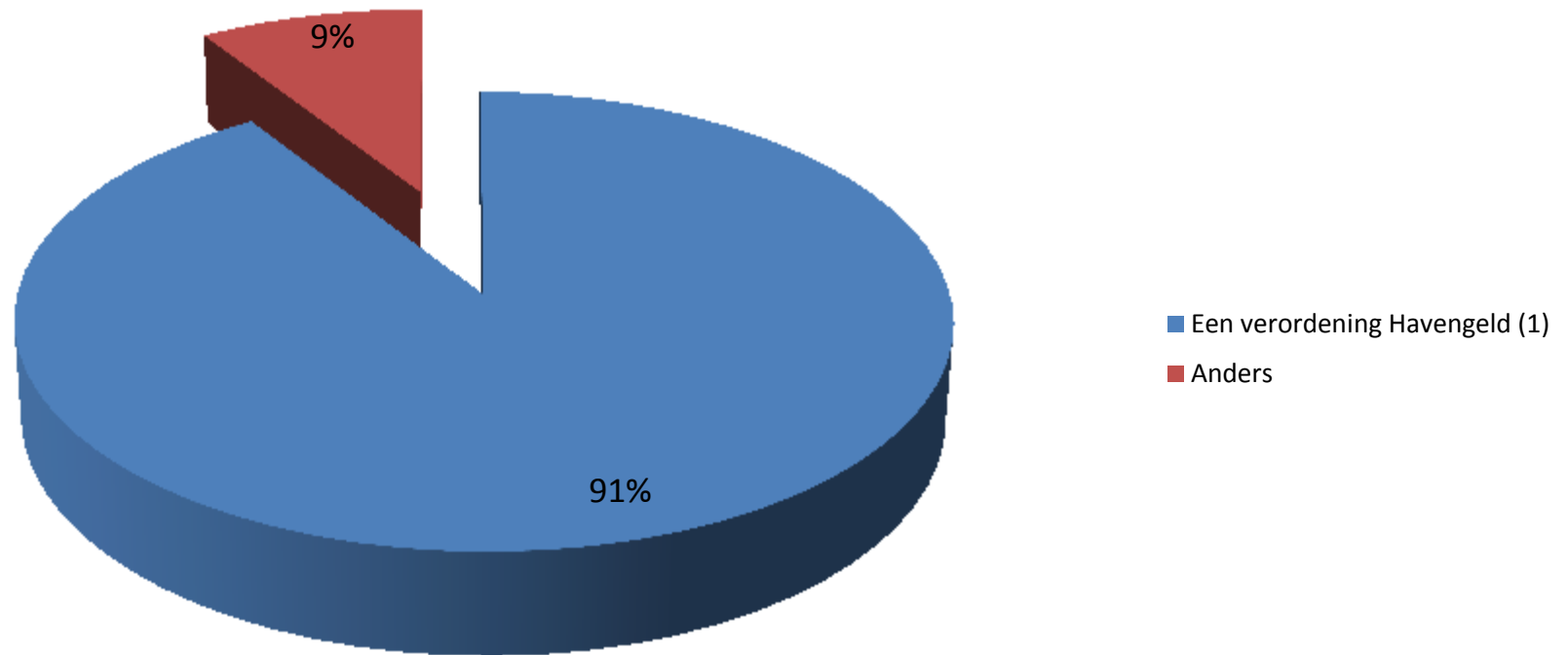
6. Wanneer het schip uw haven verlaten heeft en binnen het tijdvak
waarvoor havengeld betaald is weer in uw haven komt:



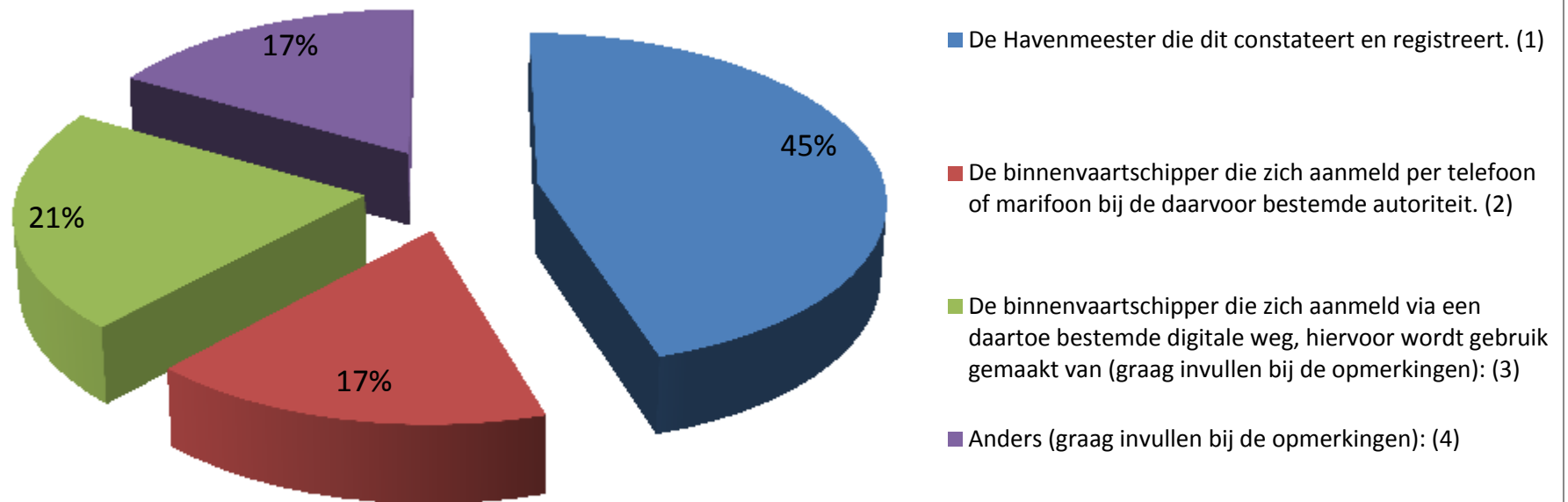
7. Wordt er een abonnementensysteem toegepast?



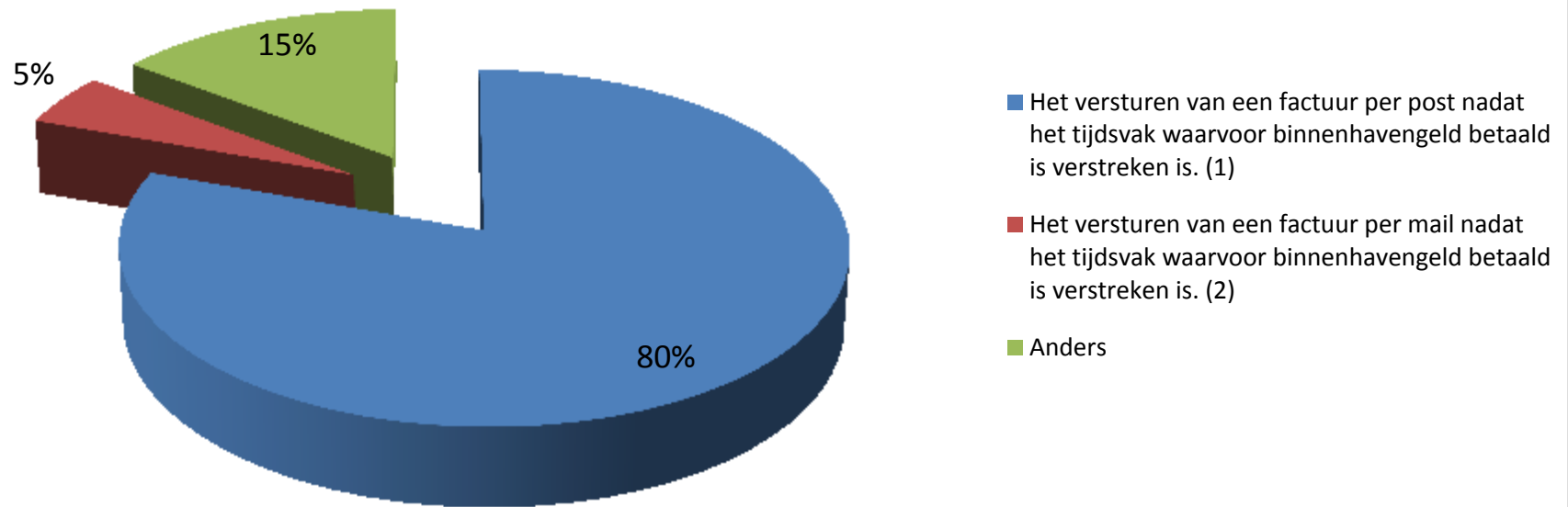
8. De juridische grondslag voor het heffen van het havengeld is:



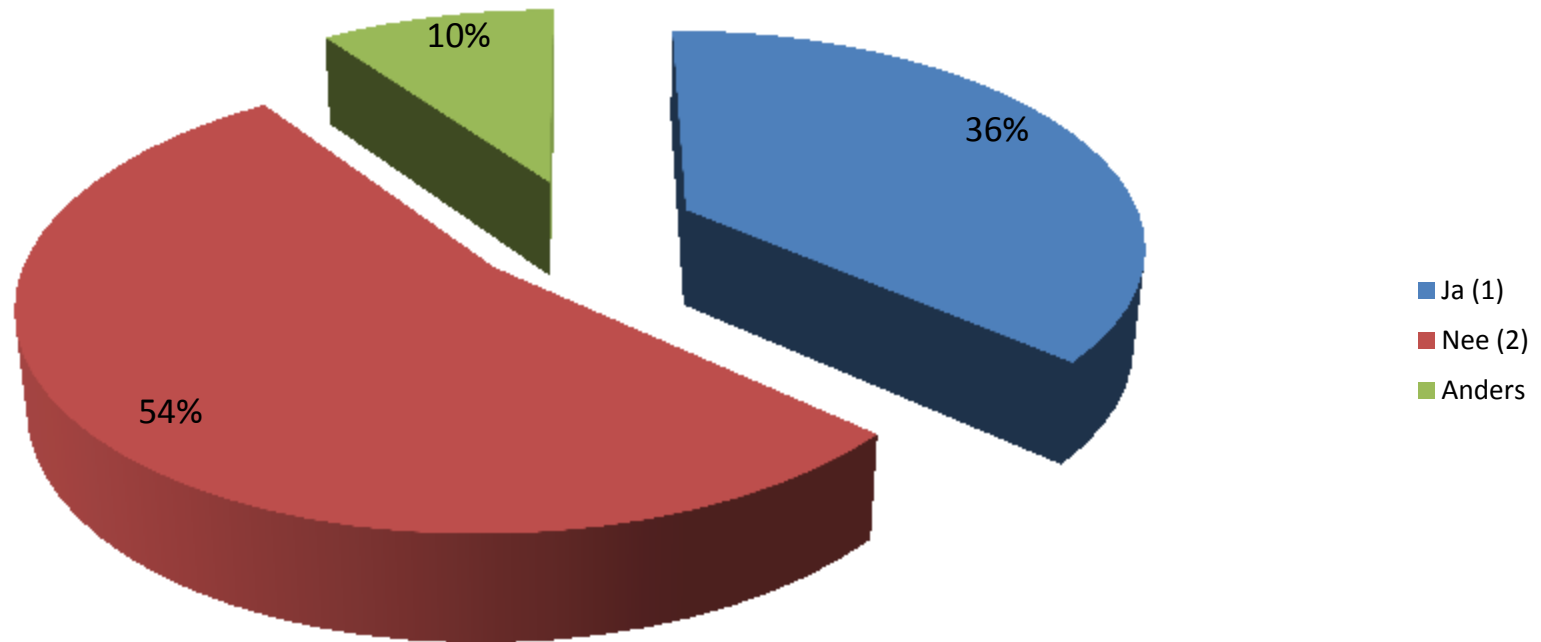
9. Het aanmelden van het schip in uw haven vindt plaats door:



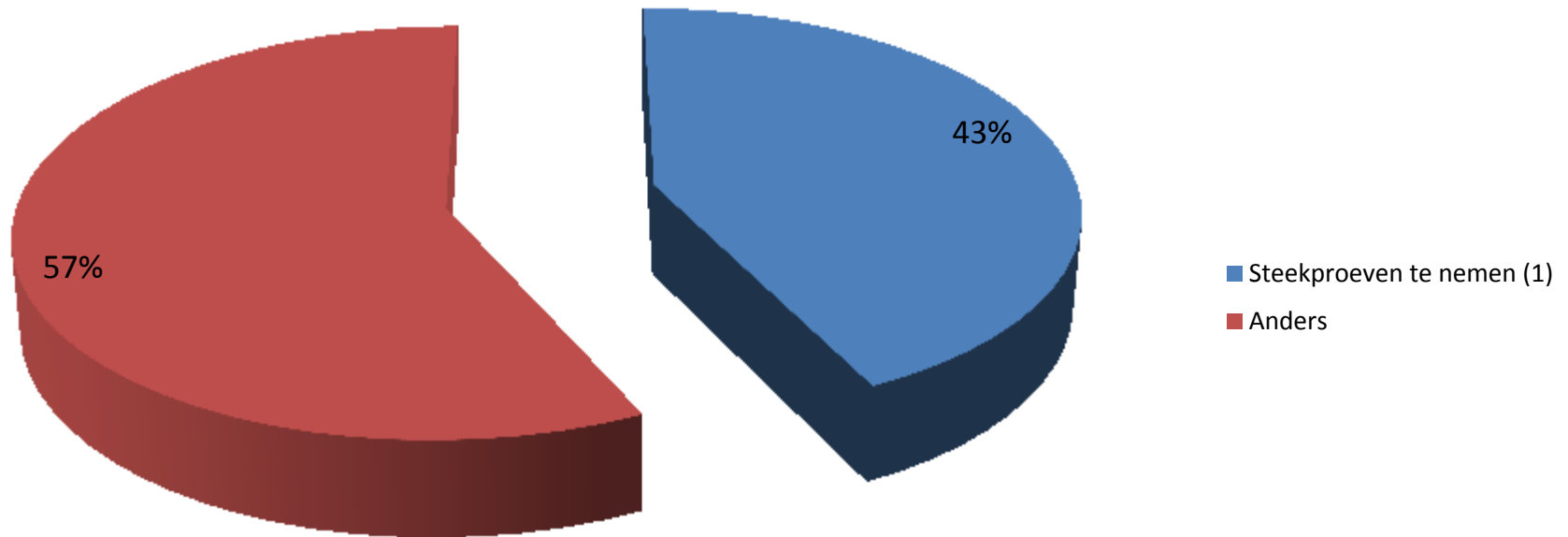
10. De betaling van het binnenhavengeld vindt plaats door:



11. Er is sprake van een aparte regeling met grote verladers/
containerterminals. Deze doen rechtstreeks aan de gemeente opgave van
overgeslagen goederenstromen, waarna gemeente factureert aan de
verlader/containerterminal.

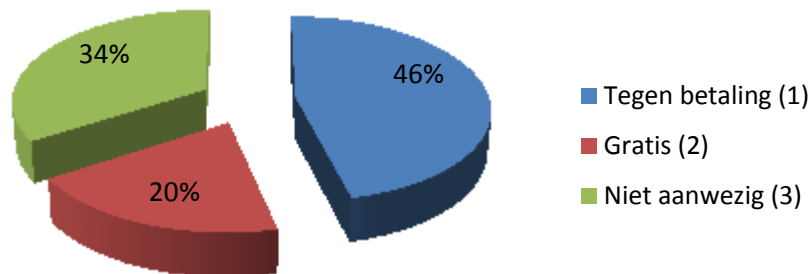


12. De controle op betaling van het binnenhavengeld vindt plaats door:

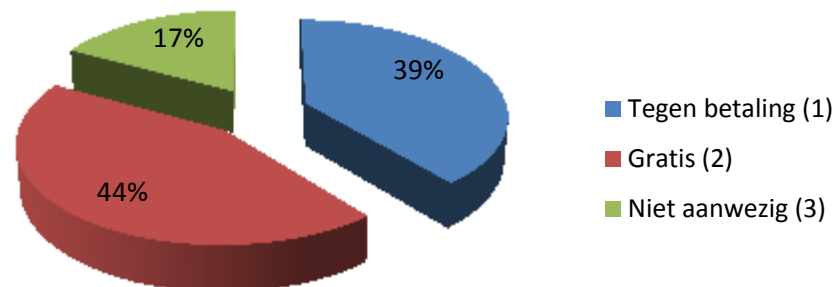


13. Voor betaling van het binnenhavengeld mag de gebruiker de volgende diensten verwachten:

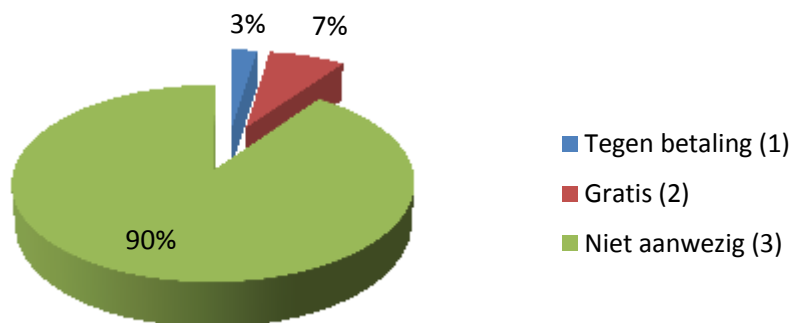
Walstroom



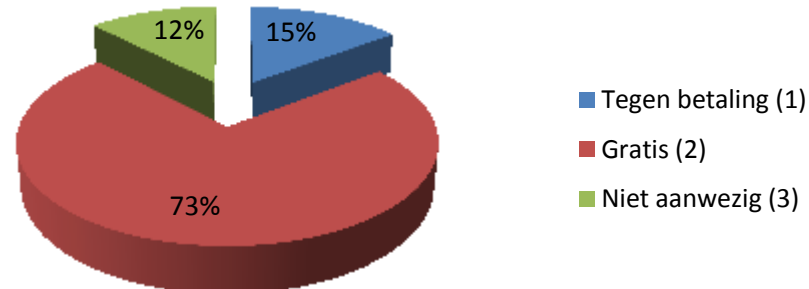
Drinkwater



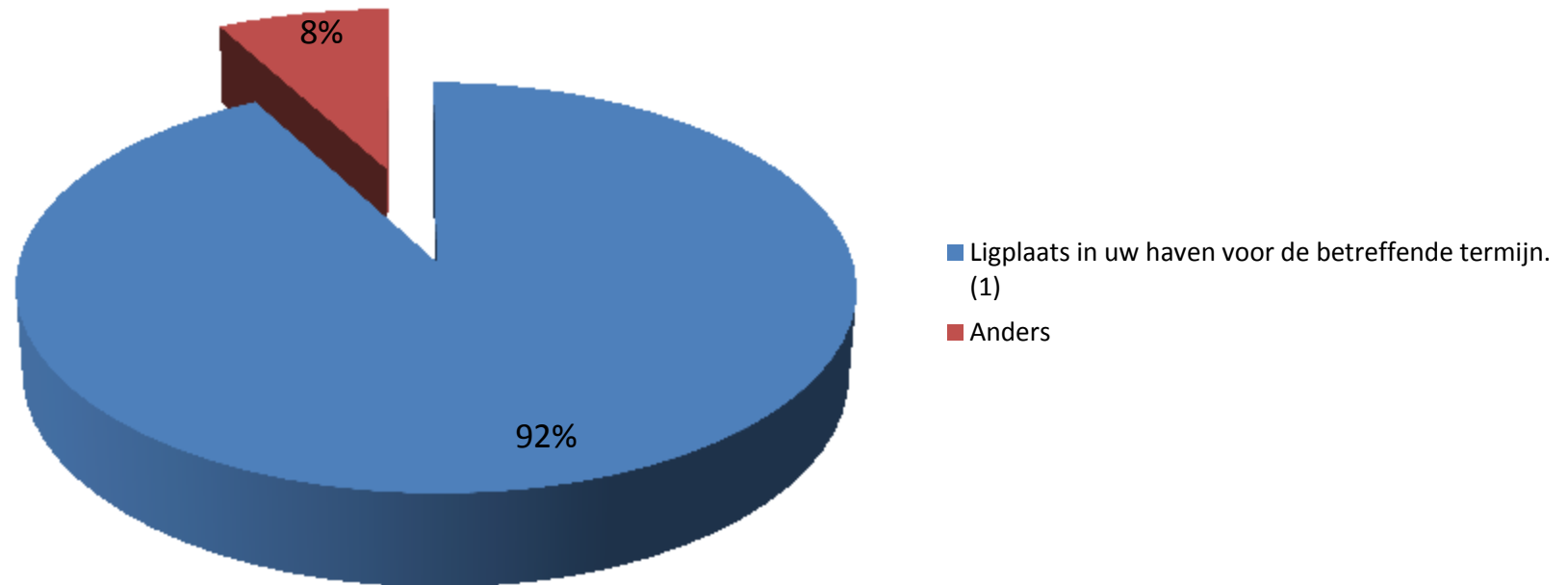
WiFi in de haven



Voorzieningen voor de afgifte van huishoudelijk afval



14. Voor betaling van het binnenhavengeld mag de gebruiker de volgende diensten verwachten (II):



15. Bij een eventuele verbetering en harmonisatie betreffende de grondslagen en inning van binnenhavengelden zou u geïnteresseerd zijn in uitwerking van bijvoorbeeld de volgende oplossingsrichtingen:

