



Panteia

Research to Progress

Research voor Beleid | EIM | NEA | IOO | Stratus | IPM

Rapport

Historische grondslagen havengelden

C10373

Wouter van der Geest; Martin Quispel; Maarten Overweel

Zoetermeer, 13 september 2013

De verantwoordelijkheid voor de inhoud berust bij Panteia. Het gebruik van cijfers en/of teksten als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldigen en/of openbaarmaking in welke vorm ook, alsmede opslag in een retrieval system, is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van Panteia. Panteia aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.

The responsibility for the contents of this report lies with Panteia. Quoting numbers or text in papers, essays and books is permitted only when the source is clearly mentioned. No part of this publication may be copied and/or published in any form or by any means, or stored in a retrieval system, without the prior written permission of Panteia. Panteia does not accept responsibility for printing errors and/or other imperfections.

Inhoudsopgave

Samenvatting	5
1 Inleiding	7
1.1 Onderzoeksvraag	7
1.2 Leeswijzer	8
2 Zeehavens	9
2.1 Amsterdam	9
2.2 Moerdijk	13
2.3 Zeeland Seaports	15
3 Binnenhavens	19
3.1 Cuijk	19
3.2 Kampen	22
3.3 Meppel	24
3.4 Utrecht	27
3.5 Venlo	30
3.6 Zwolle	33
4 Analyse	35
4.1 Containervervoer	36
4.2 Bulk	39
5 Totale omvang havengelden	41
5.1 Omvang havengelden	42





Samenvatting

De afdracht van havengelden is al lang gebruikelijk in de Nederlandse havens. Al eeuwenlang betalen vervoerders voor het gebruik van havens. De totale omvang van havengelden opgebracht door binnenvaartschepen bedraagt circa 45 à 50 miljoen euro.

De tarieven zijn over het algemeen geïndexeerd, maar de grondslagen voor de havengelden bleven echter vaak gelijk. Nog altijd betalen schepen hun havengeld over hun laadvermogen en vaak betaalt men voor een termijn van veelal één week. Voor de geïnterviewde havens bleek het zeer lastig te zijn om terug te vinden wat de gedachte achter de havengeldsystematiek was. Veel blijkt dus in een relatief ver verleden bepaald te zijn. Waarschijnlijk passend in de toenmalige tijd, maar het is zeer de vraag of dat nu nog past.

Daar waar havengelden qua grondslag gelijk bleven, zijn de logistiek en de binnenschepen sterk veranderd. Naast een enorme schaalvergroting qua afmeting van schepen gaat het laden en lossen veel sneller dan vroeger en is er veel meer tijdsdruk. Tegenwoordig worden reizen al van te voren ingepland en de gebruikstijd in de haven blijft daarom veelal beperkt tot enkele dagen. Ook speelt de containerisatie een toenemende rol in de logistiek. Het vervoer van containers via binnenvaart is circa 20 jaar geleden goed op gang gekomen is daarbij relatief jong vergeleken met de historie van de grondslagen van de havengelden. We concluderen uit een gerichte analyse dat de grondslagen van de havengelden vaak niet meer passen bij de huidige en toekomstige situatie van complexe logistieke transportketens.

Uit een analyse van de havengelden in drie zeehavens en een zestal binnenhavens¹ bleek dat er in de loop der jaren aanzienlijke verschillen zijn ontstaan tussen de havens in Nederland. Uit deze steekproef bleek dat het tarief voor bulkvervoer in de duurste onderzochte haven (Venlo) circa 2,5 keer hoger ligt dan de goedkoopste haven (Terneuzen).

De verschillen tussen havens worden nog veel groter wanneer we inzoomen op overslag van containers. Verder zien we ook dat de grondslag voor containerschepen sterk wisselde per haven en dat er een grote diversiteit bestaat:

- Betalen op basis van laadvermogen van het schip in tonnen (gelijk aan bulkschepen);
- Betalen op basis van het aantal overgeslagen containers;
- Betalen op basis van het aantal overgeslagen TEU;
- Betalen op basis van het aantal overgeslagen geladen containers in de haven.

Het containervervoer kent een complexe logistiek. Zo moet er in de zeehaven Rotterdam regelmatig een tiental terminals aangedaan worden voordat het schip volledig gelost en geladen is. Met behulp van slimme logistieke samenwerkingsconcepten proberen logistieke ketenpartijen lading van verschillende inland terminals te bundelen zodat de verblijftijd in zeehavens kan worden verkort. Zodoende wordt de prijs voor containervervoer per binnenschip lager en kan de kwaliteit van de dienstverlening worden vergroot. Een kortere wachttijd betekent een hogere omloopsnelheid en dus meer afvaarten per week, zodat de verlader meer mogelijkheden krijgt om lading via binnenvaart te vervoeren. Echter, een belangrijke constatering is dat de havengelden

¹ De havens van Zwolle, Kampen en Meppel beogen op korte termijn tot een havenbedrijf te komen.



bij bepaalde havens deze vernieuwende logistieke concepten financieel onaantrekkelijk tot zelfs onmogelijk maken!

De bundeling van lading vindt namelijk plaats doordat in het achterland er bij meerdere inland-terminals geladen en gelost moet worden tijdens een rondreis. Doordat veel havens in het achterland echter het havengeld voor containerschepen berekenen op basis van het totale laadvermogen in tonnen, betaalt een containerschip het volle pond, zelfs als er slechts één lege container wordt overgeslagen en het schip binnen een uur weer onderweg is naar de volgende terminal. Op basis van een rekenvoorbeeld zien we bijvoorbeeld dat de kosten aan havengeld bij het uitwisselen van 10 containers in de haven van Amsterdam bijna een factor 50 hoger liggen dan de haven Utrecht. Deze hoge kosten voor havengeld vormen dus voor bepaalde regio's en bestemmingen een grote barrière voor het realiseren van een efficiëntere containerbinnenvaart in Nederland. Dit staat haaks op de doelstelling om een hoger marktaandeel voor binnenvaart te realiseren in het containervervoer om de groei van het containervervoer op een duurzame manier te kunnen faciliteren ter versterking van de nationale en regionale economie.

Het is zeer goed denkbaar dat de betreffende havens in het achterland zich niet bewust zijn van deze ontwikkelingen en de (onbedoelde) remmende werking van de huidige grondslagen. De behoefte aan dit soort slimme logistieke concepten in het containervervoer is namelijk pas een recente ontwikkeling. Het verdient dus de aanbeveling om te dat havens in het achterland nagaan in hoeverre de havengelden tot dergelijke situaties kunnen leiden en waar nodig de grondslagen aanpassen. Indien de grondslag en belemmering vormt, kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het toepassen van een differentiatie naar tijd of een grondslag op basis van het aantal overgeslagen (volle) containers.

Ook is waargenomen dat de verschillende havens vele verschillende manieren van aanmelden en innen hanteren. Sommige havens sturen de rekening direct naar de gevestigde overslagbedrijven in de haven, waarbij de bedrijven zelf de aangifte doen. Andere havens bieden schippers een heel scala aan mogelijkheden om aangifte te doen: per e-mail, per sms of per telefoon, maar ook op de gebruikelijke wijze per marifoon of bij persoonlijke aanmelding. Andere havens beperken de mogelijkheden tot aanmelden tot een visuele waarneming van het schip.

Hier ligt een kans voor een efficiëntere insteek. De wijze van aanmelden (en zo ook van innen) kan vergemakkelijkt worden door gebruik te maken van moderne technieken zoals via internet en AIS. Mogelijk kan er worden gedacht aan het ontwikkelen van een "HavengeldApp" waarmee havengeld overal kan worden betaald. Het mes snijdt hierbij aan twee kanten: havens kunnen enerzijds met minder mankracht efficiënter havengeld innen waarbij de kans op fraude minder wordt, terwijl het voor schippers veel gemakkelijker wordt om zich te melden in een haven.



1 Inleiding

1.1 Onderzoeksvraag

Dit bijlage rapport geeft nadere achtergrond informatie behorend bij het onderzoekwerk dat is uitgevoerd door Panteia/NEA in de periode mei t/m juli 2013 in opdracht van Connekt.

De volgende kernvragen zijn beantwoord:

- Wat zijn de grondslagen die gelden voor de berekening van de havengelden?
- Wat zijn de overwegingen om juist deze grondslagen voor de berekening van havengelden te hanteren?
- In hoeverre zijn deze grondslagen haven/faciliteit specifiek?
- Hoe komen deze grondslagen tot uitdrukking in de wijze van berekening van de havengelden?
- Welke efficiency verbetering zou er indicatief mogelijk kunnen?
- Over welke hoeveelheid geld praten we voor de totale groep van binnenhavens op nationaal niveau?
- Wat is de specifieke situatie voor overslag van containers?
- In hoeverre vormen de grondslagen voor containeroverslag een barrière voor 'hop- concepten'?

Deze vragen laten zich vertalen in de volgende subvragen:

- Welke kosten worden meegenomen in de berekening van de tarieven voor de haven- en kadegelden en welke rekenmethodiek wordt hierbij toegepast?
- Wat is de grondslag voor de berekening van het havengeld? (differentiatie type schip, lading, aard diensten, tonnage, termijn, overslag/geen overslag, type ligplaats, milieuaspecten) en hoe komt deze tot uitdrukking in de havengelden?
- Zijn dit eigen gemeentelijke grondslagen of zijn ze gebaseerd op geharmoniseerde grondslagen van een cluster gemeentes. Hoe vindt dit zijn weerslag in de gemeentelijke verordeningen?
- Waarom juist deze grondslagen? En wanneer ingevoerd? Wat is de historie?
- Waarom deze berekeningswijze?
- Wat is de wijze van aanmelding, handhaving en wijze verrekening?
- Welke kosten worden er gemaakt voor de gemeentelijke overheid voor het innen, verwerken en handhaven van de haven- en kadegelden? Hoe staan deze administratieve kosten in verhouding tot de haven- en kadegelden?
- Kunnen door het invoeren van een standaardisatie en automatisering van de aanmelding, de inning en verwerking van havengelden de administratieve kosten verlaagd worden en zo ja in welke mate?
- Gegeven de diepteanalyse voor bepaalde type binnenhavens in Nederland, wat is naar schatting de totale omvang van haven- en kadegelden die jaarlijks door de beroepsvrachtvaart worden betaald?

De beantwoording van deze vragen maakt het mogelijk om verdere conclusies te trekken omtrent nut en noodzaak voor het opschalen en eventueel harmoniseren van de inning van haven- en kadegelden. Kostenreductie en gemak voor de gebruiker spelen hierin een centrale rol spelen.



1.2 Leeswijzer

In dit bijlage rapport wordt de achterliggende informatie gepresenteerd. Allereerst wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving gegeven van de havens die gebaseerd zijn op zeehavengrondslagen. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op de binnenhavens. In hoofdstuk 4 wordt de analyse gepresenteerd, met in het bijzonder aandacht voor de situatie voor containeroverslag en de specifieke havengelden die in rekening worden gebracht bij verschillende logistieke concepten: punt-punt lijndiensten of rondvaart / hop-concepten. Tot slot wordt in hoofdstuk vijf een schatting van de totale omvang van havengelden in Nederland gegeven.



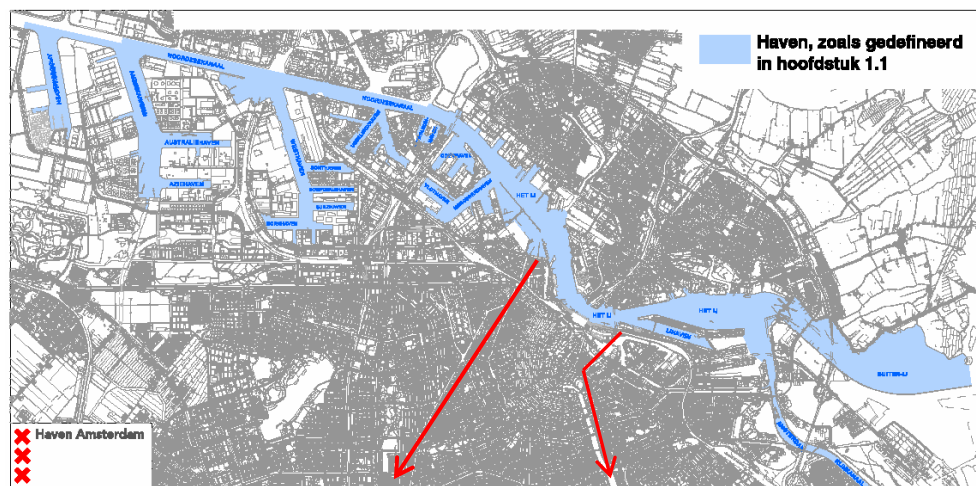
2 Zeehavens

2.1 Amsterdam

2.1.1 Karakteristieken haven

De haven van Amsterdam omvat het gehele havengebied van Amsterdam. In de Binnenhavengeldverordening 2010 definieert men de haven als volgt: "Haven: Het IJ, het Buiten IJ, het Noordzeekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal en alle daarop uitkomende wateren zoals weergegeven op de kaart behorende bij de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2010." In figuur 2.1 is het havengebied van Amsterdam weergegeven. Amsterdam is een belangrijke haven voor zeeschepen, binnenvaart, passagiersvaart en recreatieve vaart.

Figuur 2.1 Havengebied Amsterdam



Bron: Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2010

2.1.2 Grondslag haven- en kadegelden

De haven van Amsterdam is in maart dit jaar verzelfstandigd. WaterNet, een organisatie die werkt in opdracht van de gemeente Amsterdam en het waterschap Amstel, Gooi en Vecht, is de havengelden voor de binnenvaart. Zij hebben geen invloed op de vaststelling van de tarieven. Deze worden door de gemeente vastgesteld.

In geval van vracht – of containerschepen wordt als grondslag voor de heffingen het laadvermogen volgens de meetbrief gehanteerd en wordt per ton laadvermogen gerekend. Bij afwezigheid van de meetbrief bepaalt de havenmeester het laadvermogen aan de hand van het verschil in zoetwaterverplaatsing van het vaartuig bij de maximum toegestane belading en die van het ledige vaartuig.

De heffingsgrondslag voor schepen die niet bedoeld zijn voor het vervoer van goederen en schepen waarvan het laadvermogen niet bekend is, is het aantal vierkante meters.



In de haven van Amsterdam worden verschillende tijdvakken gehanteerd. Het is voor schepen mogelijk om havengeld te betalen over een periode van zeven dagen, tien dagen en veertien dagen. Daarnaast kunnen kwartaal- en jaarabonnementen worden afgesloten. Ook is er een speciaal doorvaartrecht, dat van toepassing is wanneer een schip gebruik maakt van de Amstelroute en de Kostverlorenvaartroute. Schepen die slechts een gedeelte van de periode gebruiken maken van de haven, worden voor de volle periode aangeslagen.

In tabel 2.1 zijn de tarieven weergegeven.

Tabel 2.1 Havengelden Amsterdam

Vaartuig	Maatstaf	Eenheid	Tarief	Tarief	Tarief	Abonnement	Abonnement
			[7d]	[10d]	[14d]	Kwartaal	Jaar
			€	€	€	€	€
Vrachtschip	Laadvermogen	ton	0,1179	0,1571	0,2093	1,0992	3,9260
Vrachtschip (milieu)	Laadvermogen	ton	0,1179	0,1571	0,2093	1,0992	2,3873
Overig	Oppervlakte	m ²	0,1235	0,1644	0,2194	1,1631	4,1737
Overig (milieu)	Oppervlakte	m ²	0,1235	0,1644	0,2194	1,1631	2,5720
Vrachtschip	Doorvaart	Ton				0,0391	
Overig	Doorvaart	m ²				0,0411	

Schepen die niet laden en uitsluitend in het kader van het Vaar- en Rusttijdenbesluit ligplaats innemen aan de Suriname en/of Sumatrakade, worden niet aangeslagen indien zij slechts voor een periode van hoogstens tien uur afmeren. Hierbij moet vooraf melding gemaakt worden bij de havendienst. Een vrachtschip dat via de Rijkswateren en het IJ de gemeente is binnengekomen en direct ligplaats heeft ingenomen aan het deel van de Houthaven dat gelegen is ten westen van de pontsteiger en ten oosten van de Haparandadam, dan wel aan de Surinamekade of de Sumatrakade, hoeft ook geen havengeld te betalen wanneer de schipper de gemeente uitsluitend in het weekend tussen vrijdag 15:00 en maandag 09:00 bezoekt. Ook voor feestdagen geldt een vrijstelling.

2.1.3 Wijze van heffen

Schippers zijn havengeldplichtig in Amsterdam vanaf het moment dat zij gebruik maken van de voorzieningen om ligplaats in te nemen. De aangifte van het Binnenhavengeld Beroepsvaart en de betaling daarvan moeten gedaan worden binnen veertien dagen na aankomst. Blijft men langer dan veertien dagen, dan moet een nieuwe termijn gestart worden. Aangifte van het Binnenhavengeld kan in Amsterdam op drie verschillende manieren gedaan worden:

1. Digitale aanmelding;
2. Per sms;
3. Per e-mail.

Er kan betaald worden via de pinpas, chipknip of met een creditkaart. Contante betalingen is niet mogelijk, maar machtigingen kunnen wel afgegeven worden.

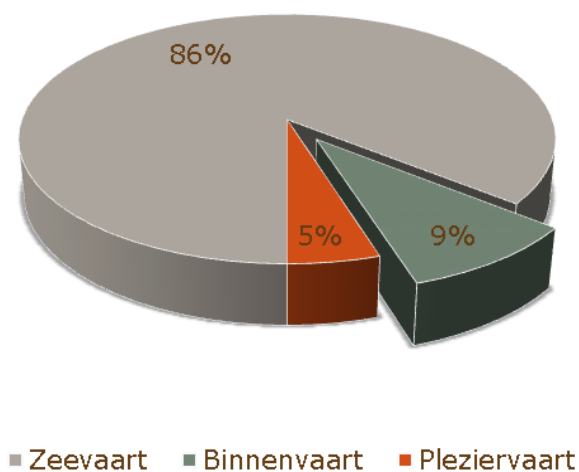


Het milieutarief is van toepassing op schepen die met behulp van een elektromotor, dan wel spierkracht aangedreven worden. Schepen met een Green Award krijgen geen korting. Het doorvaarttarief wordt niet gerekend als schepen geladen, dan wel gelost worden in de Amsterdamse haven.

2.1.4 Opbrengsten havengelden

De totale opbrengsten aan doorvaart-, haven- en kadegelden in Amsterdam waren in 2010 ongeveer 5,5 miljoen euro exclusief btw (bron: Hans Bennik, *Water-net*). De pleziervaart bracht 2,8 miljoen aan havengelden in en de zeevaart was goed voor € 50 miljoen. Ook voor Amsterdam geldt net als in de andere zeehavens dat het moeilijk is aan te geven of de gelden kostendekkend zijn.

Figuur 2.2 Verdeling havengelden Amsterdam



2.1.5 Opmerkelijk

Het is apart dat het doorvaarttarief in Amsterdam afhankelijk is van het scheepstonnage. Er zit echter een gedachte achter: schepen die al havengeld betaald hebben (op basis van tonnage) betalen geen doorvaarttarief. Om schepen die slechts doorvaren en niet laden of lossen in Amsterdam niet te bevoordelen, is er voor gekozen om ook het doorvaarttarief afhankelijk te maken van het tonnage.

Voor containers is de haven van Amsterdam bijzonder ongunstig, daar containerschepen voor hun gehele laadvermogen worden aangeslagen, ook al worden er slechts enkele containers geladen en/of gelost.

De synergie van het Amsterdamse havenbekken en het vervoer naar het achterland, zorgt ervoor dat schepen (max. 1000 ton) in de richting van de bollenstreek veelal de Kostverlorenroute nemen in plaats van de kortere route over Haarlem. In die stad moet opnieuw sluis, doorvaart- en havengeld betaald worden. De extra kosten voor gasolie wegen niet op tegen de kosten voor doorvaartgeld in Haarlem en Spaarndam,



Onduidelijk is of ook bij het laden en lossen in de havens aan de Amstel (Duivendrecht) en de Kostverlorenvaart (Riekerhaven) havengeld verschuldigd is. Een schip dat vanaf de Maas met een reis grind richting Duivendrecht vaart, moet weliswaar doorvaartrecht betalen om de stad in te kunnen, maar of er ook havengeld betaald moet worden is onduidelijk.



2.2 Moerdijk

2.2.1 Karakteristieken Port of Moerdijk

Het Havenschap Moerdijk is ingesteld op grond van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen [1]. De bepaling van de havengelden is niet gebaseerd op gemeentelijke verordeningen, maar op de Verordening op de Heffing van Haven en kadegelden 2006 [2]. Het bestuur van het Havenschap wordt gevormd door de provincie Noord-Brabant en de gemeente Moerdijk. De havengelden worden jaarlijks vastgesteld in een Tarievenreglement.

Het Haven- en Industrierrein van Moerdijk ligt centraal op een knooppunt van infrastructuur, dat vele mogelijkheden biedt om goederen van en naar Nederland te vervoeren en van hieruit verder naar het Europese achterland. Het is bereikbaar met de modaliteiten zeevaart, binnenvaart, wegvervoer en spoor. Verder heeft Moerdijk een aansluiting op het Europese pijpleidingnet. Op het terrein is een grote diversiteit aan bedrijven gevestigd, waarbij verwante bedrijfsactiviteiten in de nabijheid van elkaar gehuisvest zijn (clustering), zodat zij direct spin-off geven aan elkaar, maar ook aan regionale, nationale en internationale bedrijven.

2.2.2 Grondslag haven- en kadegelden

Het havengeld in de haven van Moerdijk wordt berekend op basis van eenheden van 100 ton of vierkante meter. Vracht- en vissersschepen worden op laadvermogen aangeslagen; passagiersschepen, sleeboten en overige beroepsvaartuigen betalen naar hun oppervlakte. De kleinste eenheid die betaald moet worden is een eenheid van ton en gedeeltelijke eenheden worden omhoog afgerond. Een spits met een laadvermogen van 350 ton, betaalt dus voor 400 ton. Het laadvermogen van schepen kan afgelezen worden uit de meetbrief.

Tabel 2.2 Grondslagen tarieven heffingen Port of Moerdijk 2013

Soort Vaartuig	Heffingsmaatstaf	Eenheid	Tarief per	Abonnement
			max 7 dagen	Maand
			€	€
Vracht- en Vissersschip	Laadvermogen	100 ton	7,80	27,82
Passagiersschepen en sleeboten	Oppervlakte	100 m ²	7,80	27,82
Overige vaartuigen	Oppervlakte	100 m ²		27,82
Opgelegde schepen en vaartuigen	Laadvermogen/oppervlakte	100 ton/m ²		23,37
Containerschip	Containers	Container	2,59	

Bron: Port of Moerdijk: overzicht Tarieven en heffingen 2013

Havenschap Moerdijk hanteert voor containerschepen een hybride tarifiering. Het verschuldigde havengeld wordt op twee manieren berekend: via het laadvermogen van het schip en per overgeslagen container. De schipper betaalt uiteindelijk het laagste bedrag.

Schepen met een Green Award krijgen een korting van 15% op het havengeld.



2.2.3 Wijze van heffen

Alle binnenvaartschepen moeten zich aanmelden bij de Havendienst Havenschap Moerdijk via de marifoon op kanaal 12, of via de telefoon. De ligplaats mag pas worden ingenomen na de verkregen toestemming van de Havendienst.

2.2.4 Omzet

De jaarlijkse omzet uit binnenhavengelden bedraagt € 1.387.000, zo blijkt uit het jaarverslag. Ter vergelijking: Havenschap Moerdijk ontvangt op jaarbasis € 4.086.000 aan zeehavengelden.

2.2.5 Opmerkelijk

De hybride tariefstelling voor de overslag van containers. Ook wordt in de tarifiering geen rekening gehouden met het type container. Voor een twintig-voets geldt het zelfde tarief als voor een veertig-voets container. Aanmelden kan op een aantal manieren.

2.2.6 Referenties

[1] <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2011-20394.html>

[2] http://www.havenvanmoerdijk.nl/dynamisch/pagina/pdf_file_Algemene_Voorwaarden_Zeehavengeld_en_bijdrage_Afvalstoffen_Zeeschepen.pdf



2.3 Zeeland Seaports

2.3.1 Karakteristieken haven

Zeeland Seaports omvat de havens van Vlissingen en Terneuzen. De havens zijn gelegen aan de Westerschelde met een open verbinding naar de Noordzee, en aan het Kanaal Gent-Terneuzen. In figuur 1 is het havengebied gevisualiseerd. Zeeland Seaports is hoofdzakelijk een importhaven. In het havengebied zijn zo'n 250 bedrijven gevestigd, die actief zijn in de industrie, logistiek en maritieme dienstverlening. Deze bedrijven zijn met elkaar verantwoordelijk voor bijna twintig procent van de werkgelegenheid in de Provincie Zeeland. Dankzij de vestiging van deze bedrijven heeft het havengebied van Zeeland Seaports zich de afgelopen veertig jaar ontwikkeld tot derde zeehaven van Nederland. Sinds 1980 behoort het zelfs tot één van de snelst groeiende havengebieden in Europa. De rechtspersoonlijkheid van het schap is een NV. De NV is zelf bevoegd tot het nemen van besluiten omtrent de heffing en de grondslagen van havengelden.

Figuur 2.3 Havengebied Zeeland Seaports



Bron: Google Maps



2.3.2 Grondslag haven- en kadegelden

Zeeland Seaport NV is zelf bevoegd tot het nemen van besluiten omtrent de heffing en grondslagen van havengelden. Hierbij wordt wel gebruik gemaakt van de mening van stakeholders. Men onderscheidt tarieven op de Westerschelde (de haven van Vlissingen en Dow Chemicals) en tarieven 'binnen' de sluisen (Terneuzen, Sluiskil en Sas van Gent). Men hanteert een hoger tarief 'voor' de sluisen. De reden hiervoor ligt in het verleden, toen Terneuzen en Vlissingen nog twee apart opererende havenschappen waren. Terneuzen is van oudsher de goedkoopste haven, en dit is bij de samenvoeging tot Zeeland Seaports gehandhaafd.

Het is bij Zeeland Seaports mogelijk om abonnementen af te sluiten. In tabel 2.3 zijn de tarieven weergegeven.

Tabel 2.3 Havengelden Zeeland Seaport

<i>Soort Vaartuig</i>	<i>Heffingsmaatstaf</i>	<i>heffingstijdvak ten hoogste</i>	<i>Voor de sluisen</i>	<i>Achter de sluisen</i>
Vrachtschip	Ton laadvermogen	7 dagen	0,081	0,061
Schepen niet bestemd voor het vervoer van goederen, schepen zonder bekend laadvermogen	M2 oppervlakte	7 dagen	0,081	0,061
Containerschip	Ton laadvermogen	1 dag	0,041	0,030
Een vrachtschip indien geen lading wordt overgeslagen	Ton laadvermogen	3dagen	0,041	0,030
<i>Abonnementen binnenvaart</i>				
Vrachtschip	Ton laadvermogen	Kwartaal	0,810	0,608
Vrachtschip	Ton laadvermogen	Kalenderjaar	2,754	2,066
Schepen niet bestemd voor het vervoer van goederen, schepen zonder bekend laadvermogen	M2 oppervlakte	Kwartaal	0,810	0,608
Schepen niet bestemd voor het vervoer van goederen, schepen zonder bekend laadvermogen	M2 oppervlakte	Kalenderjaar	2,754	2,088
Containerschip	Ton laadvermogen	Kwartaal	0,305	0,304
Containerschip	Ton laadvermogen	Kalenderjaar	1,377	1,033

Vracht- en containerschepen worden aangeslagen op basis van hun laadvermogen volgens de meetbrief. Men betaalt naar ton laadvermogen. Overige vaartuigen betalen naar hun oppervlaktemaat. Schepen op doorreis moeten bij het ligplaats innemen in de Zeeuwse havens ook havengeld betalen. Zij betalen een gereduceerd tarief.

Voor de verschillende scheepstypen worden naast verschillende tarieven ook verschillende tijdsvakken gehanteerd. Een vrachtschip dat lading komt laden en/of lossen, mag voor zijn verschuldigde havengeld een week ligplaats innemen. Schepen op doorreis mogen drie dagen blijven liggen en containerschepen betalen per dag.



Voor schepen die een bezoek brengen aan de Braakmanhaven (Dow Chemicals, Oiltanking en Katoennatie) geldt in 2013 een korting van 20% op de genoemde tarieven. Deze haven valt officieel in het gebied 'buiten de sluisen', maar ligt aan Terneuzense zijde. Om de aldaar gevestigde bedrijven niet direct met een prijsverhoging te confronteren, is besloten een korting om het havengeld van 20% te geven. Deze korting wordt in de toekomst mogelijk afgebouwd.

Per bezoek wordt een minimum van 20€ geheven. Bij overschrijding van een termijn wordt het tarief van een vrachtschip in rekening gebracht. Binnenvaartschepen met een Green Award certificering hebben recht op een korting van tien procent van het havengeld en wordt op verzoek uitbetaald. Wel moet dit uiterlijk bij opgave havengeld schriftelijk gemeld worden.

Schepen die zowel voor als achter de sluisen moeten laden, betalen het tarief voor buiten de sluisen. Dit is het hoogste tarief. Schepen die een abonnement afgesloten hebben tegen het 'goedkope' tarief, dat wil zeggen voor de havens van Terneuzen, betalen bij een bezoek aan de 'buitenhavens' het verschil tussen de tarief voor de sluis en na de sluis. Dat wil zeggen dat er twee cent per ton betaald wordt.

De haven beschikt sinds kort over walstroom. De kosten hiervoor bedragen € 0,27 per KWH. Dit is een geharmoniseerd tarief. Verder kunnen de schepen gebruik maken van drinkwaterfaciliteiten. De schepen kunnen het afval afgeven op daarvoor bestemde faciliteiten. Verder realiseert Zeeland Seaports WiFi Hotspots voor de professionele binnenvaart.

2.3.3 Wijze van heffen

Voorafgaand aan de aanvang van het verblijf van een binnenschip dient de gebruiker zijn komst te melden via de marifoon (verschillende kanalen voor Vlissingen en Terneuzen). Uiterlijk binnen zes uur na aanvang van het verblijf dient de gebruiker via de marifoon of elektronisch opgave te doen van alle van belang zijnde gegevens voor de vaststelling van het verschuldigde havengeld aan de havenmeester. In het geval het binnenschip binnen 6 uur na aankomst weer vertrekt dient de melding voor die tijd te geschieden. De meldingen dienen te geschieden aan het door de havenmeester vastgestelde elektronische adres met gebruikmaking van een door de havenmeester vast te stellen berichtdefinitie en protocol, of via de marifoon. Op verzoek van de havenmeester/buitendienst wordt bij de opgave de meetbrief van het vaartuig overlegd. Na registratie ontvangen de scheepseigenaren een factuur.

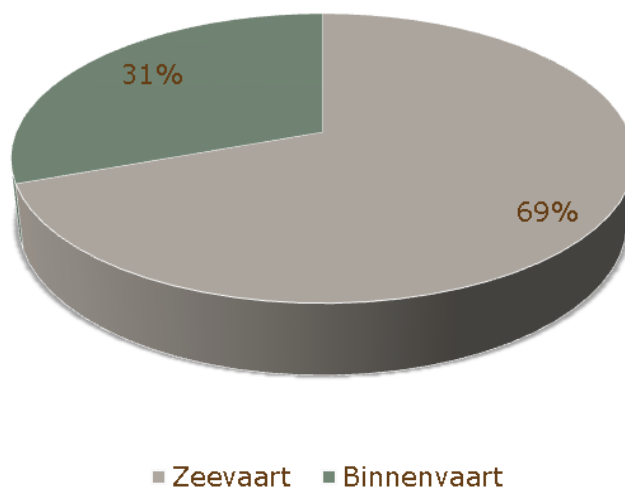
Zeeland Seaport kent ook een boeteclausule voor een foutieve of onjuiste melding. Indien een schipper een onjuiste melding doet in zijn voordeel, kan er een toeslag van tien procent geheven worden over het te betalen havengeld. Bij het niet tijdig doen van een melding over onjuiste gegevens in het nadeel van de schipper, kunnen administratiekosten geheven worden. Indien een schipper het in zijn geheel nalaat om aangifte te doen, wordt het havengeld berekend dat leidt tot het hoogste te betalen bedrag, met een toeslag van 25 procent over dat bedrag en een minimum van €250.



2.3.4 Havenopbrengsten

Uit het jaarverslag [1] van 2012 blijkt dat de inkomsten uit kade-, haven- en boeiengeld in dat jaar € 20,9 miljoen bedroegen. Het door zeeschepen overgeslagen tonnage bedroeg 33,9 miljoen ton en binnenvaartschepen realiseerden een overslag van 34,0 miljoen ton. Gegeven het feit dat een gemiddeld zeeschip € 0,41 per ton betaalde in 2009 [2] en de havengelden jaarlijks met circa 1,5% gestegen zijn [3], kan afgeleid worden dat de zeevaart voor € 14,5 miljoen bijdroeg aan de havengelden en de binnenvaart voor 6,4 miljoen ton. In figuur 2.4 is een grafiek toegevoegd waarin de verdeling grafisch is weergegeven.

figuur 2.4 Opbrengsten havengeld Zeeland Seaport



2.3.5 Opmerkelijk

Ten opzichte van de kleinere binnenhavens is hier sprake van bedrijfsmatige activiteiten van de havenbeheerder. Kostenafwegingen en bedrijfsresultaten spelen een grote rol bij het beheer. De vaststelling van de havengelden en ook de tariefstelling moet in dit licht gezien worden. Het maakt nog al een verschil of een haven geprivatiseerd of door een gemeente geëxploiteerd wordt. Bij een havenschap wordt het totale plaatje van de exploitatie in ogenschouw genomen. Een gemeente gaat er van uit dat het verlies op de havengelden gecompenseerd wordt door werkgelegenheid, verlaagde uitstoot en dergelijke. Bij een havenschap moet gewoon de totale exploitatie in orde zijn. Het gaat dan om de exploitatie van de haven en het havengebied.



3 Binnenhavens

In dit onderzoek zijn een zestal binnenhavens onderzocht. De havens zijn geografisch als volgt in te delen: in de IJsseldelta de havens van Kampen, Meppel en Zwolle, aan de Maas de binnenhavens van Cuijk en Venlo en langs het Amsterdam-Rijn kanaal de binnenhavens van Utrecht.

In de IJsseldelta werken de betrokken havens samen aan een gemeenschappelijk havenbeheer.

3.1 Cuijk

3.1.1 Karakteristieken Haven van Cuijk

De haven van Cuijk bestaat uit een tweetal gedeelten. Dit zijn de industriehaven (Katwijk NB) en de loswal in Cuijk aan de Maas. In de haven van Katwijk worden zowel (bulk)goederen als containers overgeslagen. De capaciteit van de containeroverslag is 80.000 TEU op jaarbasis. Belangrijke bedrijven zijn Koninklijke Smals Bouwgrondstoffen, Oliehandel Firma Snijders, de container overslag. Een belangrijk bedrijf voor de overslag is Heinz-Elst. Voor de twee afzonderlijke havens bestaan afzonderlijke tarieven. De loswal in Cuijk wordt nog maar zelden gebruikt voor de beroepsvaart.

3.1.2 Grondslag haven- en kadegelden

Voor de industriehaven van Katwijk geldt een aantal verschillende tarieven. Schepen die laden en lossen aan private kades en losplaatsen moeten doorvaartrecht betalen voor het passeren van de keersluis. Schepen die laden en lossen bij de gemeentelijke multipurpose containerlosplaats zijn kadegeldplichtig. De tarieven zijn in principe gebaseerd op de kosten voor het onderhoud van de haven en de keersluis. Wel is bij het vaststellen van het tarief voor de overslag van containers gekeken naar andere terminals waaronder Veghel, Oss, Tilburg en Wanssum. Per container wordt maar één keer geheven, vandaar dat de tariefberekening gebaseerd is op een geladen (volle) container. Een verschil met Wanssum en Venlo is dat in Wanssum en Venlo geheven wordt per move. Dit betekent dat daar ook lege containers meegerekend worden. De maat van de container doet er niet toe. De grondslag van de kadegelden voor niet-containerschepen is de overgeslagen hoeveelheid per ton.



Tabel 3.1 Grondslagen tarieven heffingen gemeente Cuijk haven Katwijk

<i>Soort Vaartuig</i>	<i>Heffing</i>	<i>Heffingsmaatstaf</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Tarief €</i>
Schip	Doorvaartrecht	[passage]	Ton	0,137
Binnenvaartschip	Kadegeld	Overgeslagen goederen	Ton	0,15
Containerschip	Kadegeld	Geladen containers	Container	1,25

Bron: Verordening scheepvaartrechten Cuijk 2013

De te betalen bedragen worden in euro's naar beneden afgerond, met een minimum van € 10,00.

Bij de loswal in Cuijk maakt men onderscheid naar aanleggelden en los- en laadgelden. De heffingsgrondslagen voor de loswal van Cuijk zijn voor wat betreft de aanleg tarieven gebaseerd op kubieke meters waterverplaatsing en in geval van overslag op de overgeslagen hoeveelheden uitgedrukt in tonnen. Kanttekening hierbij is dat voor het overslaan van goederen zelden gebruik wordt gemaakt van de loswal in Cuijk.

Tabel32.2 Grondslagen tarieven heffingen loswal van Cuijk

<i>Soort Vaartuig</i>	<i>Heffing</i>	<i>Heffingsmaatstaf</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Tarief per dag €</i>	<i>Tarief per max 7 dagen €</i>
Binnenvaartschip	Aanleggeld	Aanleggen	m ³		0,114
Passagiersschip	Aanleggeld	Aanleggen	m ³		0,114
	Doorreistarief	Aanleggen	m ³	0,03	
Binnenvaartschip	Los- en laadgeld	Overgeslagen goederen	Ton	0,114	

Het doorreistarief is van toepassing op schepen die zonder te lossen en/of te laden of zonder betalende passagiers van boord te laten gaan en/of op te nemen. En voorschepen die niet laden of lossen aan de gemeentelijke kade.

De te betalen bedragen worden in euro's naar beneden afgerond, met een minimum van € 10,00.

De haven- en kadegeld tarieven worden jaarlijks door de gemeente vastgesteld. Hierbij wordt geen overleg met stakeholders, zoals bijvoorbeeld de Vereniging van Binnenhavens gehouden.

3.1.3 Wijze van heffen

In tegenstelling tot andere binnenhavens hoeven schippers zich niet te melden. De bedrijven waar overgeslagen wordt en die kadegeldplichtig zijn krijgen een keer per kwartaal een aanschrijving/inlichtingen formulier, waarop zij kunnen aangeven, hoeveel er bij hun bedrijf is overgeslagen en door wie, met welk schip



en voor wiens rekening. De andere bedrijven moeten één keer per half jaar inlichtingen verstrekken. Koninklijke Smals Bouwgrondstoffen wordt één keer per jaar aangeslagen. Het is mogelijk dat de bedrijven heffingsplichtig zijn, maar het kan ook zijn dat de scheepseigenaar moet betalen. Vervolgens wordt de heffing vastgesteld en de factuur/nota verzonden. Over dit laatste zijn in het verleden wel klachten ingediend. Volgens de wetgeving heeft een gemeente drie jaar de tijd om de heffingen te innen. In het verleden werden de nota's wel eens laat verstuurd en dit stuitte op weerstand. Tegenwoordig worden de nota's onmiddellijk na vaststelling verstuurd.

Omdat de heffingsformulieren door de ontvangende, dan wel verladende bedrijven worden ingevuld is het niet mogelijk om met een abonnementensysteem te werken.

3.1.4 Opbrengsten haven- en kadegelden

Voor 2013 is een opbrengst aan doorvaart-, haven- en kadegelden begroot van € 99.000. Hiervan is € 10.000 toegerekend aan de overslag van containers. Dit komt neer op 8.000 containers. In de begroting wordt rekening gehouden € 1.000 opbrengst van de loswal in Cuijk. De administratieve lasten voor de berekening en de inning van de haven- en kadegelden worden begroot op € 3.000. Uit de begroting van Cuijk blijkt dat de haven op jaarbasis € 232.000 kost.

De opbrengsten zijn niet kostendekkend. Dit wordt geaccepteerd omdat gerekend wordt met een groeimodel. De containeroverslag is relatief nieuw en men gaat er vanuit dat daar nog ruimte voor groei is. Dit moet de tarieven in de toekomst dekkend maken.

3.1.5 Opmerkelijk

- Containers worden gemeten per container en niet met TEU's. Kortom, de maat van de container doet er niet toe.
- Alleen volle containers worden berekend. De vraag is hoe dit uitpakt met mogelijke concurrentie Venlo en Wanssum.
- Er is nauwelijks sprake van handhaving. Men is er niet 100 procent zeker van dat alle heffingen worden opgegeven door de bedrijven. Er zit geen havenmeester bij de keersluis.
- Bulkgoederen worden per ton overslag gemeten en niet naar de omvang of inhoud van het schip
- De wijze van de verkrijging van inzicht in de hoeveelheid overslag
- Geen meldplicht voor schippers
- Geen handhaving doorvaart



3.2 Kampen

3.2.1 Karakteristieken Haven van Kampen

Het havengebied van Kampen bestaat uit twee delen. De Haatlandhaven met een container terminal en de Zuiderzeehaven. Verder is er een private haven van Betonson. De Zuiderzeehaven biedt toegang aan schepen met een diepgang tot 3,25 meter en is daarmee ook toegankelijk voor coasters tot 2.000 ton. In de havens worden zand, grind, veevoeders, olieproducten en recyclingproducten (metaal) overgeslagen. Daarnaast is er een containerterminal aan de Haatlandhaven en sinds kort ook een aan de Zuiderzeehaven. De capaciteit van de container overslag in de Haatlandhaven is 25.000 TEU. In 2011 is ongeveer 20.000 TEU overgeslagen. De Zuiderzeehaven is nog niet volledig operationeel, maar heeft een beoogde capaciteit van 30.000 tot 40.000 TEU per jaar.

3.2.2 Grondslag haven- en kadegelden

De verordening op de heffing en invordering van haven en kadegelden is gebaseerd op artikel 229 lid 1 van de gemeentewet. Voor laadvermogen hanteert de gemeente Kampen de volgende berekeningsmethode: laadvermogen is het in tonnen gemeten verschil tussen de waterverplaatsing van het schip bij de grootste toegelaten diepgang en die van het ledige schip. Dit is het aantal tonnen zoals dat blijkt uit de bij het vaartuig behorende meetbrief. Voor niet vrachtschepen wordt de lengte van het schip als grondslag gehanteerd. Ook dit is de lengte zoals die blijkt uit de bij het schip behorende meetbrief. De lengte van het vaartuig is de lengte over alles conform de meetbrief.

In Kampen worden zon- en feestdagen niet tot de termijn gerekend. De tarieven zijn gebaseerd op de personeelslasten.

Tabel 3.3 Tarieventabel behorende bij de verordening Haven en Kadegelden 2011 Kampen

<i>Soort</i>	<i>Grondslag</i>	<i>Hoeveelheid grondslag</i>	<i>Termijn</i>	<i>Tarief</i>
Beroeps, niet laden of lossen	Laadvermogen	1 ton	Per reis, 7 dagen	0,10
			Per reis 14 dagen	0,15
Vaartuigen die wel laden of lossen	Laadvermogen	1 ton	Per Reis. 7 dagen	0,15
			Per Reis. 14 dagen	0,20
			Abonnement Jaar	4,29
Drijvend verkooppunt	Meter lengte	Lengte per meter	Jaar	115,96
Containerschepen	Per geladen of geloste container	Container		1,25

Bron: Verordening Haven- en Kadegelden 2011, Kampen



3.2.3 Wijze van heffen

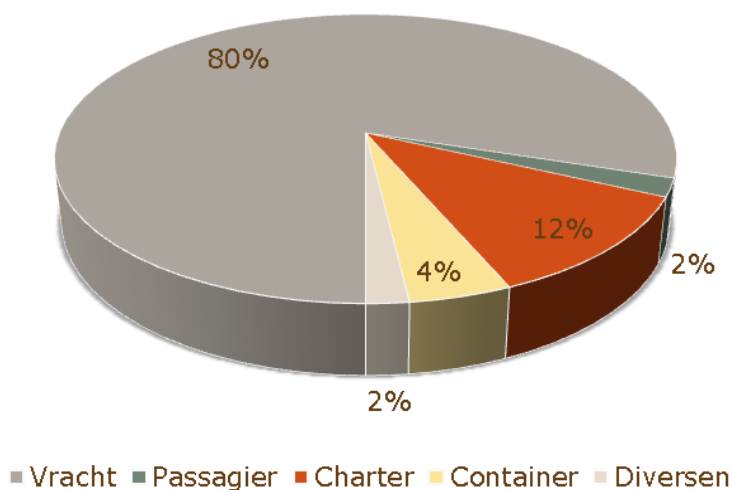
De heffingen worden berekend aan de hand van de tarieventabel en de gegevens uit de meetbrief. De termijn die gehanteerd wordt is steeds de kortste van de in de tabel opgenomen tijdseenheden. Dus als een schip de kade en de gemeente verlaat voordat de termijn van 7 dagen verstreken is en het schip komt daarna binnen de termijn van 7 dagen terug, dan gaat een nieuwe termijn in. Containerschepen kennen dezelfde termijn als vrachtschepen.

In de verordening is niets opgenomen over de melding van het schip bij aankomst. De schipper kan zich telefonisch of per marifoon melden. Uit een gesprek met de havenmeester blijkt echter dat maar weinig schepen zich daadwerkelijk melden. Daarom houden de havenmeesters fysieke controles op de aanwezigheid van havengeldplichtige schepen. Het havengeld wordt geheven door middel van afgifte van een gedagtekende nota of een andere schriftelijke kennisgeving. Binnen één maand na de dagtekening moeten de gelden voldaan worden.

3.2.4 Opbrengsten Havengelden

De totale opbrengst aan havengelden in de gemeente Kampen bedroeg in 2012 € 308.212. Daarmee worden de directe personeelskosten gedekt. Onbekend is wat de kosten van de administratieve afhandeling zijn. In 2010 bedroeg de kosten-dekkingsgraad van de Kampense haven 64,0%.

figuur 3.1 Opbrengsten havengeld Kampen



3.3 Meppel

3.3.1 Karakteristiek haven

Het haven gebied van Meppel bestaat uit een viertal delen. In de havens van Meppel wordt zand, grind, veevoer, containers en gasolie overgeslagen en er zijn een aantal op- en overslag bedrijven gevestigd. De ontsluiting van de havens gaat via het Meppelerdiep, met een diepte van 4,25 m. De capaciteit van de containeroverslag in Meppel is 60.000 TEU. In 2011 is er 37.000 TEU overgeslagen.

Schippers kunnen in de haven van Meppel drinkwater laden (€ 1,00 per m³) en gebruik maken van walstroom (€ 0,125 per kWh). Auto's kunnen kosteloos van en aan boord gezet worden en ook de afgifte van huisvuil is gratis.

3.3.2 Grondslag haven- en kadegelden

De binnenhaven van Meppel wordt gemeentelijk beheerd en havengelden worden geheven op basis van een gemeentelijke verordening uit 2012. De wettelijke grondslag van deze havengelden is te vinden in de Gemeentewet, art. 149 en art. 229. De havengeldtarieven worden beschreven in de bij de havenverordening gevoegde tarieventabel. De heffingsgrondslag bij bulk en containerschepen is het laadvermogen per ton. Het laadvermogen is het laadvermogen zoals dat is vastgelegd op de bij het vaartuig behorende meetbrief.

In Meppel wordt onderscheid gemaakt tussen volle en lege schepen. Voor lege schepen op bepaalde ligplaatsen geldt het halve tarief per ton, zo blijkt uit navraag bij de gemeente Meppel. De grondslag van het havengeld voor overige schepen is de oppervlakte in vierkante meters zoals dat op de meetbrief van het vaartuig is vastgelegd. Een gedeelte van een eenheid wordt als volle eenheid gerekend. De standaard tijdseenheid is 7 dagen. Bij het vaststellen van de heffingen is rekening gehouden met kosten onderhoud havenvoorzieningen en havens (inclusief personeelskosten havenmeester en havenkantoor) de kosten voor brugbediening en onderhoud bruggen zijn in de berekening voor de heffing niet meegenomen. Naast de reguliere heffingen is er ook een heffing voor kortstondig gebruik van de haven. Meppel heeft een abonnementssysteem. Hierbij kan een kwartaalabonnement genomen worden.

Tabel 3.4 Tarieventabel havengelden Meppel 2013

Omschrijving	Grondslag	Eenheid	Termijn	tarief
Geladen binnenschepen	Laadvermogen	Ton	7 dagen	0,10
			14 dagen	0,16
			Maand	0,34
			Kwartaal	0,82
Overige beroepsvaart	oppervlakte	m ²	7 dagen	0,10
			14 dagen	0,16
			Maand	0,34
			Kwartaal	0,96

Bron: Verordening havengelden Meppel 2012



3.3.3 Wijze van heffen

In de haven van Meppel wordt per ton laadvermogen of per vierkante meter oppervlakte zoals die in de meetbrief van het vaartuig zijn vermeld, een heffing opgelegd. Dit geldt zowel voor bulkschepen als voor containerschepen. Schepen die de haven aandoen dienen dit mondeling dan wel schriftelijk aan de havenmeester te melden. De tariefheffing geldt voor zeven dagen of per reis indien het verblijf korter is. Meppel maakt onderscheid naar volle en lege schepen. Lege schepen betalen de helft van het genoemde tarief.

In Meppel worden alle vaartuigen, niet zijnde pleziervaartuigen, die kortstondig gebruik maken één van de gemeentelijke havens teneinde te kunnen keren, aangeslagen volgens bovenstaande tarieven. In 2011 is hier een arrest over geweest, waarbij de schipper in het gelijk is gesteld toen hij weigerde te betalen. In de meest recente havengeldverordening van de gemeente, is deze bepaling wel expliciet opgenomen.

Schepen met een Green Award certificaat krijgen een korting op de havengelden van 6%.

Het binnenhavengeld wordt geheven bij wege van voldoening op aangifte. De aangifte moet mondeling dan wel schriftelijk gedaan worden. Twee weken na de aangifte moeten de gelden voldaan zijn.

3.3.4 Opbrengsten Havengelden

De opbrengsten uit de havengelden zijn voor 2013 begroot op € 300.000. Hiervan komt € 204.000 voor rekening van de binnenscheepvaart en € 96.000 voor de recreatievaart. Deze tarieven zijn niet kostendekkend; de gemeente Meppel heeft de lasten onderhoud havenvoorziening en haven begroot op € 416.000.

De heffingsopbrengsten worden gebruikt om havenvoorzieningen van onderhoud te kunnen voorzien en de kosten van het havenbeheer te dragen. Opmerkingen Er is geen apart tariefstelsel voor containeroverslag, anders dan bij andere binnenhavens. Dit geeft beperkingen aan de hopmogelijkheden, daar binnenvaartschepen telkens voor hun volledige laadvermogen belast worden.

3.3.5 Opmerkingen

Er is geen apart tariefstelsel voor containeroverslag, anders dan bij andere binnenhavens. Dit geeft beperkingen aan de hopmogelijkheden, daar ook de containerschepen telkens voor het volledige laadvermogen belast worden.

Opmerkelijk is de opbouw van de tarieven van binnenschepen en overige beroepsvaart. De heffingsgrondslag is verschillend (laadvermogen tegenover oppervlakte), maar verder zijn de heffingen per eenheid gelijk voor de tijdvakken (week, twee weken of maand). Er doen zich verschillen voor bij de kwartaaltarieven; deze liggen voor de overige beroepsvaart 17% hoger dan voor binnenschepen.



In Meppel worden schepen ook aangeslagen als zij gebruik maken van de haven zonder daarbij daadwerkelijk goederen over te slaan of af te meren. Omdat er maar weinig schepen verder varen dan Meppel (de Drentse Hoofdvaart heeft CEMT-klasse 0), komt het regelmatig voor dat schepen aangeslagen worden voor slechts het keren in de Meppelse haven.



3.4 Utrecht

3.4.1 Karakteristieken haven

Lage Weide is het grootste bedrijventerrein van de gemeente Utrecht en is zowel over de weg, als over het spoor en over het water ontsloten. De haven van Lage Weide is één van de grootste binnenhavens van Nederland. De overslag groeit er al jaren, zelfs tijden economisch mindere periodes. Door de multimodale ontsluiting speelt Lage Weide een essentiële rol in het goederenvervoerbeleid van Utrecht, waarin gestreefd wordt naar meer vervoer over water en spoor. Utrecht wil het multimodale knooppunt Lage Weide versterken en nog beter benutten.

De haven is onlangs gerenoveerd. De haven is overal minstens 6 meter diep, zodat vrijwel alle binnenvaartschepen ontvangen kunnen worden. Het havengebied bestaat uit een hoofdvaart met zijtakken aan het Amsterdam Rijnkanaal. Aan de haven is een containerterminal gevestigd met een overslagcapaciteit op jaarbasis van 200.000 TEU. Daarnaast zijn de overslag van huisvuil, grof vuil, zand en grind belangrijke activiteiten in de haven.

3.4.2 Grondslag haven- en kadegelden

De heffingsgrondslag voor de havengelden in Lage Weide is ton laadvermogen zoals op de meetbrief van het vaartuig is vastgelegd. Alleen bij de overslag van containers is de eenheid van meten container. De heffingsgrondslag voor de overslag van containers is een move. Dit betekent dat voor zowel geladen containers als ongeladen (lege) container heffingsplicht is. De heffingsgrondslag voor passagiersschepen is de passagier. Het standaard tijdvak in Utrecht is een reis met een maximum van een week. Een reis is een ononderbroken verblijf van een vaartuig binnen de gemeente Utrecht; alsmede een verplaatsing van een vaartuig, waarbij zowel het punt van vertrek als het punt van aankomst binnen de grenzen van de gemeente Utrecht gelegen zijn. Het is mogelijk om kwartaal en jaarabbonnementen te nemen.

Tabel 3.5 Tarieventabel brug-, schut, havengelden gemeente Utrecht 2013

<i>Soort Vaartuig</i>	<i>Heffing</i>	<i>Heffingsmaatstaf</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Tarief €</i>
Vrachtschip	Havengeld	Reis, week	ton	0,085
	Havengeld	Kwartaal	Ton	1,03
	Havengeld	Jaar	Ton	3,50
Containerschepen	Havengeld	Move	Container	0,38
Passagierschepen	Havengeld	Reis, week	Per persoon	0,30
		Kwartaal	Per persoon	2,65
		Per jaar	Per persoon	9,76
Bruggeld	Buiten diensturen	Per opening, vaartuig per brug		64
Schutgeld	Buitendiensturen	Per vaartuig		96

Bron: verordening op de heffing en invordering van Brug-, schut-, en havengelden 2013

Utrecht heeft duurzaamheid tot een speerpunt verklaard en geeft daarom 30% korting op de tarieven voor schepen met een Green Award.



Naast havengeld is in Utrecht ook sprake van brug- en schutgeld. Deze gelden worden alleen geheven wanneer bruggen en sluizen bediend worden buiten de uren die in de diensturentabel behorende bij de Verordening op de heffing en invordering van brug-, schut- en havengelden 2013 van de gemeente Utrecht¹ zijn weergegeven.

De hoogte van de tarieven voor het gebruik van bruggen, sluizen en de haven worden door de gemeente bepaald, zonder dat er afstemming is met andere gemeenten of havens. De historische oorsprong voor de bepaling van de grondslagen is onbekend .

De schippers kunnen gebruik maken van leidingwater. Walstroom moet nog worden aangelegd. Ook is er in Utrecht een ruststeiger. Hier kunnen schepen van af 18.00 u 's avonds tot 8.00u 's morgens gratis gebruik van maken

3.4.3 Wijze van heffen

Het havengeld voor vrachtschepen is verschuldigd zodra een aanvang wordt gemaakt met het laden of lossen van de schepen, dan wel bij de aanvang van een overnachting. De berekening van de havengelden voor vrachtschepen is gebaseerd op de gegevens van de bij het vrachtschip behorende meetbrief met controle op basis van het Europe nummer (ENI) van het schip. De schipper hoeft zich niet aan te melden. Het schip wordt waargenomen door een medewerker van de havenmeester. Deze stapt in voorkomende gevallen aan boord om gegevens te controleren.

Buitenlandse schepen moeten ter plekke contant afdragen. Bij aanmelding van een reis of een abonnement moet het havengeld gelijktijdig met het doen van de aangifte voldaan worden. In de praktijk krijgen de schippers een factuur.

Het brug- en schutgeld is verschuldigd bij het openen van de brug of het gebruik van de sluis buiten de vastgestelde bedieningstijden. Het havengeld van passagiersschepen is verschuldigd bij de aanvang van de overnachting dan wel zodra het vervoer van personen van uit de gemeente aanvangt.

De betaling voor containers loopt anders. Een keer per kwartaal doet de terminal operator aangifte. De facturen worden na de aangifte verstuurd naar de operator. Vervolgens draagt de operator zorg voor de betaling.

3.4.4 Opbrengsten haven-, brug- en schutgelden

Uit de programmabegroting 2013² blijkt dat de opbrengsten van haven-, brug- en schutgelden jaarlijks € 449.000 bedragen. De aandelen van de overslag van containers, zand en grind zijn ongeveer gelijk en bepalen 90% van de havengelden. De kosten voor het havenbeheer en de bedieningen van bruggen en sluizen bedragen op jaarbasis € 1.116.000.

¹ Raadsbesluit van 8 november 2012

² Programmabegroting 2013



3.4.5 Opmerkelijk

- De afmeting van de containers doet er niet toe
- Zowel volle als lege containers worden gerekend
- Geen meldingsplicht
- Grote korting Green Award
- Bij de meeste havens waar korting wordt gegeven voor de green Award, staat expliciet in de verordening dat deze award en de wens voor korting gemeld moet worden. Dit is niet het geval in Utrecht



3.5 Venlo

3.5.1 Karakteristieken Haven Venlo

Venlo beschikt over een industriehaven. De industriehaven is vooral gericht op goederenvervoer, zoals zand, grind, turf, draad, schroot en veevoeders. Daarnaast is er een containerterminal (TCT) met een capaciteit van bijna 56.000 TEU. De containeroverslag is sinds 2010 actief. Aan de haven zijn watergebonden bedrijven gevestigd (zand, veevoeder, grind, asfalt, containeroverslag, staal en draad) en niet watergebonden bedrijven in de cementindustrie, consumenten-elektronica, productiebedrijven en groothandel gevestigd. Verder wordt aan de oude industriehaven wel aangelegd door passagiersschepen en jachten.

3.5.2 Grondslag haven- en kadegelden

De haven van Venlo wordt gemeentelijk beheerd en havengelden worden geheven op grond van een gemeentelijke verordening haven- en opslaggeld uit 2013¹. De wettelijke grondslag van deze havengelden is te vinden in de Gemeentewet, art. 229, 1e lid, aanhef en onderdelen a en b. De havengeldtarieven worden beschreven in de bij de havenverordening gevoegde tarieventabel.

Tabel 3.6 Grondslagen tarieven heffingen haven van Venlo

<i>Soort Vaartuig</i>	<i>Heffingsmaatstaf</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Tarief per max 7 dagen</i> €	<i>Abonnement Jaar</i> €
Binnenvaartschip	Laadvermogen	ton	0,14	n.v.t.
Containerschip	Geladen overgeslagen containers van 1 teu	Move	1,50	n.v.t.
	Geladen overgeslagen containers, groter dan 1 teu	Move	3,00	n.v.t.
	Minimaal bedrag		20,00	n.v.t.
Rederijen	500 < laadvermogen < 1000	Ton/Schip		1,49
	Laadvermogen ≥ 1000 ton	Ton/schip		1,17

Bron: Tarieventabel behorende bij gemeentelijke verordening haven- en opslaggeld Venlo, 2013.

Voor de (industrie)haven van Venlo gelden aantal verschillende tarieven. De heffingsgrondslag van bulkschepen is het tonnage, zoals dat blijkt uit de meetbrief van het schip. Indien de meetbrief niet aanwezig is, bepaalt de havenmeester het tonnage op basis van de waterverplaatsing het verschuldigde havengeld. Deze tarieven worden per zeven dagen gerekend. Voor containers geldt een tarief per move van een volle container. Het laden en lossen wordt afzonderlijk belast. Er wordt onderscheid gemaakt naar containers van 1 TEU en containers groter dan een TEU. Daarbij wordt bijvoorbeeld een dertigvoets(tank)container tot de twee TEU categorie gerekend. De containergrondslag is gebaseerd op gevulde containers. Daarnaast gelden nog twee tarieven voor rederijen.

Venlo kent geen abonnementen.

¹ Gemeente Venlo: Verordening haven- en opslaggeld 2013



De havengelden worden jaarlijks bepaald door de gemeente. Bij het vaststellen van de havengelden wordt wel naar andere gemeentes gekeken zoals het naburige Venray. Verschil met Venray is dat daar zowel volle als lege containers belast worden, waardoor Venlo goedkoper is. Er is wel sprake van mogelijke toekomstige afstemming van de havengelden in Limburg, maar dat is nog niet volledig van de grond gekomen.

Overigens heeft een gemeente als Venray¹ de tarieven voor de containeromslag gebaseerd op de tarieven van bulkvervoer. De opbrengst van de heffing op bulkvervoer wordt teruggerekend naar het gemiddeld aantal containers dat overgeslagen wordt per containerschip van een vergelijkbare omvang. Vervolgens wordt dan een tarief per container bepaald. De terminaloperator in Venray heeft over deze berekening geklaagd om dat het tarief per move in zijn ogen wel erg hoog uitkwam.

In de tarieven van de industriehaven van Venlo zijn de loonkosten van de havenmeester, de perceptiekosten van de heffing van de gelden, kapitaallasten, werkzaamheden onderhoud en beheer meegenomen. Compensabele BTW en de lasten van baggerwerkzaamheden voor zover niet gedekt middels subsidie en of cofinanciering mee genomen. Er is (nog) geen sprake van fondsvorming voor groot onderhoud. Men is hier wel mee bezig er worden berekeningen gemaakt voor fondsvorming in de nabije toekomst

Overigens wordt wel gesteld dat allerlei kosten in de tarieven zijn meegenomen, maar wat de oorsprong van de originele hoogte en reden voor de tariefstelling is kan niemand zich herinneren.

Er zijn plannen om in de toekomst kortingen te bieden voor Green Award Certificaten, om op deze manier duurzaam transport af te dwingen of te stimuleren.

3.5.3 Wijze van heffen

Een schip/schipper is heffingsplichtig wanneer het de haven invaart. De heffing wordt per ton berekend, naar boven afgerond in hele tonnen, behalve in het geval van containerschepen. Daar wordt in TEU's gerekend. De belastingplichtige is gehouden voor 11.00 uur op de eerste werkdag na de aankomst van het vaartuig hiervan melding te doen bij de havenmeester onder overlegging van de geldige meetbrief of een daarmee krachtens wettelijke bepalingen gelijkgesteld document. Schepen die langer dan zeven dagen verblijven in de haven van Venlo, betalen opnieuw voor een tijdvak van zeven dagen

De afhandeling van de havengelden is in handen van het bureau Belasting Samenwerking Gemeente en Waterschappen in Roermond (BSGW). Dit drukt de kosten voor de inning van de havengelden.

De haven van Venlo biedt schippers minimale faciliteiten op het gebied van afvalinzameling en drinkwater. Er is een autoafzetplaats. Deze kan in overleg met de havenmeester gebruikt worden.

¹ Zie adviesnota aan de gemeenteraad van 29 maart 2011, aanpassing verordening havengeld



3.5.4 Opbrengsten havengelden

De havenopbrengsten worden voor 2013 op € 170.000 begroot. Hiervan is 80% afkomstig van bulkschepen en 20% van de omslag van containers. De administratieve lasten die met de heffing gemoeid zijn komen uit op € 3.000.

Uit de interviews blijkt dat de opbrengsten zijn niet kostendekkend zijn. Echter, uit de begroting blijkt een kostendekkingsgraad van 186,0% voor het jaar 2013. Uit interviews blijkt dat voor groot onderhoud niet gereserveerd wordt. Dus de totale kosten aan de haven zijn hoger dan de kosten die in de begroting direct met de haven in verband worden gebracht. Ook past een kanttekening over de begrote haveninkomsten. Een deel van het ijzer dat via de industrie haven afgehandeld werd, wordt nu per spoor vervoerd. Momenteel inventariseert men met peilboten de aanslibbing van de havenmond, om zo de kosten voor het baggeren te kunnen inschatten.

De verwachting is dat de havenopbrengsten naar de toekomst toe zullen groeien. De containercapaciteit van Venlo is op dit moment 56.000 TEU en deze is mogelijk uit te breiden tot 200.000 TEU. Op dit moment worden plannen opgesteld om de haven te herstructureren c.q. uit te breiden. Dit kan er toe leiden dat de jachthaven plaats moet maken voor capaciteitsuitbreiding van de industriehaven.

3.5.5 Opmerkelijk

- Venlo onderscheidt containers op basis van afmetingen van gevulde containers

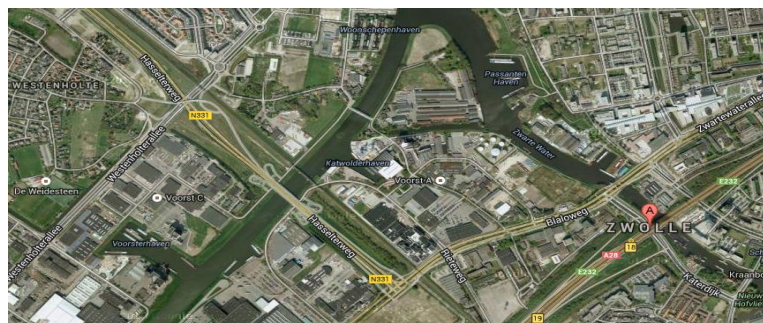


3.6 Zwolle

3.6.1 Karakteristiek haven

De Haven van Zwolle bestaat uit een drietal havens. De belangrijkste activiteiten in het havengebied zijn de overslag van zand, grind, veevoer en olie. Zwolle heeft geen containeroverslag en is niet bereikbaar voor zeeschepen.

figuur 3.2 Haven van Zwolle



3.6.2 Grondslag Haven- en Kadegelden

Zwolle heeft een verordening op de heffing en invordering van havengelden. Deze verordening is gebaseerd op de Gemeentewet artikel 216. De verordening onderscheidt een aantal verschillende vaartuigen en maakt voor de binnenvaart onderscheid naar geladen en ongeladen schepen. Passerende schepen worden niet aangeslagen indien het verblijf korter is dan twaalf uur en er niet geladen of gelost wordt. Bij vrachtschepen wordt het havengeld volgens de tarieventabel per 100 ton laadvermogen aangeslagen. Dit betekent in praktijk dat kleine schepen meer gaan betalen. Een spits van 350 ton betaalt in Zwolle bijvoorbeeld voor 400 ton. Overigens berekent de havenmeester het havengeld per ton laadvermogen door het in de tarieventabel vermelde tarief door honderd te delen.

Tabel 3.7 Tarieventabel Havengelden Zwolle 2013

Omschrijving	Grondslag	Eenheid	Periode	tarief
Deellading	Laadvermogen	Per 100 ton	3 dagen	12,90
Vollading	Laadvermogen	Per 100 ton	7 dagen	12,90
Abonnementen	Laadvermogen	Per 100 ton	Per maand	115,90
			Per kwartaal	270,70
			Per jaar	706,20
Vrachtvaartuigen leegtarief	Laadvermogen	Per 100 ton	3 dagen	4,56
			7 dagen	7,30
			14 dagen	11,00

Bron: Verordening op de heffing van en invordering van havengelden 2013



Zwolle kent ook een tarief voor deelladingen. Indien een schip minder dan de helft van zijn laadvermogen komt lossen in Zwolle, betaalt de schipper het tarief over de helft van de tonnenmaat. Een schip van 1000 ton, dat geladen is met 499 ton voor Zwolle, betaalt zodoende voor slechts 500 ton. Een schipper mag hiervoor slechts drie dagen in Zwolle blijven.

De oorsprong van de grondslag van de heffingen is niet bekend. Wel wordt in Zwolle rekening gehouden met de tarieven voor personeelskosten voor toezicht en handhaving, fysieke leefomgeving, milieuhandhaving en ondersteuning en markten en havens.

3.6.3 Wijze van heffen

De berekeningseenheid is 100 ton of 100 vierkante meter waarbij naar boven afgerond wordt op gehele eenheden. Het tonnage staat vermeld op het schip. De havenmeester vraagt bij de schipper na wat hij gaat doen om te bepalen of het deel of hele ladingtarief van toepassing is. Daarnaast controleert de havenmeester soms de vrachtbrief. Indien de havenmeester het niet vertrouwt vraagt hij na bij het bedrijf waar geladen of gelost wordt. In geval van vierkante meters wordt het oppervlak bepaald als het product van het vaartuig over de maximale lengte en de maximale breedte. Schippers kunnen contant betalen, pinnen of betalen middels een factuur. Alleen bij contante betaling of pin ontvangt de schipper een bewijs van betaling.

De wijze van aanmelden voor havengelden is niet in de verordening terug te vinden. De schipper kan zich via de marifoon of de telefoon melden bij de havenmeester. Daarna moet de meetbrief overlegd worden. Op de website van de gemeente Zwolle wordt aangegeven dat telefonisch contact opgenomen kan worden met de havenmeester.

3.6.4 Opbrengsten havengelden

De gemeente Zwolle heeft voor 2013 een opbrengst van € 305.500 begroot. Hoewel er naar gestreefd wordt naar kostendekkende havengelden, haalt men dit niet. Jaarlijks zijn er namelijk € 494.000 aan kosten. Dit komt overeen met een kostendekkingsgraad van 62%.

3.6.5 Opmerkelijk

Het deelladingtarief is opmerkelijk en zal een grote last leggen op de havenmeester. Verder is het opmerkelijk dat de tarieventabel uit gaat van 100 ton, terwijl de havenmeester gewoon het tarief per ton uitrekent.



4 Analyse

Om meer inzicht te verkrijgen in de gevolgen van de verschillende grondslagen en tarieven ten aanzien van de havengelden, zijn in dit hoofdstuk de havengelden vergeleken. Die vergelijking heeft alleen maar zin als je de tarieven omrekent naar een uniforme maatstaf. Voor containers is dit een TEU en voor de droge lading is de prijs per ton laadvermogen overgeslagen droge lading als maatstaf genomen. Voor de havens van Cuijk bleek dit laatste niet opportuun, omdat daar gerekend wordt in daadwerkelijk overgeslagen lading.

Er is bij de berekeningen gebruik gemaakt van een aantal gestandaardiseerde scheepstypen⁶. Dit zijn de volgende schepen:

Tabel 4.1 Overzicht scheepstypen

<i>Haven</i>	<i>Lengte</i>	<i>Breedte</i>	<i>Diepgang</i>	<i>Laadvermogen</i>	<i>TEU's</i>
Kempenaar	55 m	6,60 m	2,50 m	550 ton	24
1000-ton	73 m	7,20 m	2,50 m	1000 ton	48
Europaschip	86 m	9,50 m	2,80 m	1800 ton	90
Rijnschip	110 m	11,45 m	3,20 m	3000 ton	204
Jowi-klasse	135 m	17,00 m	3,60 m	4500 ton	398
Koppelverband	186 m	11,45 m	3,20 m	6000 ton	368

De grootste schepen uit deze tabel kunnen niet alle onderzochte havens bereiken. De havens van Venlo, Cuijk, Meppel en Kampen zijn onbereikbaar voor de Jowi-klasse en de koppelverbanden, als gevolg van hun afmetingen.

Tabel 4.2 Kosten per haven voor een 110-meter schip

<i>Haven</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Enkel bezoek</i>	<i>Abbo</i>	<i>per</i>	<i>Kosten</i>	<i>Abbo [2b p/w]</i>	<i>Per ton</i>	<i>Reductie</i>
Moerdijk	[100 ton]	€ 7,80	€ 27,87	Maand	€ 234	€ 104,51	€ 0,0348	55,3%
Zwolle	[100 ton]	€ 12,90	€ 706,20	Jaar	€ 387	€ 203,71	€ 0,0679	47,4%
Kampen	[ton]	€ 0,10	€ 4,290	Jaar	€ 300	€ 123,75	€ 0,0413	58,8%
Meppel	[ton]	€ 0,10	€ 0,820	Kwartaal	€ 300	€ 94,62	€ 0,0315	68,5%
Venlo	[ton]	€ 0,14	€ 0,140	Geen	€ 420	€ 420,00	€ 0,1400	0,0%
Cuijk	[ton]	€ 0,15	€ 0,150	Geen	€ 420	€ 420,00	€ 0,1279	0,0%
Utrecht	[ton]	€ 0,09	€ 3,500	Jaar	€ 255	€ 100,96	€ 0,0337	60,4%
Vlissingen	[ton]	€ 0,08	€ 2,754	Jaar	€ 243	€ 79,44	€ 0,0265	67,3%
Terneuzen	[ton]	€ 0,06	€ 2,066	Jaar	€ 183	€ 59,60	€ 0,0199	67,4%
Amsterdam	[ton]	€ 0,12	€ 3,9260	Jaar	€ 353	€ 113,25	€ 0,0378	68,0%

⁶ Rijkswaterstaat, Beknopte geschiedenis van binnenvaart en vaarwegen, 2010



4.1 Containervervoer

Bij containervervoer is gekeken naar twee verschillende vormen van transport. Dit zijn de punt-puntlijndienst, waarbij een containerschip vaart tussen een zeehaven en één inland-terminal, en een lijndienst waarbij meerdere inland-terminals worden aangedaan. Hierbij worden telkens een beperkt aantal containers geladen en gelost. In deze berekeningen zijn wij uitgegaan van 20 TEU aan overslag per inland-terminal. Ten aanzien van containervervoer zijn de volgende aannames gedaan⁷:

- De gemiddelde bezettingsgraad van een containerschip, bedraagt 61%.
- Het aandeel van 20-ft. containers op het totaal, bedraagt 32%
- Het aandeel containers van 40 ft. of groter, bedraagt 68%.
- Het aandeel beladen containers bedraagt 70%.

4.1.1 Punt-punt lijndienst

Een schip dat in een punt-punt lijndienst vaart, laadt zijn containers in een zeehaven en lost deze bij één inland-terminal. Een voorbeeld van een punt-punt lijndienst is de containerlijndienst tussen de haven van Rotterdam en de inland-terminal van Alphen aan den Rijn. Bij de inland-terminal worden alle containers aan boord gelost en wordt het schip beladen met export-containers. De tarieven voor een punt-punt lijndienst zijn weergegeven in tabel 4.3. Bij het berekenen van de havengelden is er vanuit gegaan dat alle op het schip aanwezige containers gelost worden, en dat vervolgens eenzelfde hoeveelheid containers geladen wordt. Hierbij wordt een beladingsgraad van 61% verondersteld. Het percentage lege containers bedraagt 30%. (Rijkswaterstaat, 2010).

Tabel 4.3 Havengelden bij het laden en lossen van de totale containercapaciteit

Haven	Kempenaar	1000ton	Europaschip	110meter	Jowi	KPV
Moerdijk	€ 46,80	€ 78,00	€ 140,40	€ 234,00	€ 351,00	€ 468,00
Kampen	€ 24,16	€ 48,31	€ 90,59	€ 205,33		
Meppel	€ 55,00	€ 100,00	€ 180,00	€ 300,00		
(abonnement)	€ 17,35	€ 34,17	€ 56,77	€ 94,62		
Venlo	€ 20,29	€ 40,58	€ 76,09	€ 172,47		
Cuijk	€ 16,00	€ 33,00	€ 63,00	€ 143,00		
Utrecht	€ 7,34	€ 14,69	€ 27,54	€ 62,42	€ 121,78	€ 112,60
Vlissingen	€ 22,55	€ 41,00	€ 73,80	€ 123,00	€ 184,50	€ 246,00
(abonnement)	€ 7,28	€ 13,32	€ 23,83	€ 39,72	€ 59,58	€ 79,44
Terneuzen	€ 18,15	€ 33,00	€ 59,40	€ 99,00	€ 148,50	€ 198,00
(abonnement)	€ 5,46	€ 9,93	€ 17,88	€ 29,80	€ 44,70	€ 59,60
Amsterdam	€ 64,85	€ 117,90	€ 212,22	€ 353,70	€ 530,55	€ 707,40
(abonnement)	€ 20,76	€ 37,75	€ 67,95	€ 113,25	€ 169,88	€ 226,50

⁷ Rijkswaterstaat, Beknopte geschiedenis van binnenvaart en vaarwegen, 2010



Bij de berekeningen is uitgegaan van het langdurigste abonnement en twee bezoeken per week. Abonnementen kunnen worden afgesloten in de havens van Amsterdam, de Zeeuwse havens en Meppel.

Uit tabel 4.3 blijkt dat de tarieven van de verschillende havens sterk uiteen lopen. Utrecht geldt over het algemeen als de goedkoopste haven, terwijl Moerdijk, Venlo en Kampen relatief duur zijn. In Meppel en in de zeehavens loont het om een abonnement te nemen om de kosten te drukken. Dit zorgt er echter wel voor dat incidentele extra vraag naar afvaarten moeilijk op te vangen is vanwege de hoge extra kosten.

Door het verschuldigde havengeld te delen door het aantal overgeslagen containers, kan een uitspraak gedaan worden over de prijs per container. Voor enkele van de onderzochte havens blijft deze prijs constant, voor andere havens zal de prijs variabel zijn. Dit heeft te maken met heffingsgrondslagen. Grotere schepen zijn over het algemeen efficiënter als het gaat om het laden van containers en kunnen meer containers laden ten opzichte van het laadvermogen. Hierdoor zal de prijs per container een dalende trend vertonen. In tabel 4.4 zijn de prijzen per container weergegeven.

Tabel 4.4 Havengeld per overgeslagen container

Haven	Kempenaar	1000 ton	Europaschip	110 meter	Jowi	KPV
Moerdijk	€ 2,42	€ 2,02	€ 1,94	€ 1,42	€ 1,10	€ 1,58
Kampen	€ 1,25	€ 1,25	€ 1,25	€ 1,25		
Meppel	€ 2,85	€ 2,59	€ 2,48	€ 1,83		
(abonnement)	€ 0,90	€ 0,88	€ 0,78	€ 0,58		
Venlo	€ 1,05	€ 1,05	€ 1,05	€ 1,05		
Cuijk	€ 0,83	€ 0,85	€ 0,87	€ 0,87		
Utrecht	€ 0,38	€ 0,38	€ 0,38	€ 0,38	€ 0,38	€ 0,38
Vlissingen	€ 1,17	€ 1,06	€ 1,02	€ 0,75	€ 0,58	€ 0,83
(abonnement)	€ 0,38	€ 0,34	€ 0,33	€ 0,24	€ 0,19	€ 0,27
Terneuzen	€ 0,94	€ 0,85	€ 0,82	€ 0,60	€ 0,46	€ 0,67
(abonnement)	€ 0,28	€ 0,26	€ 0,25	€ 0,18	€ 0,14	€ 0,20
Amsterdam	€ 3,36	€ 3,05	€ 2,93	€ 2,15	€ 1,66	€ 2,39
(abonnement)	€ 1,07	€ 0,98	€ 0,94	€ 0,69	€ 0,53	€ 0,76

4.1.2 Lijndienst met meerdere terminals

In het containervervoer per binnenvaartschip wordt het steeds gebruikelijker dat containerschepen meerdere inland-terminals aan doen om te laden en lossen. Dit wordt ook wel 'hoppen' genoemd. Het gevolg is een efficiëntere dienstverlening voor verladers, omdat er meer afvaarten per week aangeboden kunnen worden. Hoge havengelden kunnen echter het succes van hoppen in de weg staan. Daarom is onderzocht wat de tarieven zijn voor het zogenaamde 'hoppen'. Bij het 'hoppen' is gerekend met een overslag van 20 TEU per keer. Hierbij is 30% van de containers leeg. Dit komt overeen met zes stuks. Uitgaande van een verhouding van 32% 20-ft containers en 68%



40-ft. of grotere containers, slaat een containerschip per bezoek 13,2 containers over. De kosten per TEU voor deze handelingen zijn weergegeven in tabel 4.5.

Tabel 4.5 Hoppen bij containerterminals met een move van 20 TEU.

<i>Haven</i>	<i>Kempenaar</i>	<i>1000 ton</i>	<i>Europaschip</i>	<i>110 meter</i>	<i>Jowi</i>	<i>KPV</i>
Moerdijk	€ 2,59	€ 2,59	€ 2,59	€ 2,59	€ 2,59	€ 2,59
Kampen	€ 1,25	€ 1,25	€ 1,25	€ 1,25		
Meppel	€ 2,75	€ 5,00	€ 9,00	€15,00		
(abonnement)	€ 0,87	€ 1,71	€ 2,84	€ 4,71		
Venlo	€ 1,52	€ 1,52	€ 1,52	€ 1,52		
Cuijk	€ 0,76	€ 0,83	€ 0,87	€ 0,87		
Utrecht	€ 0,38	€ 0,38	€ 0,38	€ 0,38	€ 0,38	€ 0,38
Vlissingen	€ 1,13	€ 2,05	€ 3,69	€ 6,15	€ 9,23	€12,30
(abonnement)	€ 0,36	€ 0,66	€1,19	€ 1,99	€ 2,98	€3,97
Terneuzen	€ 0,91	€ 1,65	€ 2,97	€ 4,95	€ 7,43	€ 9,90
(abonnement)	€ 0,27	€ 0,50	€ 0,89	€ 1,49	€ 2,23	€ 2,98
Amsterdam	€ 3,24	€ 5,90	€10,61	€17,69	€26,53	€35,37
(abonnement)	€ 1,04	€ 1,89	€ 3,40	€ 5,66	€ 8,49	€ 11,33

In Utrecht wordt per overgeslagen container 38 cent betaald. In Amsterdam ligt dit bedrag bij een eenmalig bezoek van een koppilverband een factor 93 hoger. De grote verschillen tussen de tarieven vinden hun oorsprong in de heffingsmaatstaven. De zeehavens slaan de containerschepen aan op basis van hun laadvermogen, terwijl de inland-terminals rekenen met de daadwerkelijk overgeslagen lading.

Kleinere zeehavens, zoals Moerdijk en Amsterdam, rekenen bijzonder hoge tarieven voor containeroverslag en zijn derhalve onaantrekkelijk om opgenomen te worden in een lijndienst met meerdere containerterminals. Ditzelfde is van toepassing op Meppel. Dit beperkt het aantal mogelijke afvaarten per week en zo ook de service naar de verlader. In deze havens is de prijs per container bij het hoppen voor een 110-meter schip ruim zeven keer zo hoog als in een punt-punt lijndienst.

Tabel 4.6 Procentueel verschil havengeld per TEU bij hoppen en volledige overslag

<i>Haven</i>	<i>Kempenaar</i>	<i>1000 ton</i>	<i>Europaschip</i>	<i>110 meter</i>	<i>Jowi</i>	<i>KPV</i>
Moerdijk	6,9%	28,3%	33,7%	81,8%	136,5%	64,0%
Kampen	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		
Meppel	-3,4%	93,2%	262,3%	721,3%		
Venlo	13,4%	13,4%	13,4%	13,4%		
Cuijk	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		
Utrecht	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Vlissingen	-3,4%	93,2%	262,3%	721,3%	1502,3%	1381,6%
Terneuzen	-3,4%	93,2%	262,3%	721,3%	1502,3%	1381,6%
Amsterdam	-3,4%	93,2%	262,3%	721,3%	1502,3%	1381,6%



4.2 Bulk

Evenals bij de containeroverslag zijn de haven- en kadegelden berekend voor een eenmalige overslag bij de verschillende havens. Het scheepstype speelt geen rol, behalve in Zwolle en Moerdijk. In deze twee havens wordt gerekend in eenheden van 100 ton waarbij naar boven wordt afgerond. Dit kan nadelig zijn voor de kleinere schepen. In tabel 4.7 is een reis opgenomen met een schip met 3.000 ton laadvermogen en 2.800 ton lading. De lading is opgenomen omdat Cuijk als enige haven heeft over de daadwerkelijk overgeslagen hoeveelheid in tonnen. Venlo en Cuijk zijn hierbij de duurste havens. Deze havens zijn bij één reis met 3.000 ton een kleine 240 Euro duurder dan de goedkoopste haven: Terneuzen. Dit scheelt 8 eurocent per ton.

Abonnementen kunnen een aanzienlijk reductie met zich mee brengen. De laagste reductie geldt voor Zwolle met ruim 47%. De reducties zijn berekend over twee bezoeken aan de haven per week. De overige havens waar abonnementen kunnen worden afgesloten geven allemaal reductie van meer dan 50% per ton laadvermogen. Opvallend is dat Meppel dat alleen kwartaalabonnementen kent één van de hoogste reducties geeft. De enige twee havens waar geen abonnement kan worden afgesloten komen nu ook met de hoogste heffing per ton.

Geconcludeerd kan worden dat Venlo en Cuijk niet aantrekkelijk zijn om vaak aan te doen. Op zich zijn het al dure havens en daarnaast is het onmogelijk om hier abonnementen af te sluiten.

Tabel 4.7 Vergelijking abonnementen en enkel bezoek

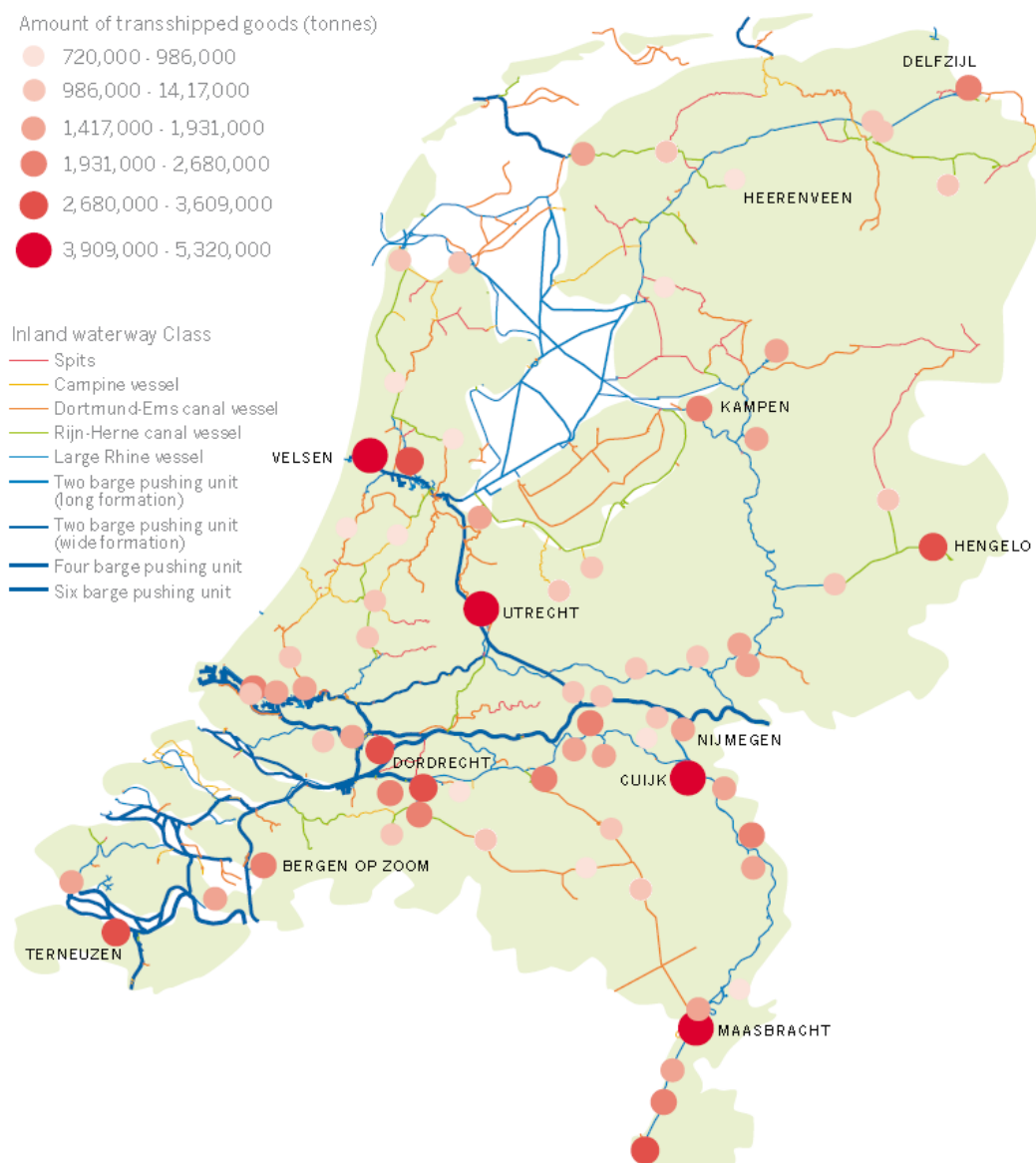
Haven	Eenheid	Tarief			Enkelbezoek [€]	Abo [2bp/w] [€]	Per ton [€]	Reductie
		in € [enkel bezoek]	Tarief in € [abo]	per				
Moerdijk	[100ton]	7,80	27,87	Maand	234,00	104,51	0,0348	55,3%
Zwolle	[100ton]	12,90	706,20	Jaar	387,00	203,71	0,0679	47,4%
Kampen	[ton]	0,10	4,290	Jaar	300,00	123,75	0,0413	58,8%
Meppel	[ton]	0,10	0,820	Kwartaal	300,00	94,62	0,0315	68,5%
Venlo	[ton]	0,14	0,140	Geen	420,00	420,00	0,1400	0,0%
Cuijk	[ton]	0,15	0,150	Geen	420,00	420,00	0,1400	0,0%
Utrecht	[ton]	0,09	3,500	Jaar	255,00	100,96	0,0337	60,4%
Vlissingen	[ton]	0,08	2,754	Jaar	243,00	79,44	0,0265	67,3%
Terneuzen	[ton]	0,06	2,066	Jaar	183,00	59,60	0,0199	67,4%
Amsterdam	[ton]	0,12	3,9260	Jaar	353,70	113,25	0,0378	68,0%



5 Totale omvang havengelden

Om de totale omvang van de in Nederland betaalde havengelden te kunnen betalen, is voor een groot aantal gemeenten met binnenvaartoverslag de omvang van de havengelden achterhaald. Dit is gedaan door de gemeentelijke begrotingen te analyseren en vervolgens de gevonden waarden te extrapoleren naar heel Nederland. In figuur 5.1 zijn de geanalyseerde havens weergegeven:

figuur 5.1 Onderzochte havens



Bron: Waardevol Transport 2009, BVB



5.1 Omvang havengelden

Op basis van de onderzochte havengelden, wordt de totale omvang van havengelden in Nederland geschat op € 45 – 50 miljoen op jaarbasis. In tabel 18 zijn de omzetten (exclusief btw) van een veertigtal havenschappen uiteengezet. De totale som hierbij bedraagt € 39.950.212. Met aftrek van bijdragen van pleziervaart en extrapolatie voor de havens waar wel havengeld geheven werd maar geen specificatie gevonden kon worden in de begroting, geeft dit circa € 45-50 miljoen aan havengelden voor het gehele land.

Tabel 5.1 Omzet havens

<i>Haven</i>	<i>Omzet</i>	<i>Haven</i>	<i>Omzet</i>
Alkmaar	€ 46.000	Nijmegen	€ 500.000
Alphen aan den Rijn	€ 42.000	Oss	€ 580.000
Amsterdam	€ 5.500.000	Reimerswaal	€ 607.000
Arnhem	€ 500.000	Roermond	€ 362.000
Bergen op Zoom	€ 361.000	Rotterdam	€ 13.745.000
Beverwijk	€ 149.000	Spijkenisse	€ 19.000
Cuijk	€ 99.000	Tilburg	€ 121.000
Deventer	€ 228.000	Utrecht	€ 381.000
Dordrecht	€ 3.500.000	Veghel	€ 116.000
Enschede	€ 41.000	Venlo	€ 170.000
Geertruidenberg	€ 24.000	Venray	€ 200.000
Gouda	€ 20.000	Vlaardingen	€ 1.068.000
Groningen Seaports	€ 710.000	Waalwijk	€ 95.000
Haarlem	€ 659.000	Wageningen	€ 37.000
Hengelo	€ 30.000	Werkendam	€ 175.000
Hof van Twente	€ 48.000	Zaandam	€ 723.000
Krimpen a/d IJssel	€ 110.000	Zeeland	€ 6.450.000
Leeuwarden	€ 139.000	Zwolle	€ 425.000
Lochem	€ 124.000	Meppel	€ 204.000
Moerdijk	€ 1.334.000	Kampen	€ 308.212

