



Panteia

Research to Progress

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

Grondslagen haven- en kadegelden binnenvaart

Opdracht voor Connekt
in het kader van het IDVV programma (spoor 2)

Wouter van der Geest
Maarten Overweel
Martin Quispel

13 september 2013

Aanleiding en achtergrond

- Er is sprake van een **grote mate van diversiteit en de fragmentatie** in de wijze waarop doorgaans gemeentelijke overheden omgaan met de haven- en kadegelden
- De Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (**NVB**) heeft in opdracht van Connekt in het kader van het IDVV programma van Rijkswaterstaat een **verkenning** gedaan naar de verschillende **wijzen waarop het havengeld wordt geïnd**.
- Uit dit onderzoek blijkt dat voordelen te behalen zijn voor havenbeheerders en -gebruikers. Een verbetering en mogelijk **uniformering van de inning en verwerking** van binnenhavengelden kan mogelijk resulteren in een verlaging van de administratieve lasten. Dit draagt bij het stroomlijnen van informatie-uitwisseling tussen gemeenten en binnenvaartondernemers. Dit zou een **win-win situatie** betekenen voor de binnenvaartondernemer en de havenbeheerder.
- Ruime meerderheid van de havenbeheerders geïnteresseerd is in dergelijke verbeterlagen. Bijna 70% staat open voor een geleidelijke uniformering binnen een bepaald gebied.
- Maar...
 - wat zijn de achterliggende factoren en oorzaken voor de huidige systematiek en waar hangt dit vanaf?
 - Hoe zitten de heffingsgrondslagen precies in elkaar?
 - Kunnen de processen wel worden geoptimaliseerd?
 - Wat is de situatie met betrekking tot de containeroverslag, mede gelet op recente signalen vanuit de markt via het IDVV Kennisspoor dat haven- en kadegelden een barrière vormen voor logistieke optimalisatie ('hop' concepten)?

Onderzoek Panteia/NEA

- Connekt heeft Panteia gevraagd nader onderzoek te doen in periode mei – juli 2013.
- Kernvragen voor het onderzoek zijn:
- 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' in de containerlogistiek?

Onderzoeksaanpak

- Selectie havens
- Deskresearch havenverordeningen, tarieven tabellen
- Interviews met gemeente ambtenaren en havenmeesters: face to face en telefonisch
- Deskresearch gemeentebegrotingen
- Deskresearch jaarverslagen
- Extrapolaties en schattingen
- Telefonisch interview automatiseerder

Geselecteerde havens

- Zeehavens:
 - Amsterdam
 - Moerdijk
 - Zeeland Seaports
- Binnenhavens:
 - Cuijk
 - Kampen
 - Meppel
 - Utrecht
 - Venlo
 - Zwolle



Vragen haven- en kadegelden

- 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?

Rapportage

- Belangrijkste hoofdresultaten in deze sheetrapportage (MS Powerpoint)
- Details per haven en bij de berekeningen zijn beschreven in het bijlage rapport (MS Word), inclusief samenvatting.

Vraag en antwoord: bepalen tarieven

1. Welke kosten worden meegenomen in het bepalen van de tarieven?

- In de zeehavens zijn de grondslagen afgeleid van het zeehavenbedrijf.
- Er wordt geen vergelijk gemaakt tussen kosten en opbrengsten specifiek voor binnenvaart
- Er is ook geen specifieke allocatie van de kosten en uitgaven veroorzaakt door binnenvaart.
- Heffing varieert tussen 7,8 cent en 15 cent per ton laadvermogen

Toelichting tarieven

- Kostendeckingsgraad:
- Utrecht: 34,6%
- Cuijk: 42,6%
- Zwolle: 61,8%
- Kampen: 64,0%
- Meppel: 72,1%
- Venlo: 186,0% [!]

Toelichting tarieven

- Verschillende berekeningsmethoden havens
- Kostendeckingsgraden wisselen sterk per jaar
- Reservering groot onderhoud baggeren
- Afschrijvingskosten
- Onduidelijkheid over kostentoewijzing
- Indirecte effecten zijn niet meegerekend

Vraag en antwoord: situatie grondslagen

2. Wat is de grondslag voor de berekening?

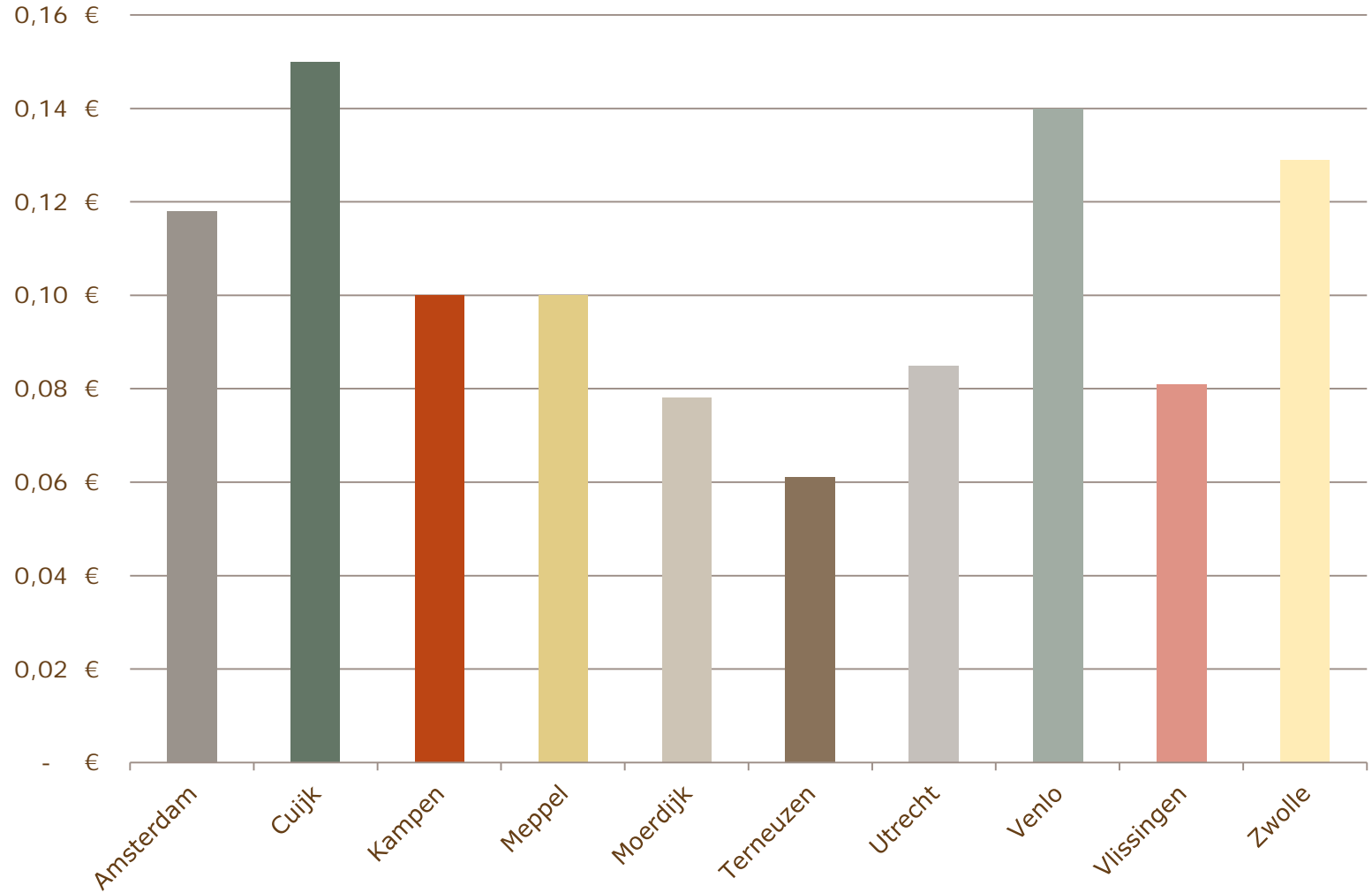
- Zeehavens: Per ton laadvermogen
- Binnenhavens: verschillende grondslagen waargenomen:
 - 1) Per ton laadvermogen van het schip (via schipper)
 - 2) Afhankelijk van hoeveelheid overslag (via bedrijf)
- Vaak zijn er verschillende grondslagen tussen bulkvervoer en containervervoer
- Soms zijn ook abonnementen mogelijk, aantrekkelijk bij grotere aantallen bezoeken aan de haven per jaar
- Soms ook een minimumheffing per schip
- Soms differentiatie naar milieu-effecten 'green award' en lager tarief voor lege schepen

Toelichting bulk: per ton per reis

(maximale verblijfsduur 7 dagen)

Haven	Prijs in eurocent per ton laadvermogen
• Terneuzen	• 6,10
• Moerdijk	• 7,80
• Vlissingen	• 8,10
• Utrecht	• 8,50
• Meppel	• 10,0
• Kampen	• 10,0
• Amsterdam	• 11,8
• Zwolle	• 12,9
• Venlo	• 14,0
• Cuijk	• 15,0

Bulk vervoer, tarief per ton per enkele reis (geen abonnement)



Toelichting containeroverslag grondslagen, tarieven

Haven	Grondslag	Tarief in €
Moerdijk	Per ton laadvermogen of capaciteit containers	0,78 per ton of 2,59 per container
Kampen	Per container overgeslagen	1,25 per container
Meppel	Per ton laadvermogen	0,10 per ton
Venlo	Per volle TEU overgeslagen	1,50 per beladen TEU
Cuijk	Per volle container overgeslagen	1,25 per beladen container
Utrecht	Per container overgeslagen	0,38 per container
Zeeland Seaport	Per ton laadvermogen	0,081 per ton
Amsterdam	Per ton laadvermogen	0,1179 per ton

Toelichting minimumheffing per schip per bezoek

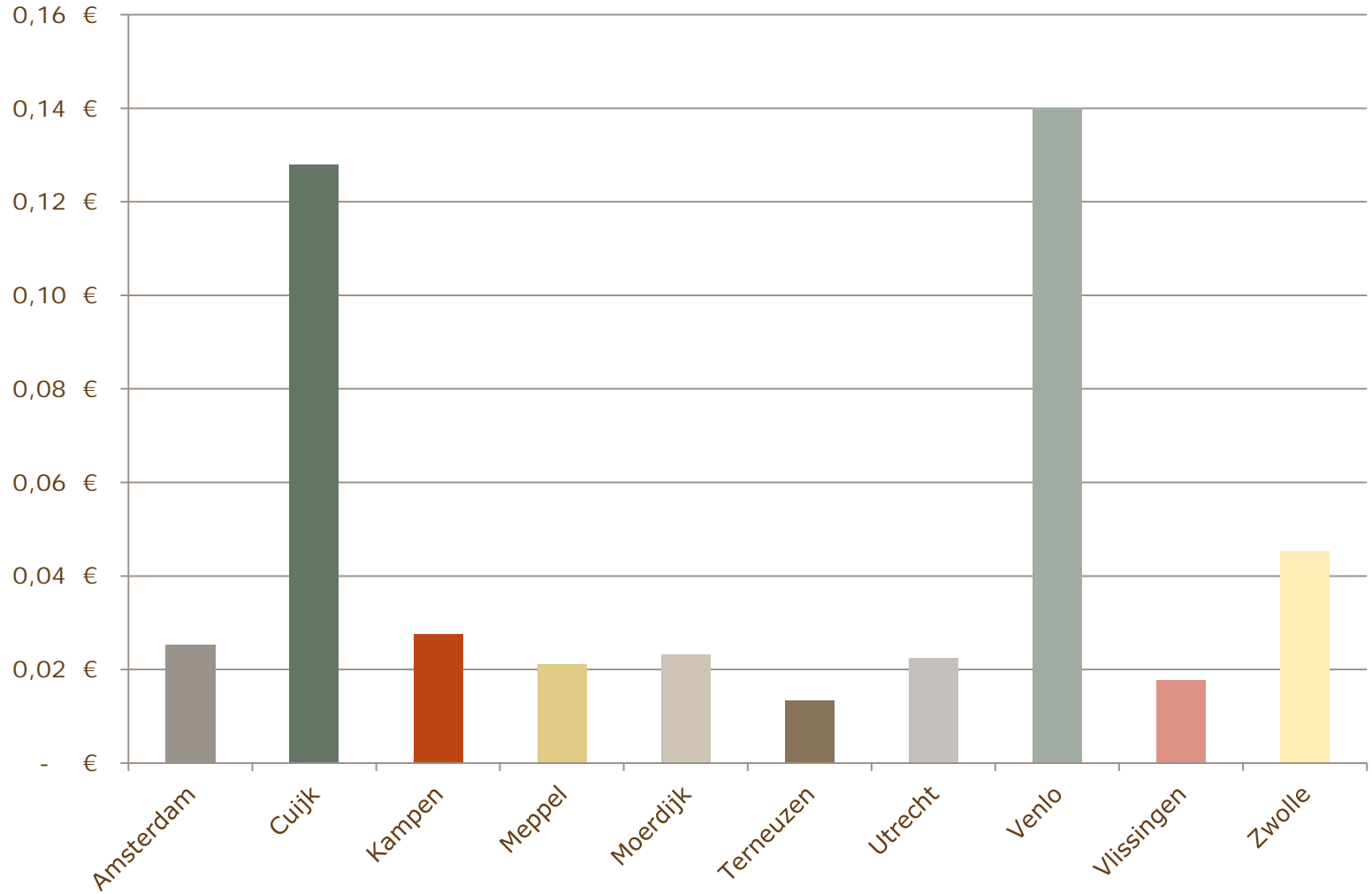
- **Haven**
- Meppel
- Venlo
- Utrecht

- **Heffing in €**
- 20
- 20
- 10

Toelichting abonnementsmogelijkheden

- **Haven**
 - Terneuzen
 - Vlissingen
 - Meppel
 - Moerdijk
 - Utrecht
 - Amsterdam
 - Kampen
 - Zwolle
- **Tarief in € per jaar per ton laadvermogen**
 - 2,0660 *
 - 2,7000 *
 - 3,2800
 - 3,3444
 - 3,5000
 - 3,9260
 - 4,9200
 - 7,0620
- * Containerschepen half tarief!

Bulk, tarief per ton bij abonnement* uitgaande van 2 bezoeken per week



* Bij havens Cuijk en Venlo is geen abonnement verkrijgbaar

Toelichting omslagpunten abonnementen: bij hoeveel bezoeken per jaar wordt abonnement aantrekkelijk?

- **Haven**
- Moerdijk
- Kampen
- Vlissingen
- Terneuzen
- Amsterdam
- Utrecht
- Meppel
- Zwolle

- **Bezoeken per jaar**
- > 33
- > 33
- > 34
- > 34
- > 34
- > 36
- > 37
- > 55

Toelichting differentiatie tarieven

- **Haven**
- Moerdijk
- Meppel
- Utrecht
- Zeeland Seaport
- Amsterdam
- Zwolle
- Green Award 15% korting
- Lege schepen 50% tarief
- Green Award 6% korting
- Green Award 30% korting
- Green Award 10% korting
- Elektromotor/spierkracht 40% korting
- Lege schepen 35% tarief
- Deellading

Vraag en antwoord

- **3. Zijn het bij binnenhavens gemeentelijke grondslagen of zijn ze gebaseerd op geharmoniseerde grondslagen van een cluster gemeenten?**
 - Dit zijn gemeentelijke grondslagen die veelal gegroeid zijn in de historie.
 - De totstandkoming van de hoogte van de tarieven is sterk lokaal bepaald.
 - Uit de interviews blijkt dat men wel kijkt of heeft gekeken naar de praktijk in omliggende havens of grotere zeehavens, zoals Rotterdam.
 - Keuze voor afwikkeling via gevestigde bedrijven vanuit pragmatische afwegingen: veelal gemakkelijk voor de gemeente en tegen lage administratieve lasten. Dit zien we bij overzichtelijke situaties:
 - Specifieke container terminal operators
 - Kleinere en overzichtelijke (binnen)havens

Vraag en antwoord

- **4. Wat is de historie van de grondslagen en waarom deze berekeningswijze?**
 - De manier waarop het systeem van havengelden bepalen en innen is vaak al **zeer lang** geleden vastgesteld.
 - Sindsdien is het ongewijzigd en momenteel is er enkel sprake van het indexeren van de tarieven.
 - Bij de binnenhavens is de exacte herkomst en historie van de grondslagen **veelal onbekend bij de interview partners**

Toelichting historie grondslagen

- Moerdijk
- Zwolle
- Kampen
- Meppel
- Venlo
- Cuijk
- Utrecht
- Zeeland Seaports
- Amsterdam
- Afgeleid van zeeschepen
- Onbekend
- Onbekend
- Onbekend
- Vergelijking met omliggende havens
- Vergelijking havens
- Onbekend
- Afgeleid van zeeschepen
- Afgeleid van zeeschepen

Toelichting bij historie

13 ton = f 52 cent

1826

No. der Schepen	Namen der Schippers	Scheps Inhoud	Aankomst		Vertrek		Waren en Kant Geld	Aanmerkingen
			Datum	Lading	Datum	Lading		
1	J. Lemans	13 ton	4 Feb	Bees	11 Feb	Sedig	52	
2	G. Tempelant	12 w	4 w	Bees	11 w	w	48	
3	G. van Tessel	12 w	4 w	Bees	11 w	w	48	
4	J. van Wierden	15 w	4 w	Bees	11 w	w	60	
5	P. Sletfje	13 w	5 w	Bees	11 w	w	52	
6	G. Verdien	14 w	5 w	Bees	11 w	w	56	
7	P. Bakkeren	92 w	-	-	5 w	Hees	1,96	
8	J. Hols	15 w	5 w	Bees	11 w	Sedig	60	
9	H. Kosterboom	11 w	5 w	Bees	11 w	w	44	
10	G. Broese van Groenou	13 w	5 w	Bees	11 w	w	52	
11	W. van Dingen	15 w	5 w	Bees	11 w	w	60	
12	G. Kerst	25 w	-	-	22 w	Hees	50	
13	W. van Dingen	15 w	20 w	Bees	22 w	Sedig	60	
14	J. van Dingen	15 w	20 w	Bees	22 w	w	60	
15	H. Kosterboom	14 w	20 w	Bees	22 w	w	56	
16	H. Kosterboom	11 w	20 w	Bees	22 w	w	44	
17	G. Verdien	14 w	20 w	Bees	22 w	w	56	
18	G. Broese van Groenou	13 w	20 w	Bees	22 w	w	52	
19	G. Kerst	32 w	-	-	-	Hees	84	

Toelichting bij historie

11 ^e Reis 1917	12 ^e Reis 1917
Land geladen St. Philips	Land geladen St. Philips
voor Goes 24 Mb a f1.10	voor Goes 25 Mb a f1.10
met laden drank	drank bij laden
spijzen in	havengeld
havengeld	drank lossen
met lossen drank	verlasten
fooje	borreltje
fooje sluis	
met laden 24 x 25	
Tracht	Tracht
Antoken	Antoken
Trijgeld	Trijgeld

11^e Reis 1917
 Land geladen St. Philips
 voor Goes 24 Mb a f1.10
 met laden drank f0.95
 spijzen in f2.25
 havengeld f10.90
 met lossen drank f0.95
 fooje f0.45
 fooje sluis f0.15
 met laden 24 x 25 f14.75
 f21.00
 f35.25

12^e Reis 1917
 Land geladen St. Philips
 voor Goes 25 Mb a f1.10
 drank bij laden f0.95
 havengeld f10.90
 drank lossen f0.95
 verlasten f21.25
 borreltje f0.30
 f33.95

Tracht f93.50
 Antoken f33.95
 Trijgeld f59.55

Antoken 20 Juli 1917 Goes

Toelichting bij historie

9^e Reis aangenomen 7 October 1924 N^o 9
om kolen te laden te Rotterdam Vulcaan haven voor
Gent (Belgie) 350 ton à f. 1.25 per ton.

Boortje v. Plantage naar Vulcaan haven	f	10	—
havengeld in de Vulcaan haven	f	9	10
Slepen van Rotterdam naar Gent		80	50
foojes op kanaan & kan: schelven		2	
vaartrecht schelraete Gent 27 frank f. 0.125		3	48
doggeld in port a huur franc 0.24 per ton 87.46 franc f		10	10
leeg briefje naar schelraete 0.20 franc	f		10
Slepen van Gent naar Terneusem		12	50
Terneusem - Banskweert - Wemeldingen 3 x f. 60		1	80
	f	129	58

27 October 1924 Terneusem op een
paal gelopen en f. 40. gestort
van "Oranje" f. 30. terugkeerd.

vracht f. 445.40
129.58

Vrijgeld f. 325.82 - provisie 25 = f. 300.82

Leeg gekomen 22 October 1924 te Gent - Port a huur
p. d. 20.00

12^e Reis aangenomen 10 September 1926 Ruhrort N^o 43
Kolengeladen te Alsum voor Vlissingen & Breskens
nacht f. 2. — per ton.

Leeg op Slepen Alsum - Ruhrort	f	51	—
Emmerik		2	76
havengeld Ruhrort	"	8	76
Boortje Ruhrort - Alsum	"	8	—
hovernbood uit Alsum 4 1/2 e mark	"	2	70
Slepen naar Dordrecht	"	40	—
provisie	"	37	10
Slepen van Dordrecht naar Vlissingen	"	42	50
havengeld te Vlissingen	"	7	28
rijgeld Vlissingen en Keere	"	1	00
" Terneusem & Opsehutten	"	3	00
vracht	f	42	—
van Vhs: h. Neusem	f	35	
3 ligdagen f. 12.60		27	80
Lanen		814	80
Onkosten		203	34
Vrijgeld	f	611	46

Leeg gekomen 2 October 1926 Terneusem 4241.51

Vraag en antwoord

5. Wat is de wijze van inning, aanmelding en verwerking?

- Dit is zeer sterk wisselend per haven!
 - Zeehavens: verplichte aanmelding door schipper
 - Binnenhavens:
 - Soms via overslag opgegeven door gevestigde bedrijven
 - Soms direct via binnenvaartschipper
 - Soms via waarneming (havenmeester)
- Diversiteit aan verschillende manieren van aanmelden, soms zeer uitgebreid via vele manieren (via telefoon, persoonlijk, sms bericht, internet, e-mail, marifoon), soms ook zeer beperkt (bijvoorbeeld alleen via telefoon).

Toelichting bij het innen

- In het algemeen wordt geïnd, bij de schipper, eigenaar of degene in wiens opdracht gevaren wordt
- In Cuijk moet de ontvangende partij eens per kwartaal aangifte doen, waarna een aanslag gestuurd wordt
- Ook wordt wel geïnd via de terminaloperator in het geval van containeroverslag

Toelichting melden

- Moerdijk
- Zwolle
- Kampen
- Meppel
- Venlo
- Cuijk
- Utrecht
- Zeeland Seaport
- Amsterdam

- Marifoon, telefoon, email
- Mondeling, schriftelijk
- Mondeling, schriftelijk
- Mondeling, schriftelijk
- Persoonlijk
- Niet (verloopt via bedrijf)
- Niet wordt gespot
- Marifoon digitaal
- Digitaal, email, SMS etc

Vraag en antwoord

6. Welke kosten worden gemaakt voor het innen verwerken en handhaven?

- Vaak zien we personeelskosten voor de havenmeester, uitgezonderd bij havens die werken via berekening op basis van de overslag.
- Soms verloopt ook de registratie van de schepen via de havenmeester zelf (voorbeeld Utrecht, geen verplichte melding schip, maar observatie op kosten van gemeente).
- Administratie kosten voor het opmaken van de factuur

Vraag en antwoord

7. Kunnen de kosten verlaagd worden door efficiënter melden en innen?

- Ja, wanneer melding, controle en facturering geautomatiseerd kunnen worden is daar een besparing op personeelskosten mogelijk
- Extra winst: mogelijkheid tot betere handhaving vanwege 24/7 elektronische monitoring (middels video camera's, gebruik van AIS): minder illegaal gebruik van havens
- Mogelijkheid om voor binnenschipper kosten te verlagen: automatisch systeem dat vaststelt hoe lang men in een haven is geweest en met welk laadvermogen.
- Afrekenen per minuut: principe van "gebruiker betaalt" kan daarmee verder worden doorgevoerd

Vraag en antwoord

8. Wat is naar schatting de totale omvang van haven en kade gelden die door de beroepsvrachtvaart wordt betaald?

Op basis van analyse van begrotingen van de een grote groep havens wordt de opbrengst in Nederland per jaar geschat tussen 45 en 50 miljoen euro

- Gemeente begroting 57 grootste havens: bijna 40 miljoen euro
- Extrapolatie overige havens ruim 10 miljoen euro
- Som: totaal 45-50 miljoen euro

Vraag en antwoord

9. Wat zijn de havengelden per container van punt-punt lijndiensten?

- Uitgaande van havengeld voor containeroverslag in punt-punt lijndienst varieert dit tussen van 18 eurocent tot €1,42 per container (110 meter schip, 208 TEU capaciteit)
- Er is dus een behoorlijke bandbreedte!

Vraag en antwoord

10. Wat zijn de havengelden per container voor hopdiensten (rondvaart langs meerdere terminals)?

- Op basis van een hop met 20 TEU aan handlings (moves) komt de bandbreedte per container tussen 38 cent tot € 5,66 per container (110 meter schip, 208 TEU capaciteit)
- Ook hier een behoorlijk grote bandbreedte en havengelden die per container zeer hoog zijn.
- Het verschil tussen rondvaart en een punt-punt vaardienst kan oplopen tot een factor 15 bij grote schepen (Jowi klasse).
- Met name in de havens Amsterdam en Meppel liggen de tarieven zeer hoog. Bij deze havens is de grondslag van het havengeld gebaseerd op het laadvermogen van het betreffende schip. Dit vormt een grote barrière voor ontwikkeling van efficiënte hopconcepten binnen vaargebieden in Nederland.

Toelichting tarief per container punt- punt dienst, 110 meter schip, capaciteit 208 TEU

- **Haven**

- Terneuzen
- Vlissingen
- Utrecht
- Meppel
- Amsterdam
- Cuijk
- Venlo
- Kampen
- Moerdijk

- **Tarief per container
in €**

- 0,18
- 0,24
- 0,38
- 0,58
- 0,69
- 0,87
- 1,05
- 1,25
- 1,42

Toelichting containertarief bij "hop" met overslag van 20 TEU, 110 meter schip, capaciteit 208 TEU

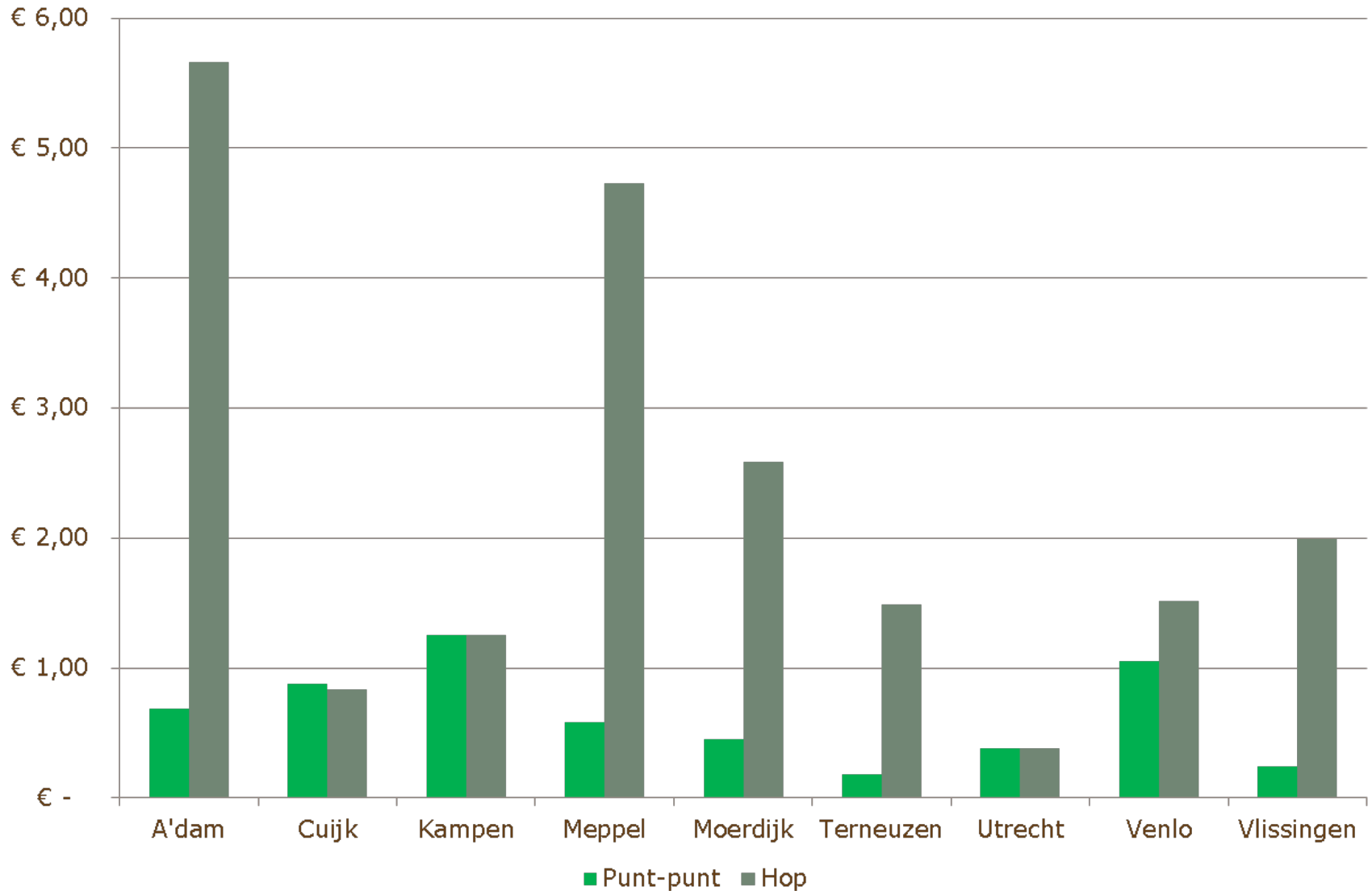
- **Haven**
- Utrecht
- Cuijk
- Venlo
- Kampen
- Terneuzen
- Vlissingen
- Moerdijk
- Meppel
- Amsterdam

- **Tarief per container**

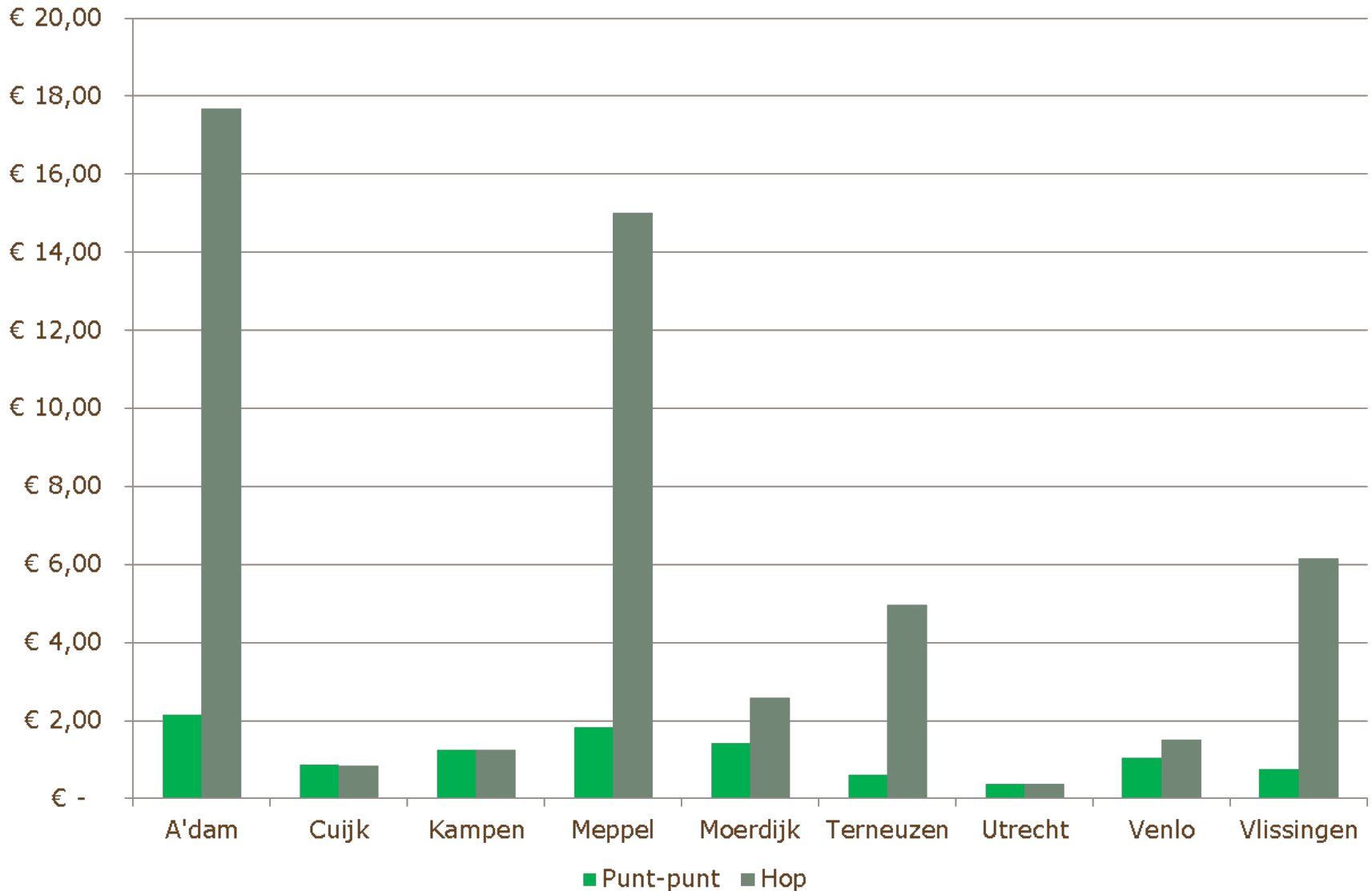
in €

- 0,38
- 0,87
- 1,05
- 1,25
- 1,49
- 1,99
- 2,59
- 4,73
- 5,66

Containers, tarief per container bij abonnement, 2 bezoeken per week



Containers, tarief per container bij enkele reis



Mogelijkheden door automatisering

- Efficiency winst door automatische melding AIS, eventueel in combinaties met video camera's
- Efficiëntere handhaving en schatting winst op FTE's circa 3,3 miljoen euro (55 havens á 60.000) miljoen op totaal van 40 tot 50 miljoen
- Extra opbrengsten voor gemeenten door 24/7 controle
- Verhoogd transparantie/rechtvaardigheid (betalen voor feitelijk gebruik)
- Barrière 'hoppen' oplossen door betalen per tijdseenheid of door heffen per overgeslagen container

Hoofdconclusies

- Het onderzoek bevestigt de grote diversiteit en fragmentatie in haven- en kadegelden.
- Er is geen duidelijke motivatie waarom men deze grondslagen toepast. Vaak is er geen gedetailleerde onderbouwing voor het tarief beschikbaar. Grondslagen en inrichting zijn zeer lang geleden vastgesteld en zijn een 'traditie' geworden.
- Vanuit het landelijk perspectief worden efficiëntere logistieke concepten voor containervaart sterk aangemoedigd (IDVV), maar er zijn (onbedoeld) grote barrières op lokaal gemeentelijk niveau vanwege de havengelden.
- Kansen en noodzaak voor modernisering en standaardisering om te komen tot:
 - Duurzamer en efficiëntere containerlogistiek
 - Eerlijker en efficiëntere manieren voor inning en berekening van havengelden

Aanbevelingen

- Problematiek op de agenda zetten: bewustwording en inzicht op lokaal niveau is nodig. Veelal zal het een onbedoeld effect zijn. Terminal operators, vervoerders en havenbeheerders kunnen bij elkaar komen
- Formeer een groep koplopers om met deze aanbevelingen aan de slag te gaan: ontwikkel en communiceer de “best practices” die als model kunnen worden toegepast door andere havens.
- Volg daarbij ook de ontwikkelingen Havenbedrijf Rotterdam, mogelijk kunnen binnenhavens aanhaken. De ontwikkeling van een algemene havengeldapplicatie lijkt een kansrijke ontwikkelingsrichting met betalen per minuut op basis van verblijftijd die wordt geregistreerd door AIS.

Bijlage

havengeldapplicatie: welke informatie zou uitgewisseld moeten worden?

- **Algemene scheepsinformatie (statisch)**
- Type schip/vaartuig
- Europanummer
- Tonnenmaat, lengte, breedte schip
- Green Award
- Eigenaar schip (NAW)

- **Reisinformatie (dynamisch)**
- Type lading
- Aantal ton overslag / aantal TEU's
- Diepgang

Bijlage

havengeldapplicatie: welke informatie zou uitgewisseld moeten worden?

- **Haven specifiek**
- Ligplaats (locatie)
- Abonnement
- Aankomst en verblijfstijd

- **Extra automatiseringsopties**
- Koppeling met AIS (locatie en tijd informatie)
- Koppeling met BICS (Reisgegevens en info schip)
- Wijze van betalen (automatisch incasso, factuur, ...)