

# Tijd voor actie: modernisering van haventarieven

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

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

Het ligt overigens iets genuanceerder wanneer je bedenkt dat de haveneigenaar vrijwel altijd – direct of indirect – een overheid is. Veel havens zijn eigendom van gemeenten. Waarbij steeds meer gemeenten de havenactiviteiten onderbrengen in een private entiteit (bijvoorbeeld een NV). NV's waarin overigens ook andere overheden kunnen deelnemen (buurgemeenten, provincies). Het blijven echter vooralsnog havens die met publiek geld worden aangelegd en waarbij de opbrengsten ook weer terugvloeien naar de lokale schatkist.

Nu moet je je van die stroom richting schatkist niet te veel voorstel-

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

En daar zit hem de crux. Een overheid investeert haar middelen in de verwachting dat die maatschappelijk zullen renderen. Dat is haar taak als geldbestedende instelling. Het geld zó investeren dat het maatschappelijk rendement het hoogst is.

En met dat in ons achterhoofd moeten we wat ons betreft ook naar de haventarieven kijken. Deze zijn een druppel op een gloeiende plaat als het gaat om het directe financiële rendement van een haven. Maar een prachtig instrument om de investering maximaal maatschappelijk te laten renderen. Bijvoorbeeld door het stimu-



Rotterdam, Maashaven en Katendrecht

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

## Grondslagen

Elke gemeente kent zijn eigen haventariefformen. De vraag is of dit wenselijk is, maar dat is een geheel andere discussie. Elke tariefstructuur is gebaseerd op (verschillende) grondslagen.

Wat overigens gelijk is bij alle havens die direct onderdeel zijn van de gemeente, is dat havengeld een retributie is. De opbrengsten uit een retributie mogen niet meer zijn dan de kosten die aan de gerelateerde activiteiten zijn gelieerd. Dat betekent in het geval van havengeld dat de opbrengsten niet hoger mogen zijn dan de kosten die betrekking hebben op het in stand houden en ontwikkelen van de haven. Een

gemeente kan dus geen directe winst maken met havengeld.

Wanneer je havenactiviteiten onderbrengt in een NV dan mag je wel winst maken op havengelden. De retributie wordt dan, zoals men dat noemt, gedefiscaliseerd. Eigenlijk is dit een bijzondere term, want zodra de NV winst maakt wordt deze vennootschapsbelastingplichtig en er blijft, zoals ook bij retributie het geval, sprake van BTW plicht. Defiscalisering heeft geen invloed op de grondslagen van de haventariefformen, alleen krijgt de publieke verordening de status van een private overeenkomst. En daarmee meer mogelijkheden om maatwerk te leveren; ook voor de gebruiker. Om meer inzicht te krijgen in de eerdergenoemde grondslagen is het goed om wat van de geschiedenis van de binnenvaart te kennen.

## Schippersbeurzen

Sinds de jaren '30 van de vorige eeuw kende het binnenlands vervoer over binnenwater de plicht om lading via de zogenaamde 'schippersbeurzen' aan te bieden. Dit heeft tot 1997 geduurd. Deze schippersbeurzen verdeelden de lading over de beschikbare scheepsruimte. De schipper die het langst lag te wachten mocht het eerst weer varen. Daarnaast was er een rem op nieuwbouw van schepen middels een sloopregeling en een systeem van vaste prijzen per vervoerde eenheid lading. Deze marktregulering zorgde ervoor dat de overcapaciteit – die nodig was ten tijde van laag water – gelijkmatig over de markt werd verspreid





en dat iedere ondernemer bestaansrecht had. Ook wanneer er, het grootste deel van het jaar, vaak 2 tot 3 weken moest worden gewacht voor er weer nieuwe lading te vervoeren was voor die schipper.

Voor havens had dit tot gevolg dat schepen vaak langere tijd in de haven bleven na het lossen. Dit vertaalde zich in de haventarieverordeningen naar week-, of zelfs maand-'briefjes'.

Sinds de afschaffing van de schippersbeurzen liggen de meeste schepen, door de toegenomen marktwerking, weinig stil. En zijn langere verblijven in een haven beperkt tot de vakantieperiodes.

## Containerisatie

Containerisatie is een ander element dat van belang is in de totstandkoming van haventarieven. Of eigenlijk de periode vóór de containerisatie. Want in die tijd werd alle lading vervoerd als bulk en/of stukgoed. Dat betekent concreet dat lading voordat het aan boord ging op de kade of in opslag werd gelegd totdat het aan boord kon worden geladen. Vervolgens werd het met de hand of per hijskraan aan boord van het schip gebracht. Dit nam veel tijd in beslag en zorgde ervoor dat een schip vaak voor een langere periode in de haven lag. Snelheid van handelen lag relatief laag. Nog altijd zien we veel haventariestructuren die grondslagen kennen die stammen uit de tijd van bulk en/of stukgoed vervoer.

## Modernisering haventarieven

Er is sinds de schippersbeurzen en de containerisatie veel veranderd in de logistiek, denk aan de schaalvergroting, zowel in de zeescheepvaart als in de binnenvaart. Maar ook aan de manier waarop we naar logistiek kijken, er worden allerlei concepten ontwikkeld waarbij infrastructuur zo efficiënt mogelijk ingezet kan worden. Deze modernisering vraagt volgens ons ook andere manier van kijken naar haventarieven.

Maar voordat we overgaan tot de invulling van een nieuwe haventarievenstructuur is het belangrijk dat er wordt nagedacht over welk doel haventarieven dienen.

## Doel haventarieven

Wij zien als doel van haventarieven de optimale inzet van de bestaande infrastructuur.

Het is in het belang van de maatschappij dat deze infrastructuur zo goed mogelijk wordt ingezet in termen van efficiency, maar ook in termen van sturing op de gewenste ladingstromen.

Tenslotte, als gemeentelijk havenbeheerder is er vanuit publieke middelen een investering gedaan in haveninfrastructuur. Een voorbeeld hiervan is de instandhouding van een openbare loswal, om ook partijen die nog weinig tot geen gebruik maken van vervoer over water de mogelijkheid te bieden hiervan gebruik te maken. Wellicht minder efficiënt, maar wel nuttig.

## Toekomstgerichte haventarieven

Volgens ons staat bij toekomstgerichte haventarieven één element voorop en dat is tariefdifferentiatie. Er moet worden gekeken naar de verschillende ladingtypes en per ladingtype moet worden nagedacht hoe de logistieke keten én de markt werken. Want dat dit anders is voor bijvoorbeeld containers en droge bulk moge duidelijk zijn. Bij containers bijvoorbeeld is het met name snelheid van handelen onder de kraan wat voorop staat. Maar het is ook goed om te kijken welke functie in de keten een containerterminal vervuld. Is dit bijvoorbeeld een hub functie waarbij herverdeling van containers plaatsvindt om zeehavens optimaal te bedienen? Of is het een meer regionale functie?

Daarnaast zijn er andere afwegingen die je als havenbeheerder moet maken. Wil je belastingen wat schaars is? En is de infrastructuur in jouw haven en haar regio inderdaad schaars? Of vinden er activiteiten plaats in jouw haven die je daar liever niet hebt? Een mogelijkheid is om dit soort activiteiten extra te belastingen.

Denk ook aan welke activiteiten daadwerkelijk toegevoegde waarde hebben voor de regio. Wil je deze activiteiten belastingen omdat er toegevoegde waarde wordt gecreëerd of wil je dit juist niet omdat die toegevoegde waarde zo relevant is voor de omgeving? Je kunt er ook voor kiezen om extra dienstverlening te belastingen. Denk aan bijvoorbeeld walstroom of de mogelijkheid om afval af te voeren.

Tenslotte is het met alle moderne technologie aan boord van schepen eenvoudig mogelijk om tijdsduur te belastingen. Deze technologie maakt het ook mogelijk om echt op detailniveau bovenstaande onderwerpen in de haventarievenstructuur op te nemen.

Volgens ons is het nú tijd voor een moderne haventarievenstructuur. Onder andere de schaarste van infrastructuur, de schaalvergroting in de scheepvaart en de bijbehorende problematiek in de zeehavens vragen om een moderne aanpak waarbij havenfaciliteiten optimaal gebruikt kunnen worden.

## Tot slot

Port Solutions Rotterdam (PSR) is een expert op het gebied van havens en logistiek en kan adviseren over en ondersteunen bij het opzetten van een moderne haventarievenstructuur. <<

## Meer informatie:

Marieke Vavie  
vavie@portsolutionsrotterdam.nl  
06-16147598  
Bart Verkade  
verkade@portsolutionsrotterdam.nl  
06-11511040