

Duurzame haven dankzij slimme havengeldstructuur

Port Solutions Rotterdam



in samenwerking met



Nederlandse Vereniging van Binnenhavens

Havenlocaties Nederland 2018

Tijd voor actie: modernisering van haventarieven

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

De meeste havens huffen een tarief voor het gebruik van de haemfaciliteiten. Dat klinkt logisch, toch? De havengebruiker 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 havengebruiker 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 (bouwgemeenten, provincies). Het blijkt echter voorafzorgig havens die met publiek geld worden aangelegd en waarbij de opbrengsten ook weer terugvloeien naar de lokale overheid. Nu moet je van die stroom richting schatst 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 (interne + 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 gebiedsoverheidsinstelling. Het geld zo investeren dat haar taak als gebiedsoverheidsinstelling het hoogst is. En met dat in ons achterhoofd moeten we wat ons betreft ook naar de havenontwikkeling kijken. Deze zijn een dragend op een groeiende plaats die het gaat om het directe financiële rendement van een haven. Maar een practing instrument om de investering maximaal maatschappelijk te laten renderen. Bijvoorbeeld door het stimu-



16 - Havenlocaties 2018



Rotterdam, Maas-haven en Kalendrecht

gemeente kan dus geen directe winst maken met havenligging.

Wanneer je havenactiviteiten onderbrengt in een NV dan mag je wel winst maken op havenligging. De retributie wordt dan, zoals men dat noemt, gedefiscaliseerd. Eigenlijk is dit een kapotere term, want zodra de NV winst maakt wordt deze vennootschapsbelastingplichtig en er blijft vaak ook bij retributie het geval, sprake van ETV plicht. Defiscalisering heeft geen invloed op de grondslagen van de haveninfrastructureel, alleen tregt de publieke verandering de status van een private onderneming. En daarmee meer mogelijkheden om maatschappelijk te investeren, ook voor de gemeente. Om meer winst te krijgen in de eendernigende grondslagen is het goed om wat van de geschiedenis van de binnenwater te kennen.

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 havenontwikkeling die dat doet maximaal ondersteunen? Daarvoor nemen we je eerst mee in de totstandkoming van de meeste bestaande haveninfrastructuren.

Grondslagen

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

Schippersbeurzen

Sinds de jaren 30 van de vorige eeuw kende het binnenlands verkeer over binnenwater de plicht om lading via de zogenaamde 'schippersbeurzen' aan te bieden. Dit heeft tot 1997 geleid. Deze schippersbeurzen verdedden de lading over de beschikbare schepsruimte. De schepel die het langst lag te wachten mocht het eerst weer varen. Daarnaast was er een reis- of nieuwbouw van schepen middels een sloopregeling en een systeem van vaste prijzen per vervoerde eenheid lading. Deze marktregeling zorgde ervoor dat de overcapaciteit – die nodig was ten tijde van laag water – regelmatig over de markt werd verspreid.



Geschiedenis



Modernisering



Bron: Bureau Voorlichting Binnenvaart

Schaarste

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

Schaarste

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

Eens?



Oneens?

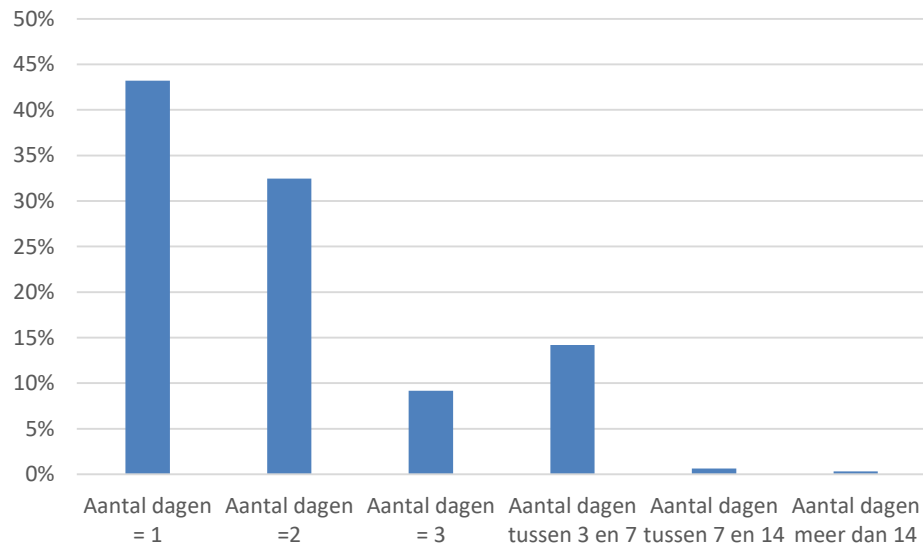


Verblijfsduur

Wat is de gemiddelde verblijfsduur in een binnenhaven?

Verblijfsduur

Wat is de gemiddelde verblijfsduur in een binnenhaven?



Bezetting

Wat is de gemiddelde bezettingsgraad in uw haven?

Bezetting

Wat is de gemiddelde bezettingsgraad van onderstaande kade?

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

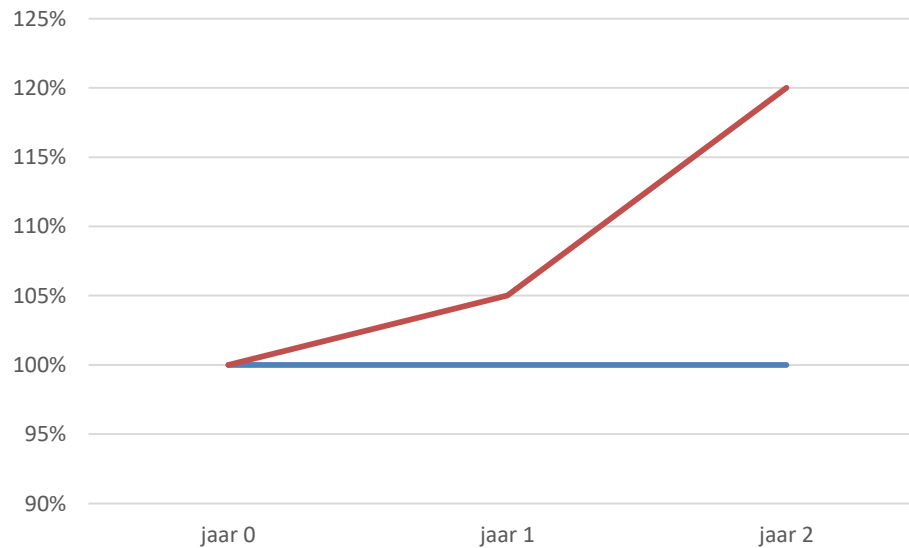
Vraag: Wat is de bezettingsgraad van deze kade?

Digitalisering

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

Digitalisering

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



Bron: ParkLine Aqua

Duurzaamheid

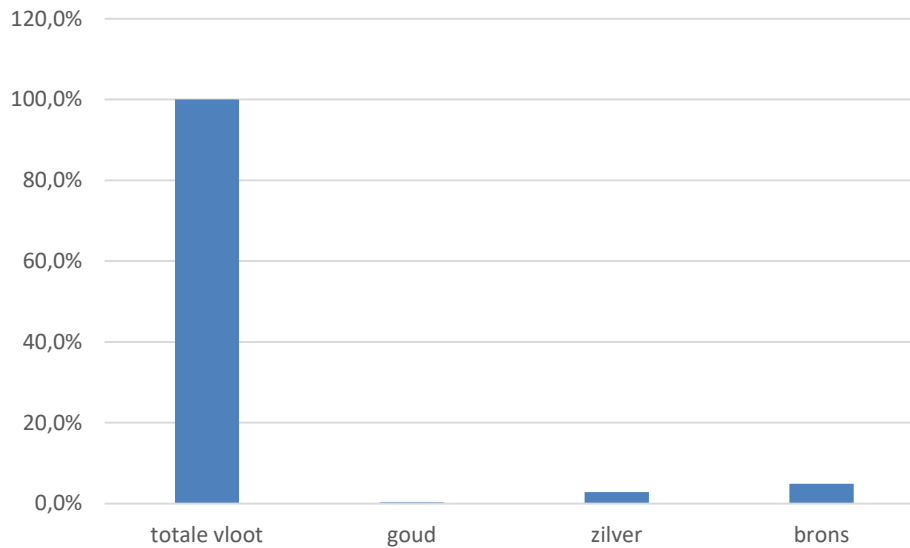
Is het beter benutten van infrastructuur een bijdrage aan duurzaamheid van de haven?

Duurzaamheid

Moet duurzaamheid een plek krijgen in een tariefstructuur?

Duurzaamheid

Het huidig aantal binnenvaartschepen met een Green Award.



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



Onderzoeksvraag NVB

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

En zo ja, hoe groot is het effect hiervan?

Ook toe aan modernisering?

Spreek ons aan tijdens de boottocht of neem contact op

Bart Verkade

verkade@portsolutionsrotterdam.nl

Marieke Vavier

vavier@portsolutionsrotterdam.nl

