

# UNIFORMERING GRONDSLAGEN BINNENHAVENGELDEN



Nederlandse Vereniging van Binnenhavens



Centraal Bureau voor de  
Rijn- & Binnenvaart



KONINKLIJKE  
BLN-SCHUTTEVAER

Een mainport zoals de haven van Rotterdam is de spiegel van de wereldeconomie. Echter zonder adequate achterlandverbindingen geen florierende zeehavens! Veranderingen in de Nederlandse economie zijn dan ook bij uitstek zichtbaar bij belangrijke economische knooppunten in het achterland: de Nederlandse binnenhavens. Nederland staat de komende jaren voor grote uitdagingen, met name op het gebied van duurzaamheid, digitalisering en bereikbaarheid. Een slim, duurzaam en meer geïntegreerd vervoerssysteem is noodzakelijk. Hierbij is een adequate en toekomstbestendige (binnen) havenstructuur essentieel.

Uniformering van regelgeving, zoals een havengeldverordening, biedt voordelen aan zowel havengebruikers als havenbeheerders. Dat hier vraag naar is blijkt ook uit de in 2018 georganiseerde workshop "Duurzame havens dankzij slimme havengeldstructuur". In samenwerking met Bart Kuipers, Senior Onderzoeker Havenconomie aan de Erasmus Universiteit Rotterdam, is deze vraag verwerkt in een afstudeeronderzoek.

Het doel van het afstudeeronderzoek is het ontwikkelen van een model dat gemeenten en binnenhavens kunnen hanteren voor een verantwoorde berekening van hun haventarieven. Het onderzoek richt zich primair op grondslagen en de uniformering daarvan. Echter worden ook haventarieven en de operatie rondom havengeld benoemd.

Hier is een duidelijke reden voor: havens willen competitief kunnen handelen. Daarnaast willen ze de mogelijkheid hebben bepaalde sectoren aan te trekken of af te stoten. Tarifiering is een middel wat hiervoor kan worden gebruikt. Uniformering van havengeldtarieven is dus ongewenst.

De vele verschillende grondslagen hebben juist een ongewenst effect. Het zorgt voor onduidelijkheid en hindert het verzamelen van data en meten van prestaties. Uniformering van grondslagen van binnenhavengelden verhelpt deze problemen. Dit leidt tot het formuleren van de volgende onderzoeksvraag:

*Wat zijn de beste grondslagen voor binnenhavengelden in Nederland en kunnen deze grondslagen geüniformeerd worden?*

### De huidige situatie

Op dit moment kunnen er twee soorten binnenhavens onderscheiden worden: havens die hun grondslagen baseren op historische grondslagen en, havens die deze grondslag hervormd hebben.

De historische grondslag stamt uit de jaren '30 van de vorige eeuw. Destijds werd de binnenvaart erg gereguleerd zodat een continue overcapaciteit instant gehouden kon worden die bijvoorbeeld nodig was in tijden van laag water. De grondslagen van binnenhavengelden gebaseerd op het welbekende weekbriefje en maximaal laadvermogen van het schip passen goed op dit systeem.

In 1997 is begonnen aan deregulatie van de binnenvaartmarkt. Het landschap is daarmee drastisch veranderd. Schepen verblijven niet langer in de haven dan nodig is voor laden of lossen. Vaak is dit slechts één dag. Door de opkomst van de container leggen schepen op veel verschillende plaatsen aan met dezelfde lading (Vavier & Verkade, 2018). De meeste van de binnenhavens die de historische grondslag aanhouden erkennen dat verandering noodzakelijk is. Het wijzigen van grondslagen is echter een langdurig proces waar vaak door de gemeenteraad over gestemd moet worden. Als deze procedure opgestart wordt, moet het goed gebeuren.

**Het advies dat dit onderzoek uitbrengt zorgt voor duidelijkheid en creëert het draagvlak dat nodig is om die juiste beslissing te maken.**

De havens die hun grondslag hebben hervormd verduidelijken de belangrijkste knelpunten, maar laten ook zien wat minder urgent wordt geacht. Allereerst hebben al deze havens een apart containertarief ingesteld. Hiervoor geven ze een eenduidige reden: containerschepen opereren vaak 24/7, hoppen tussen havens en slaan vaak kleine hoeveelheden lading over.

De historische grondslag gebaseerd op het maximaal laadvermogen en het weekbriefje vormen een barrière voor een competitieve positie van binnenhavens, het optimaliseren van efficiëntie en het vergroten van de modal split van binnenvaart.

Aan de andere kant heeft geen van deze havens de grondslagen gerelateerd aan bulktransport aangepast. Ook hiervoor is een duidelijke reactie vanuit binnenhavens; het gebrek aan noodzaak: de lading bulk die een schip verscheept is overwegend bedoeld voor één klant, van één locatie naar één bestemming.

### Economische groei

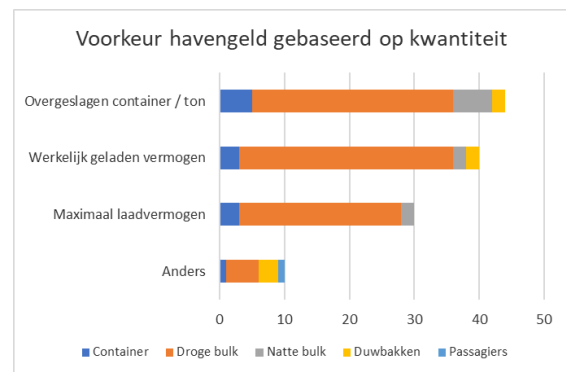
Academische literatuur toont aan dat historische grondslagen een remmende werking hebben op economische groei.

Historische tarieven zijn gebaseerd op de dimensies van een schip, niet op wat een schip daadwerkelijk in de haven komt doen. Dit zorgt ervoor dat zowel het ophalen van kleine hoeveelheden goederen wordt ontmoedigd, als het vervoeren van minder goederen bestraft. Dit zorgt voor hoge tarieven en transportkosten, die volgens Baier en Bergstrand (2001) de handel significant negatief beïnvloedt! Grondslagen gebaseerd op werkelijk verbruik hebben dit probleem niet. Voor containertransport geeft de onderstaande tabel een goed overzicht van het effect van de verschillende soorten grondslagen. Echter geldt dit ook voor bulkschepen. Van Rooy (2010) laat zien dat deze een utilisatiegraad van 40% tot 85% hebben.

Dit betekent dat ook bij bulktransport wel degelijk noodzaak is om de grondslagen aan te passen. Grondslagen van binnenhavengelden gebaseerd op werkelijk verbruik dragen daarom bij aan de economische groei.

### Rechtvaardigheid

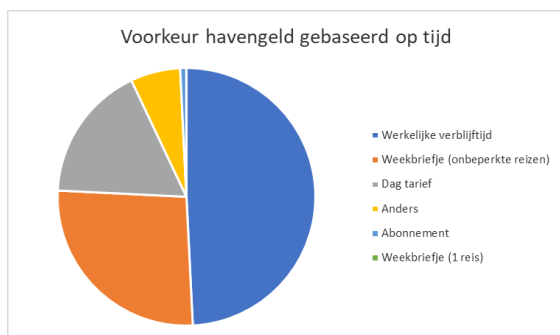
In de resultaten van de enquête is een afweging tussen twee factoren te onderscheiden wat betreft havengeldpreferentie. Aan de ene kant de rechtvaardigheid van havengelden, aan de andere kant de moeite en uitvoerbaarheid van bepaalde grondslagen. Zoals te zien is in de onderstaande grafieken, prefereert de grootste groep respondenten grondslagen gebaseerd op werkelijke overgeslagen goederen en werkelijke verblijftijd in de haven.



De reden hiervoor is de eerdergenoemde rechtvaardigheid van de grondslag. Ongeveer een kwart van de ondervraagden geeft aan de historische grondslagen te willen houden. Zij geven aan dat hier de voorkeur naar uitgaat aangezien dit de meest voorkomende grondslagen zijn. Daarnaast is een veel gehoord argument dat het makkelijk uitvoerbaar is.

Haven	Kempenaar	1000 ton	Europaschip	110 meter	Jowi	KPV
Moerdijk	6,9%	28,3%	33,7%	81,8%	136,5%	64,0%
Kampen	0,0%	0,0%	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%

Panteia - 2013: Verhouding hoogte havengeld bij overslaan 20 TEU gebaseerd op maximaal laadvermogen vergeleken met een containertarief



Tot slot is er de groep die hiertussen in zit. Zij geven aan een voorkeur te hebben voor grondslagen gebaseerd op werkelijk geladen vermogen en een dagtarief. Hierbij werd meestal gesteld dat grondslagen per werkelijk verbruik de beste optie waren, maar de implementatie onwaarschijnlijk is gezien de huidige standaarden. In andere woorden: als de systemen aanwezig zijn om grondslagen gebaseerd op werkelijk verblijf in te voeren, dan zou deze groep daarvoor kiezen. Dit is volgens de respondenten namelijk de meest rechtvaardige optie.

## Vergroening

De grondslagen gebaseerd op werkelijk verbruik dragen ook bij aan de gewenste vergroening. Het zorgt voor verlaging van de barrière om kleinere hoeveelheden vracht op te pikken, aangezien slechts betaald wordt voor het overslaan van de desbetreffende partij goederen. Wanneer de historische grondslag gebruikt wordt, moet in dit geval betaald worden voor de maximale capaciteit dat het schip heeft. Daarnaast verlaagt het de algehele prijs van binnenvaart door het vergroten van de efficiëntie. Hierdoor wordt het aantrekkelijk om binnenvaart te gebruiken, waardoor de modal split verandert.

Een andere maatregel die vergroening zou kunnen stimuleren is het invoeren van een korting voor groene partijen en een bijtelling voor vervuilers. Hierdoor worden koplopers beloond voor gewenst gedrag en achterblijvers aangemoedigd te verbeteren. Het getrapte systeem aangeboden door de Green Award Foundation of een labelsysteem zoals omschreven in de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens zorgt ervoor dat ook koplopers blijvend worden gestimuleerd om te

verbeteren. Als dit systeem wordt opgenomen als een nieuwe derde grondslag, zorgt dit ervoor dat ook vergroening geoptimaliseerd wordt.

## Uniformering

De drie gestelde doelen zijn economische groei, rechtvaardigheid en vergroening. Deze laten zien dat grondslagen van binnenhavengeld gebaseerd op werkelijk overgeslagen goederen, werkelijke verblijftijd en een incentive programma voor vergroening, zoals van de Green Award Foundation zorgen voor de beste havengeldstructuur. Als alle binnenhavens dit doorvoeren heeft dit echter nog een extra spin-off effect, namelijk uniformering. Blind (2004) heeft de voordelen van uniformering uiteengezet in de onderstaande tabel:

Type uniformering	Positieve effecten	Negatieve effecten
Verenigbaarheid / interoperabiliteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Netwerkeffecten</li> <li>- Voorkomt lock-in</li> <li>- Verduidelijkt verschillen</li> <li>- Efficiëntere supply-chain</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kans op monopolies</li> </ul>
Minimale kwaliteit / veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Voorkomt ongunstige selectie</li> <li>- Verlaagt transactiekosten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verhoogt kosten voor rivaliteit</li> </ul>
Reduceren verschillen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schaalvoordelen</li> <li>- Noodzakelijke massa voor beginnende industrie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Minder keuze</li> <li>- Markconcentratie</li> </ul>
Informatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faciliteert handel</li> <li>- Verlaagt transactiekosten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verhoogt kosten voor rivaliteit</li> </ul>

Blind – 2004: *The Economics of standards*

Dit is in geval van grondslagen van binnenhavengelden toepasbaar op drie punten: het intermodale systeem, innovatie en technologie, en vergroening. Een veel voorkomende klacht vanuit havengebruikers is dat elke haven iets anders doet wat betreft de gehele operatie rondom havengeld.

**Het uniformeren van grondslagen van binnenhavengelden zorgt voor duidelijke regels die overal toepasbaar zijn.**

Deze voorspelbaarheid helpt verwachtingen te managen en hierop te anticiperen. Fouten worden hierdoor voorkomen. Dit scheelt zowel de gebruiker als havens tijd en geld. Een goed voorbeeld hiervan wordt gegeven door De Langen (2007). Hij stelt dat het na de opening van het Rijn-Main-Donau kanaal een decennium duurde voordat het volledige potentieel hiervan benut werd. Dit kwam volgens hem door een mismatch van systemen in de binnenvaartsector. Uniforme grondslagen van binnenhavengelden hadden deze problemen kunnen verkleinen.

Een groter probleem is het gebrek aan (vergelijkbare) data in de binnenvaart. Door het verzamelen en analyseren van data kunnen investeringen gericht en effectiever worden uitgevoerd. Havengelden vormen een belangrijke mogelijkheid voor het vergaren van data. Op het moment dat deze betaald worden, worden er namelijk gegevens overgedragen. De gegevens die verkregen zijn, zijn afhankelijk van de grondslag. Met de historische grondslag wordt data overhandigd die inzicht geeft in de potentie van een schip en in welke zeven dagen een schip mogelijk in de haven aanwezig is geweest.

**Grondslagen gebaseerd op werkelijk verbruik geeft inzicht in wat een schip precies heeft overgeslagen, waar in de haven is het schip geweest en hoelang dat heeft geduurd. Door dit te uniformeren, kunnen niet alleen de knelpunten van een haven worden bekeken, maar kunnen er ook vergelijkingen tussen havens, gemeenten en regio's worden gemaakt.**

Tot slot zorgt een uniforme grondslag die aanstuurt op vergroening voor effectiviteit, draagkracht en autoriteit van die vergroening. Als één haven een korting biedt, zal hier weinig gehoor aan worden gegeven. Door groen beleid over de hele markt uit te dragen wordt het waardevol. Dit blijkt ook uit de enquête onder havengebruikers.

## Tarifiering

Uit gesprekken met havens komen grote verschillen in doelstellingen en markten van binnenhavens naar voren. Om hierop in te spelen blijft de tarifiering zoals eerder aangegeven een beslissing van de havens zelf. Het optimaal tarifieren van havengelden en hoe dit afhangt van de havenstructuur en doelstellingen wordt uitvoerig besproken in het volledige rapport.

## Operatie: rapporteren en innen van havengeld

Veel havengebruikers geven aan dat de hoogte noch de grondslagen van het binnenhavengeld de voornaamste problemen zijn. Het hekelpunt is de operatie. De verschillen tussen havens op het gebied van rapporteren en innen van havengeld resulteren in onnodig veel administratieve lasten. De kosten hiervan zijn zo hoog dat verschillende containeroperators die specifiek baat hebben bij grondslagen gebaseerd op werkelijk verbruik aangegeven liever de historische grondslagen aan te houden. Dit komt voort uit de angst voor nog meer administratieve rompslomp.

**Het kiezen voor een suboptimale structuur door havengebruikers benadrukt de noodzaak te veranderen en dat er nu gebruik wordt gemaakt van een falend systeem.**

De oplossing is echter simpel. Verschillende bedrijven zijn bezig met het ontwikkelen van een platform voor het automatisch verwerken van havengelden. Aan de voorkant wordt eenmalig door de havengebruiker aangegeven wat de dimensies van zijn schip zijn, aan de achterkant wordt het platform naadloos aangesloten op de operatie van de binnenhaven. Het systeem zelf moet beheerd worden door een onafhankelijke partij, zodat er geen belangenverstrengeling ontstaat. In de nabije toekomst zou dit geregeld kunnen worden door blockchain technologie, zodat dit volledig geanonimiseerd kan. Zowel voor havens als havengebruikers zorgt dit voor een aanzienlijke kostenbesparing.

## Real time tracking

Een voorwaarde om dit volledig geautomatiseerd uit te kunnen voeren is het gebruik van een real time tracking systeem. Op dit moment is de meest voor de hand liggende optie het gebruik van AIS. Niet alleen is dit een oplossing voor het vereenvoudigen van de operatie, maar ook zorgt dit ervoor dat de havengeldgrondslag gebaseerd op werkelijk verblijf ingevoerd kan worden; volledig automatisch kan worden bepaald of een schip in het havengebied is.

Het gebruik van AIS leidt al jaren tot discussie, vooral vanwege privacy-gevoeligheid. De enquête toont aan dat 2/3 van de respondenten bereid is AIS te delen. Het kan verwacht worden dat wanneer deze groep hier voordeel uit haalt, een groot deel van de tegenstanders toch volgt.

## Grondslagen

Zowel academische literatuur als havengebruikers tonen aan dat grondslagen gebaseerd op werkelijk verbruik zorgen voor optimale economische groei, rechtvaardigheid en vergroening. Door dit uniform in te voeren wordt het systeem eenvoudiger en minder foutgevoelig, waardoor veel kosten bespaard worden. De volgende 3 grondslagen zouden moeten worden ingevoerd:

### **1. Een tijdgebonden grondslag gebaseerd op werkelijke verblijftijd in de haven.**

Dit is de meest rechtvaardige grondslag. Gebruikers die hun bedrijfsvoering proberen te optimaliseren en daardoor korter in de haven zijn subsidiëren niet langer het verblijf van gebruikers die langer verblijven in de haven. Dit zorgt niet alleen voor rechtvaardigheid, maar ook voor een incentive om korter te verblijven in de haven. Voor verschillende havens is dit belangrijk. Met het gebruik van AIS of een ander tracking systeem kan dit worden ingevoerd. Door het voordelig te maken vrijwillig AIS te delen, bijvoorbeeld door een voorkeursbeleid te hanteren voor de gebruiker die dit doet, kan verwacht worden dat dit implementeerbaar is. Mochten de faciliteiten ontbreken om dit direct door te voeren, is een

dagtarief een acceptabel compromis. Wel moet er alsnog gestreefd worden naar een grondslag gebaseerd op werkelijke verblijftijd, zoals bijvoorbeeld bij het parkeren van auto's ook gangbaar is.

### **2. Een kwantitatieve grondslag gebaseerd op werkelijk overgeslagen ton/container.**

Dit zorgt voor de meest rechtvaardige, economische en groene grondslag. Wederom is het bezwaar van veel partijen dat dit moeilijk uitvoerbaar is. Echter is gedurende het transport door de volledige supply-chain bekend hoeveel er vervoerd moet worden. De schipper heeft op papier staan hoeveel er overgeslagen moet worden in de haven. Er zou dus geen reden moeten zijn hier niet mee te kunnen rekenen. Door gebruik van digitalisering kan dit zelfs volledig automatisch. Wat betreft containeroverslag levert dit alsnog discussie op. Havens met zo'n tarief voor containers, maken gebruik van verschillende vormen: overgeslagen container, TEU, volle container of zelfs lege container. De laatste twee vormen zijn onwenselijk. Hierdoor ontstaat een systeem van perverse incentives die optimalisatie van transportstromen negatief beïnvloedt. De overslag per TEU (20-voet container) of container zijn ook beide discutabel. De kosten gemaakt voor het overslaan van een FEU (40-voet container) zijn niet dubbel zo hoog als een TEU, maar ook niet gelijk. De ene vorm bevoordeelt het gebruik van 20-voet containers, de andere het gebruik van 40-voet containers. De meest rechtvaardige grondslag is een apart tarief voor TEU en FEU. De prijs voor het overslaan van een FEU en een TEU moeten in verhouding staan tegen de kosten. Dit systeem is ook terug te zien in het scheepvaart-, trein-, en vrachtwagentransport.

### 3. Een groene grondslag gebaseerd op het getrapte systeem van de Green Award Foundation of een vergelijkbaar geaccepteerd label systeem.

De geringe kortingen op havengelden hebben geen grote financiële impact op gebruikers. Toch is het belangrijk dat deze groene grondslagen door worden gevoerd. Hiermee wordt uitgedragen dat de binnenvaars belang hechten aan vergroening en dragen ze de doelstellingen van de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens uit. Daarnaast creëert het bewustwording in een conservatieve sector.

Een grondslag die alleen gebaseerd is op Green Award, zonder onderscheid te maken tussen de verschillende Green Awards, is niet genoeg. Een nieuwgebouwd binnenvaarschip kwalificeert zich automatisch al voor een bronzen certificaat. Dit betekent dat er geen incentive meer wordt gegeven door havens die het getrapte systeem niet meer gebruiken. Het schip verkrijgt in dit geval namelijk al de maximaal haalbare korting. Het volledige getrapte systeem van de Green Award Foundation – Brons, Zilver, Goud, Platina – moet worden ingevoerd. Hierdoor blijft er een incentive bestaan om te verbeteren. Tot slot is er weinig reden deze groene grondslag niet in te voeren. De kosten voor havens zijn gering, terwijl de imago winst bijzonder groot is.

### Het model

In de onderstaande tabel is het resultaat van het onderzoek verwoord in één overzicht. Hierin staat waarop de grondslagen, tarifiering en operatie van havengeld gebaseerd zouden moeten worden. Een uitgebreidere uitleg en beargumentering van de bevindingen, evenals een uitgebreid overzicht van de bestudeerde literatuur, kan gevonden worden in het volledige rapport.

### Referenties

Baier, S. L., & Bergstrand, J. H. (2001). The growth of world trade: tariffs, transport costs, and income similarity. *Journal of international Economics*, 53(1), 1-27.

Blind, K. (2004): The Economics of Standards – Theory, Evidence, Policy: Edward Elgar.

De Langen, P. W. (2007). Port competition and selection in contestable hinterlands; the case of Austria. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 7(1).

Geest, van der, W., Quispel, M. & Overweel, M. (2013). Hoofdrapport: Haven en kadegelden grondslagen. Panteia

Geest, van der, W., Quispel, M. & Overweel, M. (2013). Rapport: Historische grondslagen havengelden. Panteia

Streng, M. & Kuipers, B. (2016). *Binnenhavenmonitor 2015*. Erasmus University

Van Rooy, B. (2010). Applying hub-and-spoke networks to inland barge transportation: a quantitative and qualitative analysis for a port terminal operator. *Master thesis, Eindhoven University of Technology*.

	<i>Beleid</i>	<i>Bulk</i>	<i>Container</i>
Grondslag	<b>Tijd</b> <b>Kwantiteit</b> <b>Vergroening</b>	Werkelijke verblijftijd Werkelijke overgeslagen ton Green Award	Werkelijke verblijftijd Werkelijke overgeslagen container Green Award
Tarifiering	<b>Tijd</b> <b>Kwantiteit</b> <b>Locatie</b> <b>Barrière</b> <b>Vergroening</b>	Schaarste Competitieve positie Kwaliteit van faciliteiten Utilisatie Bijtellling vervuilers + getrapte korting	Schaarste Competitieve positie Kwaliteit van faciliteiten Utilisatie Bijtellling vervuilers + getrapte korting
Operatie	<b>Rapporteren</b> <b>Collecteren</b>	Uniformering en digitalisering Uniformering en digitalisering	Uniformering en digitalisering Uniformering en digitalisering



Deze studie is een afstudeeropdracht uitgevoerd door Koen de Korte

Begeleider: B. Kuipers, Erasmus School of Economics, Urban, Port & Transport Economics

Opdrachtgever: Nederlandse Vereniging van Binnenhavens  
Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart  
Koninklijke BLN Schuttevaer