

Kansen voor slimme containerbinnenvaart en de havengelden

eindrapport





Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu



In het programma Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen (IDVV) van Rijkswaterstaat werkten overheden, kennisinstututen, vaarwegbeheerders, vervoerders, verladers, havens, terminals en logistieke bedrijven samen aan het beter benutten van de vaarwegen. Rijkswaterstaat is initiatiefnemer van dit impulsprogramma en het is eind 2014 afgerond. Netwerkorganisatie Connekt heeft een deel van dit programma uitgevoerd.

In een bijzondere publiek-private samenwerking zijn sinds 2010 ruim 100 projecten opgezet en uitgevoerd met als doel minder goederenvervoer over de weg en meer over het water.

Meer informatie IDVV: www.rws.nl/idvv en www.beterbenuttenvaarwegen.nl

Meer informatie Connekt: www.connekt.nl

Foto omslag: Ton Borsboom Fotografie

Vormgeving en drukwerk: Dekkers Van Gerwen, Dordrecht

Uitgegeven door: STC-EduPort, Rotterdam

ISBN: 978-90-810900-8-7

© STC-NESTRA, Rotterdam 2015

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1. Inleiding.....	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Onderzoeksvragen.....	7
1.3 Onderzoek aanpak.....	8
1.4 Leeswijzer	9
2. Havengelden containervervoer	10
2.1 Inventarisatie terminals en heffingsgrondslagen.....	10
2.1.1 Inland terminals.....	10
2.1.2 Zeehavens	12
2.2 Kosten havengelden bij containervervoer per binnenvaart	13
2.2.1 Aandeel havengelden in transportkosten	13
2.2.2 Verkenning kosten havengelden bij containervervoer.....	14
2.3 Traditioneel punt-punt-systeem	15
2.3.1 Kosten havengeld bij laden lossen totale containercapaciteit.....	16
2.3.2 Kosten havengeld bij laden lossen totale containercapaciteit gebruikmakend van een abonnement.....	19
2.3 Rondvaartconcept	20
2.4 Hub & Spoke en havengelden	24
2.5 Havengeld als incentive voor Hub & Spoke en rondvaartconcepten	27
3. Reacties terminaloperators en gemeentes	30
3.1 Vaargebied Noord-Nederland	30
3.1.1 Bundeling in het noorden	30
3.1.2 Havenbedrijf Meppel – Kampen - Zwolle	30
3.1.3 Kansen voor uitwisselen/bijladen in Amsterdam vanuit Noord-Nederland ..	31
3.2 Vaargebied Groot Amsterdam.....	31
3.2.1 Port of Amsterdam	31
3.2.2 Overige terminals.....	32
3.3 Vaargebied Nijmegen – Maas - Twente.....	32
3.3.1 Havens provincie Limburg	32
3.3.1 Gemeenschappelijk Havenbedrijf Twentekanalen.....	33
3.3.2 Overige terminals regio Nijmegen-Maas-Twente.....	33
3.4 Vaargebied Rotterdam – Moerdijk - Antwerpen	34
3.4.1 Haven Rotterdam	34
3.4.2 Havens Moerdijk en Bergen op Zoom.....	34
3.4.3 Overige terminals vaargebied Rotterdam – Moerdijk - Antwerpen.....	35
3.5 Vaargebied West –Brabant	35

4.	Conclusies en aanbevelingen	37
4.1	Conclusies	37
4.2	Aanbevelingen	39
	Bijlage 1A: Heffingsgrondslagen per Gemeente	41
	Bijlage 1B: Heffingsgrondslagen per Zeehaven	46
	Bijlage 2A: Kosten havengeld per (incidenteel) bezoek binnenhaven / inland terminal onderverdeeld naar vaargebied (zonder abonnement)	49
	Bijlage 2B: Kosten havengeld per container bij (incidenteel) bezoek binnenhaven / inland terminal onderverdeeld naar vaargebied (zonder abonnement)	51
	Bijlage 3A: Kosten havengeld per (incidenteel) bezoek zeehaven onderverdeeld naar vaargebied (zonder abonnement)	53
	Bijlage 3B: Kosten havengeld per container bij (incidenteel) bezoek binnenhaven / inland terminal onderverdeeld naar vaargebied (zonder abonnement)	54
	Bijlage 4: Kosten havengeld per container bij (incidenteel) bezoek binnenhaven / zeehaven 2x p.w. à 50 weken bij abonnement onderverdeeld naar vaargebied.....	55
	Bijlage 5A: Resultaten "hoppen" 20 TEU (zonder abonnement) onderverdeeld naar vaargebied	55
	Bijlage 5B: Resultaten (incidenteel) "hoppen" 20 TEU (zonder abonnement) voor Zeehavens.....	58
	Bijlage 5C: Resultaten (incidenteel) "hoppen" 20 TEU (zonder abonnement) bij bezoek binnenhaven / zeehaven van 2x p.w. à 50 weken bij gebruik van een abonnement.....	59

Samenvatting

Connekt heeft een landelijke analyse laten maken over de havengelden die van toepassing zijn bij Nederlandse containerbinnenvaartterminals. Deze analyse is gemaakt door STC-NESTRA in het kader van het IDVV programma van Rijkswaterstaat. Aanleiding voor dit onderzoek zijn signalen van marktpartijen dat de havengeldsystematiek bij terminals een belemmering kan vormen voor innovatieve bundelingsconcepten via binnenvaart. De kosten voor havengelden bij de diverse terminals zijn in dit onderzoek in kaart gebracht vanuit het perspectief van de barge operator, waarbij de kosten voor het havengeld bij verschillende logistieke concepten met elkaar zijn vergeleken voor de diverse terminals in Nederland.

Uit de analyse worden de volgende **conclusies** getrokken:

- **Er is in Nederland een grote mate van diversiteit in de heffingsgrondslag en de hoogte van de havengeld kosten voor operators en de tarieven die voor containeroverslag van toepassing zijn. Vanwege de diversiteit in de systematiek die wordt toegepast is er geen "level playing field".**

De variëteit aan grondslagen voor containeroverslag bestaat uit een heffing op basis van ton laadvermogen van het binnenvaartschip, de waterverplaatsing van het binnenvaartschip, per ton overgeslagen lading, per TEU, per container, (vol of leeg, of een combinatie van voorgaande grondslagen). Totaal is de situatie voor 47 binnenhavens en 8 zeehavens bekeken. Daarvan bieden 10 havens de mogelijkheid om een abonnement te nemen, waardoor kosten voor havengeld voor operators lager uitvallen bij frequent bezoek van schepen aan die haven. Uit de analyse blijkt verder dat voor 13 inland container terminals er geen havengeld van toepassing is. Verklaring is dat de kade en terminal in privaat eigendom zijn of dat de kosten voor beheer en onderhoud van de haven verwerkt zijn in de pacht voor de grond. De diversiteit in havengeld hangt samen met de kostenkant waarvoor het havengeld doorgaans een bepaalde dekking levert.

- **De diversiteit aan heffingsgrondslagen voor container terminal- of barge-operators, leidt nog vrijwel niet tot belemmeringen voor containervervoer per binnenvaart en het toepassen van bundelingsconcepten zoals “hub & spoke” en “hoppen”.**

Juist bij die locaties waar er geen havengeld van toepassing is of waar de kosten voor overslag van deelladingen laag zijn, zien we dat hub&spoke concepten en hoppen actief wordt toegepast. Dit is bijvoorbeeld te zien in Nijmegen, Gorinchem, Utrecht en Oosterhout. Uit consultatie van marktpartijen blijkt dat het aantal havens dat gemeden wordt vanwege hoge havengelden beperkt is tot enkele locaties in Nederland. Hub terminals kunnen daarbij juist worden ingezet om containers te bundelen voor de ‘dure havens’, zodat op die manier de kosten voor het havengeld per container kunnen worden gereduceerd.

- **Het aanpassen van de havengeldensystematiek biedt voor sommige locaties kansen om slimme netwerkconcepten te faciliteren**

Op vijf locaties in Nederland zijn er relatief hoge kosten voor operators gesignaleerd in het geval van incidentele overslag van kleine aantallen containers in het achterlandvervoer vanaf zeehavens Rotterdam en Antwerpen. Het gaat om locaties Amsterdam, Meppel, Heerenveen, Harderwijk en Hengelo. Dit komt vooral door de grondslag: de berekening op basis van laadvermogen of waterverplaatsing van het schip. Aanpassing van de heffingsgrondslag kan overslag van deelladingen (hoppen) stimuleren, waardoor kwaliteit van dienstverlening van containerbinnenvaart kan toenemen en meer lading kan worden aangetrokken. De haven van Amsterdam is bijvoorbeeld een kansrijke locatie voor hub/hop concepten vanwege de geografische ligging, capaciteit en het volume containers in de regio. Dit is ook bevestigd door middel van consultatie van marktpartijen. Havenbedrijf Amsterdam is daarbij aan het overwegen om de havengeldsystematiek te herzien. Hoewel Rotterdam ook een heffing toepast op basis van bruto laadvermogen, wordt dit niet als belemmerend gezien door de markt. Reden is dat het volume container overslag en de bezoekfrequentie van schepen zeer hoog is in deze haven, waarbij men logischerwijs kiest voor abonnementen. Vanwege het hoge volume komen de kosten voor havengeld per container per saldo laag uit. Hoge kosten voor havengeld komen dus vooral tot uiting bij incidenteel bezoek van een schip aan de haven en bij overslag van een deel van de lading van het schip.

Om de kansen voor meer slimme containerbinnenvaart door aanpassing van havengelden te benutten worden de volgende **aanbevelingen** gedaan:

- Vanuit regionaal perspectief zou het initiatief genomen kunnen worden om samen met gemeenten en havenbedrijven het beleid omtrent de heffingsgrondslagen van havengelden te **herijken** en te streven naar **harmonisatie van grondslagen** om zodoende een gunstiger speelveld te realiseren voor bundelingsconcepten. Daarbij wordt aanbevolen om grondslagen en eventueel ook tarievenstelsels aan te passen zodat slimme containerlogistiek wordt gefaciliteerd met gunstige effecten voor regionale economie en milieu. Harmonisatie en modernisering kan daarbij ook leiden tot vermindering van organisatie kosten bij gemeenten / havenschappen en tot verlaging leiden van administratieve lasten bij de marktpartijen.
- Als de grondslagen zijn gebaseerd op laadvermogen of waterverplaatsing van het schip wordt aanbevolen om dit aan te passen. Aangeraden wordt om een **tarief per container** te introduceren of om in sterke mate te **differentiëren** naar de **werkelijke verblijftijd** van het schip in de haven (betalen per dagdeel in plaats van een weekbriefje). Daarbij bieden technieken zoals AIS mogelijkheden een middel om soort grondslagen efficiënt en effectief uit te voeren. Momenteel wordt een interessante praktijkproef uitgevoerd in de Rotterdamse haven.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2013 heeft de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB), 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. Hieruit kwam naar voren dat verbetering, mogelijk uniformering van de inning en verwerking van binnenhavengelden kan resulteren in een verlaging van de administratieve lasten en bij kan dragen aan het stroomlijnen van informatie-uitwisseling tussen gemeenten, terminaloperators en scheepseigenaren. Dit zou een win-win situatie betekenen voor de terminaloperator, scheepseigenaar en de havenbeheerder.

Het IDVV rapport "Afstemming in de keten"¹ signaleerde in 2013 dat **hoge kosten voor havengeld een barrière kunnen vormen** voor operators om de zogenaamde 'hop concepten' toe te passen in het achterland vervoer van containers van/naar zeehavens Rotterdam en Antwerpen. Dit werd aangegeven door marktpartijen tijdens diverse sessies. De lokale havengeldverordening kan significante invloed hebben op de economische haalbaarheid van het slim uitwisselen van containers op een terminal met als doel het verhogen van de efficiency en frequenties van transporten tussen inland terminals en de zeehaven terminals. Wanneer havengelden dergelijke optimalisaties in de weg staan kan dit worden gezien als een ongewenst effect van deze havengelden. Gezien de lokale besluitvorming en de versnippering van verschillende grondslagen, is het een uitdaging om enige harmonisatie en afstemming te realiseren. Er is behoefte aan een gelijk speelveld en een grondslag die efficiënte logistieke concepten stimuleert. Dit heeft een positief effect op het vestigingsklimaat voor bedrijven en de economie en werkgelegenheid in Nederland.

Uit het IDVV programma is duidelijk geworden dat verwacht mag worden dat in toenemende mate zal worden samengewerkt tussen marktpartijen in het achterland. **Bundelingsconcepten zoals hoppen en hub&spoke worden steeds vaker toegepast** om efficiency te verhogen en de verblijftijd in zeehavens Rotterdam en Antwerpen te beperken. Een 'best practice' is bijvoorbeeld de samenwerking tussen Danser en BCTN om de terminal in Nijmegen als hub te benutten².

¹ Bron: IDVV spoor 3 - Afstemming in de keten, 30 september 2013, zie ook http://www.rijkswaterstaat.nl/images/3-%20Afstemming%20in%20de%20logistieke%20keten_tcm174-357410.pdf

² Zie ook: <https://www.youtube.com/watch?v=NXzpowPJQeA&feature=youtu.be> en rapport Panteia en Ab Ovo "Hub & Spoke in de containerbinnenvaart, impact en haalbaarheid in theorie en praktijk", oktober 2013.

Door Panteia is in september 2013 voor een beperkt aantal locaties de invloed van havengelden op hop-concepten in de containerbinnenvaart inzichtelijk gemaakt. Een vergelijking werd gemaakt tussen de kosten voor havengeld in een punt-punt-systeem en in een rondvaart systeem (hoppen in het achterland). De bevindingen zijn in september 2013 gepresenteerd op het congres van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens.

Na deze verkenning in 2013 bleef het voornamelijk onduidelijk in hoeverre de havengelden voor andere gemeenten en terminals in Nederland een impact hebben op de economische haalbaarheid van bundelingsconcepten. Om een volledig beeld te krijgen voor de situatie in Nederland is besloten om een volledige analyse uit te voeren op landelijk niveau, voor alle containerbinnenvaartterminals in Nederland. Connekt heeft hiervoor in september 2014 aan STC-NESTRA BV de opdracht gegeven om deze landelijke analyse uit te voeren. De resultaten van deze analyse worden in dit rapport gepresenteerd.

1.2 Onderzoeksvragen

De volgende onderzoeksvragen worden in dit rapport beantwoord:

- In welke gemeenten en voor welke containerterminals in Nederland zijn er havengelden van toepassing voor containerschepen? En, indien van toepassing, wat is de hoogte van het tarief en wat is de grondslag en zijn er abonnementen mogelijk?
- Welke verschillen zijn te zien voor de diverse binnenhavens in Nederland die containeroverslag faciliteiten hebben of willen aanbieden?
- Bij welke gemeenten/terminals in Nederland zijn er significante verschillen te zien tussen traditioneel punt-punt vervoer (zeehaven-inland terminal) in vergelijking met innovatieve concepten waarbij deelladingen worden gebundeld (hoppen)? Hoe groot zijn eventuele extra kosten voor het havengeld en hoe verhouden deze zich tot andere kostenposten? Wat zijn de effecten van havengeld bij netwerkconcepten met hubs in het achterland?
- Zijn eventuele negatieve of positieve effecten bekend bij de lokale stakeholders zoals de gemeenten, havenbedrijven, lokale marktpartijen?
- Zien de marktpartijen mogelijkheden om bundelingsconcepten toe te passen?
- Is er bereidheid onder de lokale overheden om aanpassingen van havengeld structuren te overwegen zodat gunstigere voorwaarden worden gecreëerd voor het toepassen van bundelingsconcepten in de containerbinnenvaart?

- Wat betekent dit voor kansen voor optimalisatie van containerbinnenvaart in Nederland en welke aanbevelingen passen hierbij?

1.3 Onderzoek aanpak

Allereerst zijn de terminals en de relevante gemeenten geïdentificeerd. Dit heeft geleid tot een lijst van 51 locaties (gemeenten, havenschappen) in Nederland waar op 76 terminals (mogelijk) containeroverslag per binnenvaart plaatsvindt. In sommige gemeenten of havenschappen liggen er meerdere terminals. Dit zijn bijvoorbeeld de Zeehavens Amsterdam die samen regio Noordzeekanaal vormen, Moerdijk, Rotterdam en Zeeland en de gemeenten Bergen op Zoom en Kampen. Vervolgens zijn de havenverordeningen opgevraagd en geanalyseerd en geïnventariseerd op diverse aspecten (zie ook bijlage). Als volgende stap is bekeken of de containerterminal onder de verordening valt. Dit is ook geverifieerd door middel van telefonisch contact met terminal operators en gemeenten. Voor een aantal terminals bleek dat havengeld niet van toepassing is.

Voor de gemeenten en havenschappen waar havengeld wel van toepassing is voor de containerterminals zijn er kostenvergelijkingen gemaakt. Dit is gedaan voor verschillende situaties:

- de kosten voor havengeld bij het overslaan van een **volledige scheepslading** per reis / bezoek aan de terminal (**punt-punt** vervoer). Hierbij is ook onderscheid gemaakt naar een situatie met of zonder abonnement (indien verkrijgbaar)
- de kosten voor havengeld bij het overslaan van een klein aantal containers, een **deellading** van het schip (**hoppen**, rondvaartconcept).

De kostenvergelijkingen werden teruggerekend op het niveau van de kosten per overgeslagen container die voortkomen uit het havengeld. Uit dit vergelijk blijkt voor welke locaties, vanuit het oogpunt van de terminal/barge-operator, kosten voor havengelden relatief hoog zijn bij het overslaan van deelladingen in het geval van bundelingsconcepten zoals hoppen. Dit geeft ook aan welke kansen er liggen om heffingsgrondslagen aan te passen om efficiënt containervervoer over water verder te faciliteren. Door middel van telefonische interviews met marktpartijen is het beeld verkregen over gemeenten en havenschappen waar operators momenteel barrières ervaren. Met deze gemeenten en havenschappen is vervolgens contact gelegd om resultaten van het onderzoek voor te leggen, te verifiëren en is nagegaan of er initiatieven gaande zijn om grondslagen en tarieven aan te passen. Dit heeft geleid tot conclusies en aanbevelingen, mede op basis van besprekingen met vertegenwoordigers van LINC en NVB.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van dit rapport worden de havengelden inzichtelijk gemaakt voor de verschillende terminals in Nederlandse binnenhavens en zeehavens bij punt-punt vervoer en bij het hoppen. In hoofdstuk 2 worden ook de vergelijkende overzichten gepresenteerd van de kosten voor het havengeld vanuit het oogpunt van de terminal- of barge operators (indien havengeld van toepassing is). Ook wordt het inzicht gegeven in de mate waarin het mogelijk is om abonnementen af te sluiten om kosten voor havengeld te reduceren.

Hoofdstuk 3 presenteert de kwalitatieve opmerkingen en reacties van de marktpartijen. Afsluitend geeft hoofdstuk 4 de conclusies en aanbevelingen weer. De bijlagen van dit rapport geven meer gedetailleerde informatie over de gemaakte kostenberekeningen en overzichten van de tarieven en grondslagen van de diverse havens.

2. Havengelden containervervoer

In dit hoofdstuk wordt de inventarisatie gepresenteerd van de containerterminals en daarbij de heffingsgrondslag voor het af te dragen havengeld (indien van toepassing). Op basis van dit overzicht wordt vervolgens een doorrekening gemaakt van kosten voor havengeld bij verschillende situaties. Verschillende logistieke grondvormen worden onderling vergeleken: het traditionele punt-punt-systeem versus bundelingsconcepten via "hoppen" en/of "hub&spoke". Op basis van een doorrekening per container en scheepstype wordt de situatie per locatie met elkaar vergeleken.

Om de heffingsgrondslag en uitkomsten te verifiëren is telefonisch contact opgenomen met de containerbinnenvaart terminals en gemeenten of havenschappen.

2.1 Inventarisatie terminals en heffingsgrondslagen

2.1.1 Inland terminals

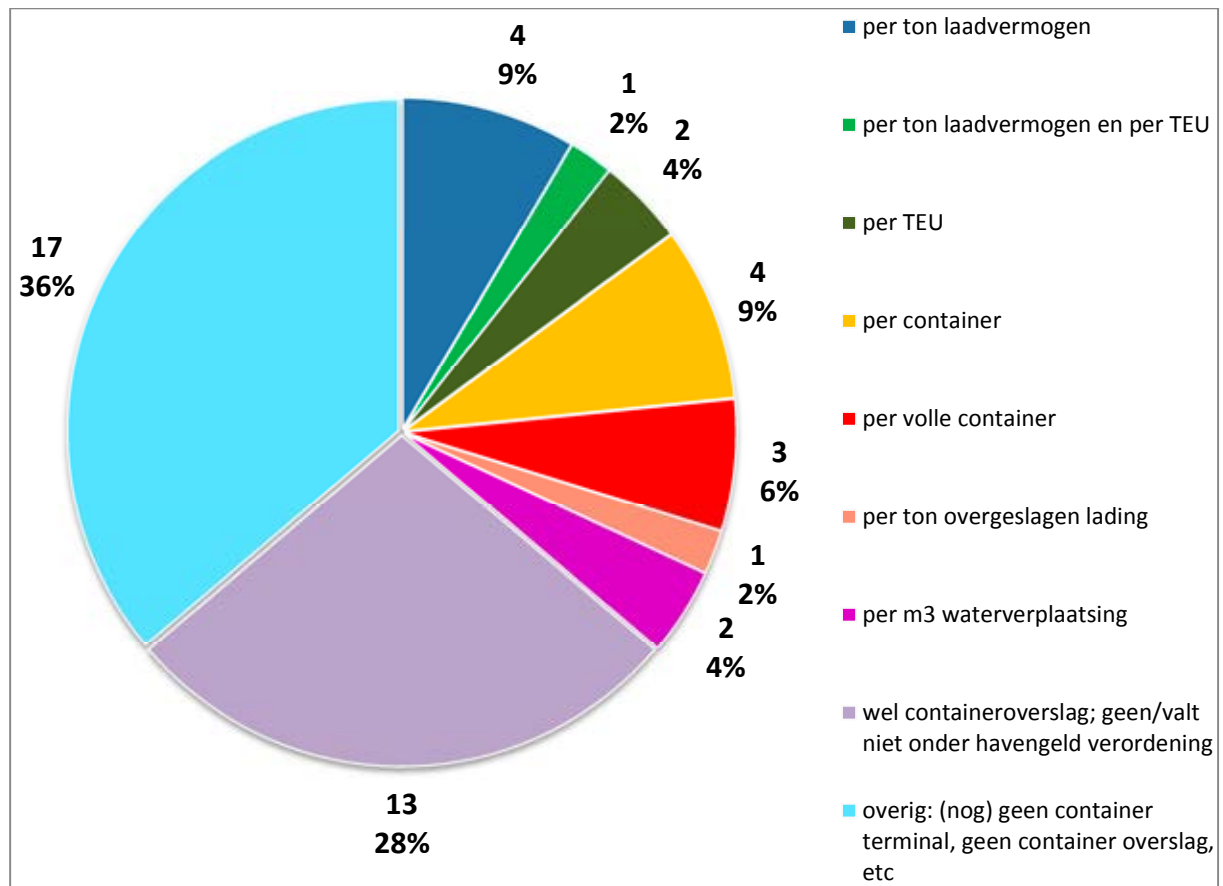
De terminalinventarisatie is afgeleid uit het project "IDVV Spoor 3 – Afstemming in de keten". Dit heeft geleid tot een overzicht van containerbinnenvaart terminals en de gemeenten waartoe zij behoren. Het overzicht van de gemeenten is weergegeven in Bijlage 1.

De figuur 2.1 geeft de onderverdeling voor 47 Nederlandse binnenhavens/terminals, die al dan die in het beheersgebied van een gemeente of havenschap vallen waar havengeld van toepassing is. In totaal liggen deze terminals in 43 verschillende plaatsen. Voor die gevallen waar er meerdere terminals gelegen zijn in een gemeente of havenschap zijn de terminals afzonderlijk in het overzicht meegenomen³.

Meer dan één derde van de onderzochte terminals behoort tot de groep "overig". Dit zijn 17 terminals in totaal. Dit betekent dat bij de desbetreffende overslaglocatie (nog) geen containerterminal is gevestigd of dat er op dit moment geen container overslag plaatsvindt. Voorbeelden hiervan zijn Veendam, Coevorden, maar ook nieuw geplande terminals zoals Weert-Cranendonck en Doesburg.

³ In gemeente Bergen op Zoom liggen bijvoorbeeld twee binnenvaart terminals, waar er bij Markiezaat Container Terminal (MCT) containeroverslag plaatsvindt en bij Overslag Terminal Bergen op Zoom (OTB) niet. Voor MCT geldt een heffing op basis van "ton laadvermogen en per TEU" en voor OTB "overig (nog) geen container terminal, geen container overslag, etc".

Figuur 2.1. Verdeling inning van havengelden voor (mogelijk) inland container overslaglocaties in Nederland



Uit figuur 2.1 kan worden afgeleid dat voor een groot deel⁴ van de geïdentificeerde locaties havengelden geen enkele barrière zijn voor het toepassen van bundelingsconcepten zoals hopen. Redenen zijn dat:

- er is geen terminal is of geen overslag plaats
- er geen havengeld wordt geheven
- de laad- en losfaciliteiten van de terminal in particulier eigendom zijn en/of van particulieren gepacht worden.

Enkele terminals waar geen havengeld van toepassing is: BCTN Nijmegen, Gorinchem, Alpherium te Alphen aan den Rijn, terminal Leeuwarden, terminal Oosterhout, Tiel, Ridderkerk, Westerbroek, Urk en Stein.

Dit wil overigens niet zeggen dat in de desbetreffende gemeente geen havengeld geïnd wordt (zie bijlage 1). Ook is het mogelijk dat deze terminals zelf havengeld innen wanneer "derden" gebruik maken van kade die in particulier eigendom is.

⁴ Zie lichtpaars en lichtblauw gearceerde delen, $36\% + 28\% = 64\%$

Verder valt op dat bij een beperkt aantal terminals in het binnenland de hoogte van het havengeld op basis van het laadvermogen of waterverplaatsing van het binnenvaartschip wordt berekend (circa 15%). Dit kan een barrière zijn voor bundeling van containerdiensten en kan samenwerking tussen barge-operators en inland terminals belemmeren, vooral in de situatie waarbij een schip incidenteel een deellading zou willen laden/losssen.

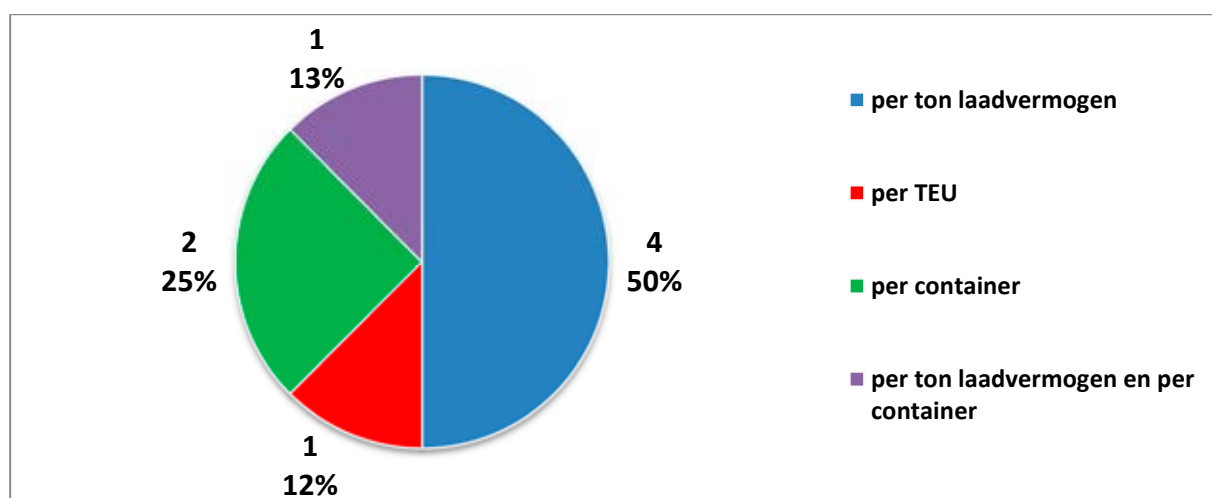
Bij circa 20% van de terminals vindt heffing plaats op basis van aantal, en in sommige gevallen specifiek volle, overgeslagen containers of TEU. Deze tariefstelling werkt minder belemmerend voor de bundeling van deelladingen of overslag bij terminals met weinig lading.

Het volledige overzicht van inland terminals, inclusief heffingsgrondslagen is weergegeven in Bijlage 1A.

2.1.2 Zeehavens

Naast inland terminals zijn ook de heffingsgrondslagen voor barge- /terminaloperators in zeehavens van Nederland onderzocht. Het gaat hierbij om terminals in de volgende zeehavens: Groningen Seaports, Harlingen, Port of Moerdijk, Port of Rotterdam, Zeeland Seaports, evenals de terminals in de Amsterdamse zeehavens die samen Regio Noordzeekanaal vormen: Beverwijk, Zeehaven IJmuiden / Velsen en Port of Amsterdam⁵. In figuur 2.2 is het overzicht van de heffingsgrondslagen per havenschap weergegeven. Een overzicht met terminals is weergegeven in Bijlage 1B.

Figuur 2.2. Verdeling inning van havengelden voor container overslaglocaties in Nederlandse Zeehavens



⁵ De keuze binnenhaven en zeehaven is vastgesteld op basis van de VERORDENING (EU) Nr. 1315/2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk. In deze verordening is Zaandam opgenomen als binnenhaven, terwijl IJmuiden/Velsen en Beverwijk gedefinieerd zijn als zeehaven.

Voor Beverwijk, Port of Amsterdam, Port of Rotterdam en Zeeland Seaports geldt een tarief op basis van ton laadvermogen van het schip. Bij de Port of Moerdijk geldt een hybride heffingsgrondslag: zowel op basis van ton laadvermogen als per container. Voor Harlingen geldt een heffingsgrondslag per TEU en Groningen Seaports (terminal Wijnne Barends in Delfzijl) past een tarief per container toe om de havengelden te berekenen.

Voor de terminals in Zeehaven IJmuiden / Velsen (MEO Container terminal in Velsen Noord en Container Stevedoring IJmuiden) geldt waarschijnlijk een specifieke regeling met de gemeente Velsen en/of het zeehavenbedrijf op basis van gedeeltelijk pachtgeld voor het gebruik van (gemeentelijk) terrein en overslag op basis van aantal containers. Om die reden is Zeehaven IJmuiden/Velsen in het overzicht weergegeven als "per container".

2.2 Kosten havengelden bij containervervoer per binnenvaart

2.2.1 Aandeel havengelden in transportkosten

Een schatting van het aandeel van havengelden in de transportkosten per binnenvaart kan op twee manieren worden bekeken. Enerzijds kunnen gemiddelde kosten per container voor een punt-punt of hop-concept worden afgewogen ten opzichte van de overslagkosten per move. Wanneer uitgegaan wordt van een overslag per container van € 45 en een havengeld tarief variërend tussen de € 1,00 en € 2,50 dan is het aandeel van havengeld in de kosten per container tussen de **2,2% - 5,6%**.

Anderzijds is het havengeld te benaderen vanuit het perspectief van de barge operator: Een schip van 110 meter die 320 dagen per jaar vaart tegen een dagtarief van € 1700,- komt uit op een omzet van € 544.000,-. Brandstofkosten⁶ zijn geraamd op € 241.920,- waardoor de totale kosten voor de operator uitkomen op € 785.920,-. Uitgaande van een abonnement in de Zeehaven van € 10.600,- op basis van 3000 ton laadvermogen en een jaarlijkse overslag van 16.000 containers (bij volledige overslag 2x per week 50 weken per jaar) à € 1,50 gemiddeld haventarieff per container, komen de totale kosten aan havengeld op € 36.600,-. De totale jaarlijkse kosten komen daarmee op € 822.520,-. Het aandeel van de havengelden op de totale jaarlijkse kosten is dan **4,4%**.

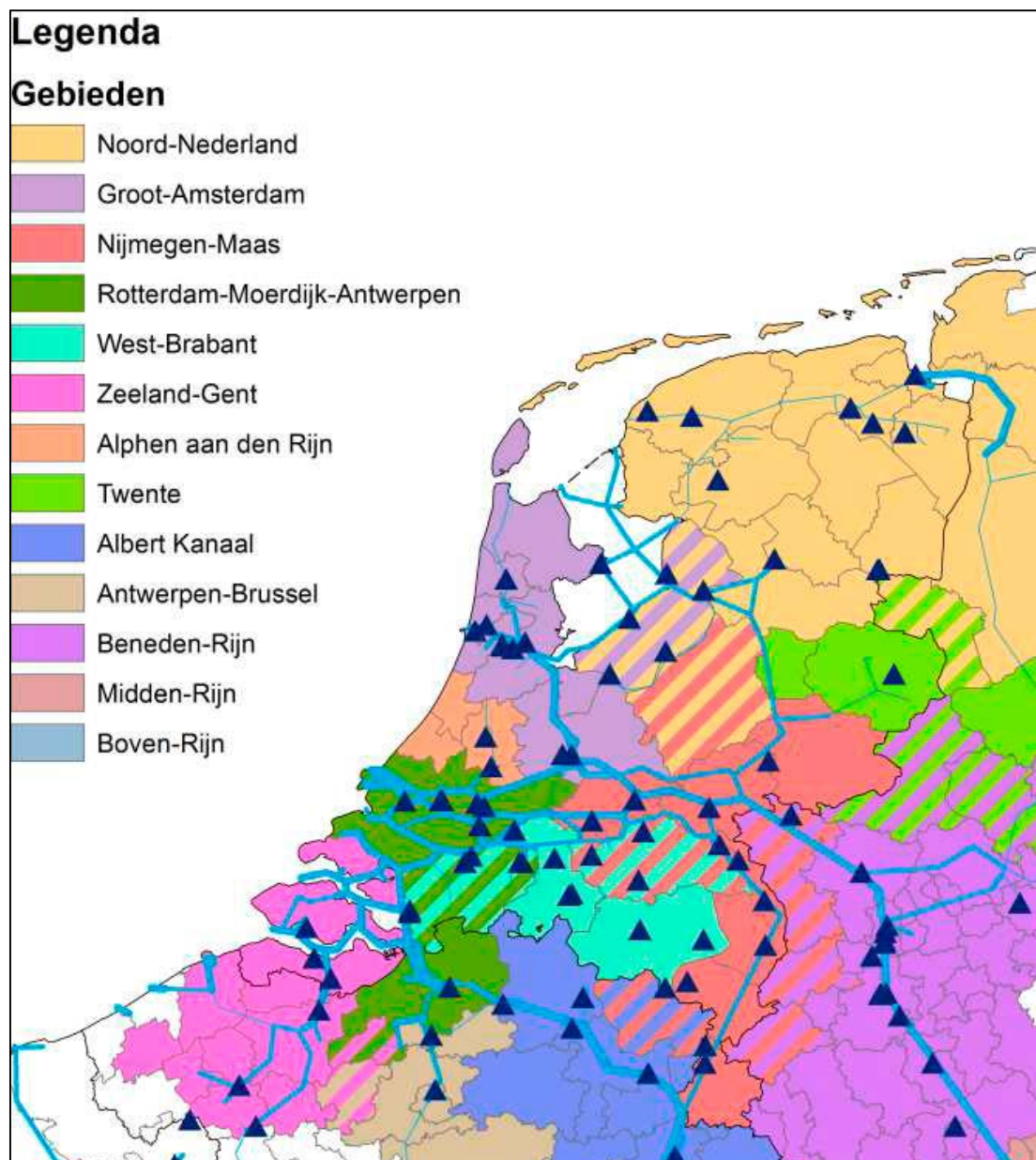
⁶ Brandstofkosten voor 3456 effectieve uren in die 320 dagen à 18 uren, waarvan 60% effectief

2.1.2 Verkenning kosten havengelden bij containervervoer

Om verder te onderzoeken waar de situatie rondom heffing van havengelden mogelijk tot barrières leidt of mogelijkheden biedt voor meer containeroverslag, zijn havengelden per gemeente/havenschap/terminal berekend aan de hand van de geïnventariseerde heffingsgrondslagen.

Daarbij wordt onderscheidt gemaakt tussen inland container terminals en terminals in zeehavens, onderverdeeld naar het vaargebied in Nederland. Hierbij is de indeling in vaargebieden toegepast zoals beschreven in het project "IDVV Spoor 3 – Afstemming in de keten" (zie ook figuur 2.3).

Figuur 2.3. Overzicht classificatie vaargebieden IDVV

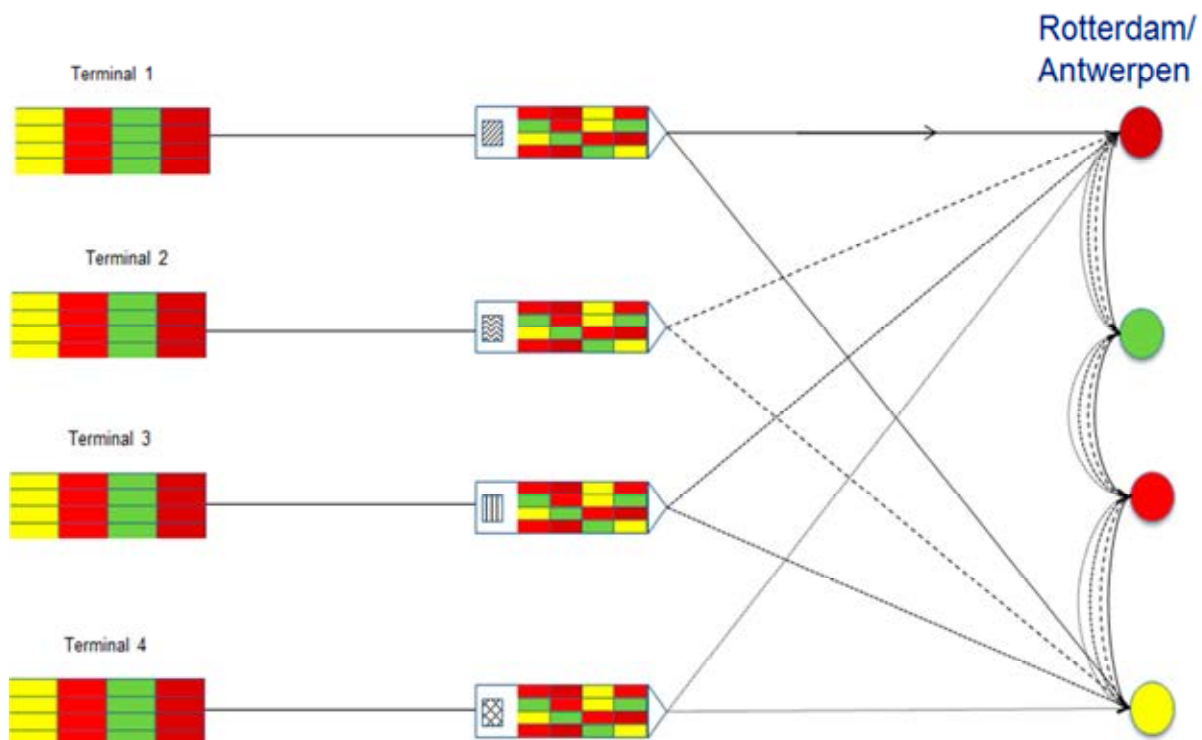


2.3 Traditioneel punt-punt-systeem

Dit concept betreft het vervoer van containers per binnenvaartschip tussen een zeehaven en een inland terminal, waarbij in zeehavens bij meerdere terminals wordt gehopt (zie onderstaande schema). Hierbij wordt per inland terminal telkens het volledige aantal containers geladen en gelost. De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd voor het berekenen van de kosten voor havengeld die van toepassing zijn:

- 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%.

Figuur 2.2 Schematische weergave punt-punt-systeem, vervoer tussen inland terminals en terminals in de zeehaven



Er is bij de berekeningen gebruik gemaakt van een aantal gestandaardiseerde scheepstypen⁷. Dit zijn de volgende schepen, waarbij de volgende uitgangspunten voor containeroverslag zijn toegepast zoals weergegeven in Tabel 2.1.

⁷ Rijkswaterstaat, Beknopte geschiedenis van binnenvaart en vaarwegen, 2010

Tabel 2.1 Overzicht type binnenvaartschepen en karakteristieken

Schip	Kempenaar	1000-ton	Europaschip	Rijnschip laags	3- Rijnschip laags	4- Jowi- klasse	Koppelverband
Lengte [m]	55	73	86	110	110	135	186
Breedte [m]	6,6	7,2	9,5	11,45	11,45	17	11,45
Diepgang [m]	2,5	2,5	2,8	3,2	3,2	3,6	3,2
Laadvermogen [Ton]	550	1000	1800	3000	3000	4500	6000
Waterverplaatsing [m3]	635,25	919,8	1601,32	2821,28	2821,28	5783,4	4770,528
TEU's	24	48	90	156	204	398	368
Effectief beladen	14,64	29,28	54,9	95,16	124,44	242,78	224,48
o.b.v. [10 ton/TEU]	146,4	292,8	549,0	951,6	1244,4	2427,8	2244,8
vol	3,3	6,6	12,3	21,3	27,9	54,4	50,3
leeg	1,4	2,8	5,3	9,1	11,9	23,3	21,6
totaal	4,7	9,4	17,6	30,5	39,8	77,7	71,8
vol	3,5	7,0	13,1	22,6	29,6	57,8	53,4
leeg	1,5	3,0	5,6	9,7	12,7	24,8	22,9
totaal	5,0	10,0	18,7	32,4	42,3	82,5	76,3
Containers	9,7	19,3	36,2	62,8	82,1	160,2	148,2
TEU-factor	1,51						

2.3.1 Kosten havengeld bij laden lossen totale containercapaciteit

In bijlage 2A t/m 3B zijn de resultaten van de analyse voor het punt-punt-systeem weergegeven bij overslag van de volledige lading containers voor bovengenoemde schepen. Hierbij is aangenomen dat op de inland terminal de volledige hoeveelheid containers geladen en gelost wordt aan de hand van de bezetting van het schip (zie uitgangspunten). Uitgegaan is van kosten die de terminaloperator of barge-operator moet betalen bij **incidenteel bezoek** voor het havengeld, per keer dat het betreffende schip de terminal bezoekt. In deze berekening is dus geen rekening gehouden met eventuele mogelijkheden om abonnementen af te sluiten om kosten te verlagen.

Een belangrijke toevoeging is dat, omwille van de vergelijkbaarheid, bij de analyse geen milieu-/Green Award kortingen zijn toegepast. Ook zijn alle tarieven exclusief de BTW van 21% voor zover dit op basis van de verordening kan worden onderscheiden. Het overzicht in bijlage 2B geeft een kostenoverzicht voor havengeld dat per keer voor het desbetreffende schip geïnd wordt per container (o.b.v. capaciteit schip). Dit geldt voor barge-operators die incidenteel een haven bezoeken en voor de terminals waarbij het niet mogelijk is om een abonnement af te sluiten.

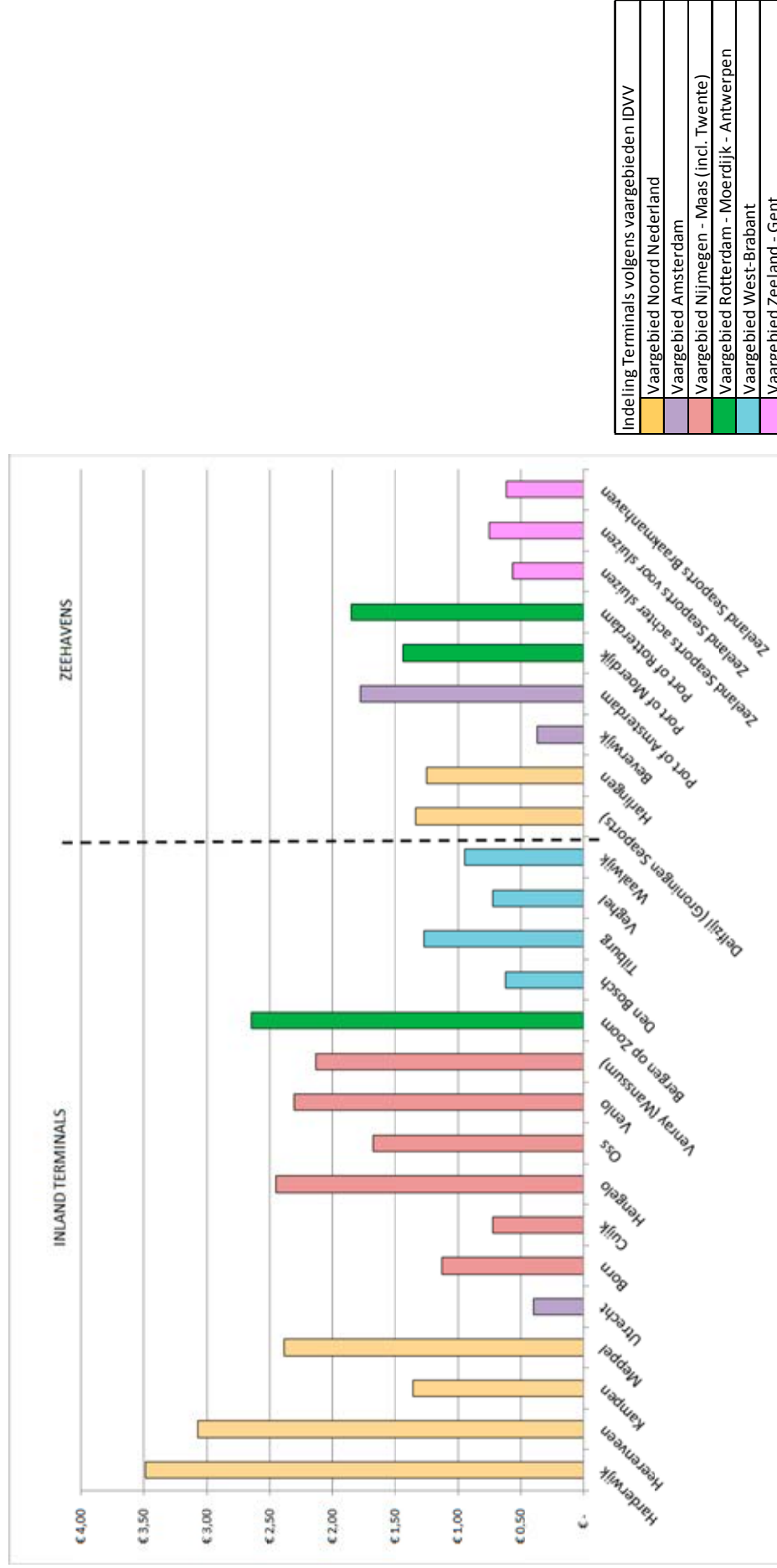
In figuur 2.4 zijn havengeld tarieven voor de verschillende gemeenten opgenomen voor een frequent ingezette container lichter van 110 meter (Groot Rijnschip), tenzij de maximaal toelaatbare afmetingen van de vaarweg die de container terminal ontsluit niet toereikend zijn. In dat geval zijn havengeld tarieven weergegeven van een kleiner schip dat aan de maximale toelaatbare afmetingen van de vaarweg voldoet. Tarieven voor zowel kleinere als grotere schepen zijn weergegeven in Bijlage 2B. In figuur 2.4 geldt voor het Groot Rijnschip dat de havengelden voor de verschillende locaties gebaseerd zijn op (zie ook tabel 2.1):

- het laadvermogen van schip: 3000 ton voor 4-laags 110 meter schip met een capaciteit van 204 TEU;
- op basis van m³ waterverplaatsing van het schip;
- het aantal overgeslagen containers: 164 in totaal zowel 82 laden als 82 lossen bij een 4-laags 110 meter schip;
- het aantal volle overgeslagen containers, onderverdeeld in 20-voets: dit zijn er bijna 2x 58 containers bij een 4-laags 110 meter schip, bijna 28 "20-voets" en 30 "40-voets" containers.

De uitkomst geeft verschillen tussen een 110 meter schepen (of kleiner indien 110 meter de maximum toelaatbare afmetingen overschrijdt) die per ton laadvermogen of m³ waterplaatsing worden aangeslagen en schepen die per (volle) container of TEU havengeld afdragen.

Terminals waar een hoger tarief geldt, zoals: Harderwijk, Heerenveen, Meppel, Hengelo en Bergen op Zoom, kunnen bij frequent bezoek gebruik maken van een abonnement (toegepast voor 2x bezoek per week voor 50 weken per jaar). Dit kan de kosten voor het havengeld per container per bezoek aanzienlijk verlagen, zie onderstaande figuur 2.5 en bijbehorende legenda.

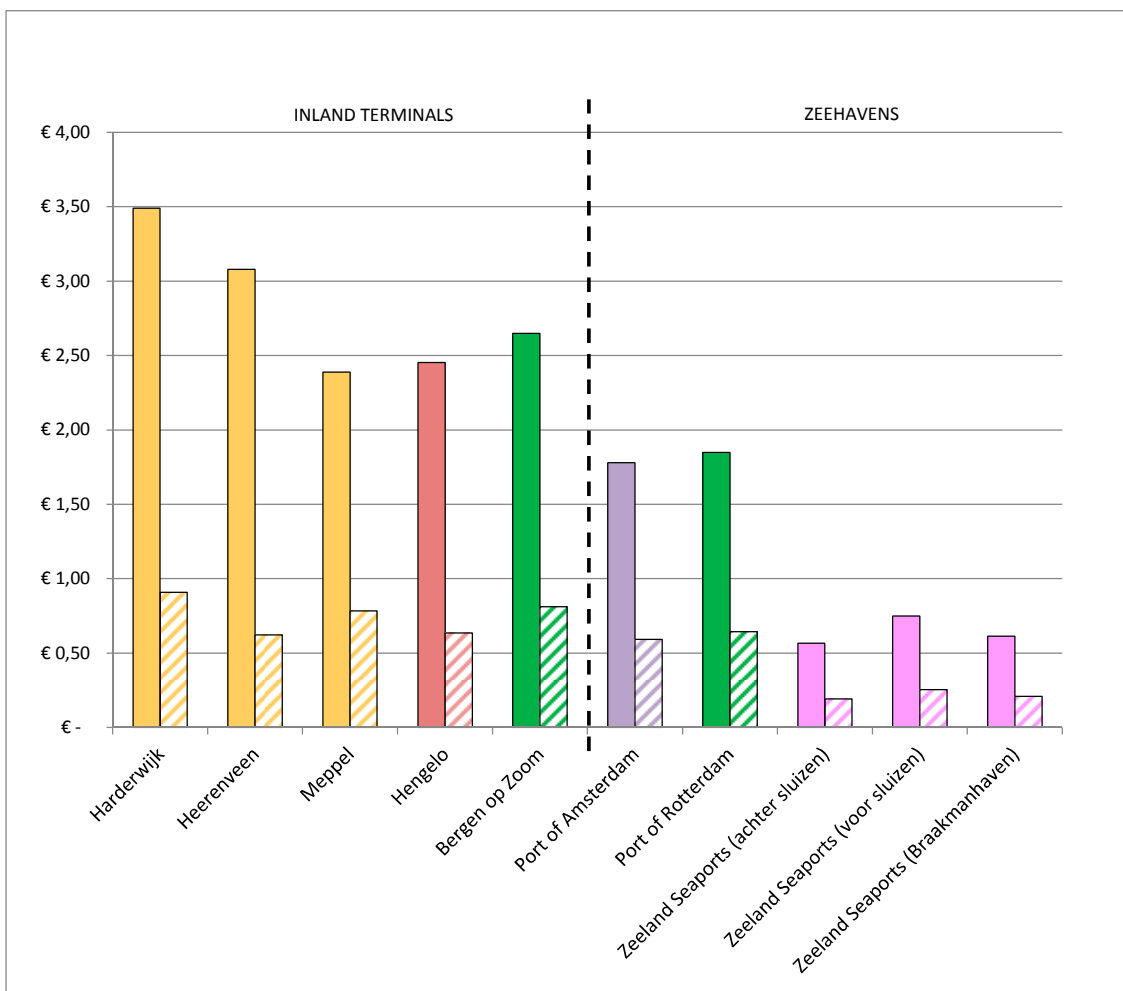
Figuur 2-4. Kosten havengeld per container per bezoek - bij het laden en lossen van de totale containercapaciteit van een 110m schip (exclusief abonnement).



2.3.2 Kosten havengeld bij laden lossen totale containercapaciteit gebruikmakend van een abonnement

De resultaten in figuur 2.5 geven duidelijk weer dat abonnementen de kosten per container voor het havengeld fors kunnen verlagen voor de operator. Echter, een voorwaarde is dat het schip regelmatig de terminal moet aandoen. Dit is van toepassing als er voldoende volume en regelmaat aanwezig is voor inzet van schepen die heen-en-weer pendelen tussen zeehaven en binnenhaven. In het voorbeeld is uitgegaan van een vaarschema van 2x per week gedurende het jaar bij volledig laden/lossen schip.

Figuur 2.5. Vergelijking kosten havengeld per container: incidenteel bezoek vs. bezoek met frequentie van 2x per week, 50 weken per jaar - bij het laden en lossen van de totale containercapaciteit van een 110m schip.



Legenda indeling Terminals volgens vaargebieden IDVV		
Per bezoek/reis	Abonnement	
		Vaargebied Noord Nederland
		Vaargebied Amsterdam
		Vaargebied Nijmegen - Maas (incl. Twente)
		Vaargebied Rotterdam - Moerdijk - Antwerpen
		Vaargebied Zeeland - Gent
Per bezoek / Reis	Kosten havengeld per container per reis / bezoek haven	
Abonnement	Kosten abonnement per container bij 100 bezoeken per jaar (2x p.w. à 50 weken)	

Het omslagpunt wanneer het goedkoper is om een kwartaal- of jaarabonnement te nemen voor het schip in vergelijking met incidenteel / per bezoek havengeld te betalen is verschillend per binnen- en zeehaven:

- Harderwijk – bij meer dan 26 bezoeken per jaar;
- Heerenveen - bij meer dan 20 bezoeken per jaar;
- Meppel - bij meer dan 33 bezoeken per jaar;
- Hengelo - bij meer dan 25 bezoeken per jaar;
- Bergen op Zoom - bij meer dan 31 bezoeken per jaar;
- Port of Amsterdam - bij meer dan 33 bezoeken per jaar;
- Port of Rotterdam - bij meer dan 35 bezoeken per jaar;
- Zeeland Seaports - bij meer dan 34 bezoeken per jaar.

2.3 Rondvaartconcept

In het containervervoer per binnenvaartschip wordt het steeds gebruikelijker dat containerschepen meerdere inland terminals aanlopen in hun vaarschema om lading te bundelen. Dit wordt ook wel 'hoppen' genoemd, zie figuur 2.6. Het gevolg is een efficiëntere dienstverlening, omdat er meer afvaarten per week aangeboden kunnen worden.

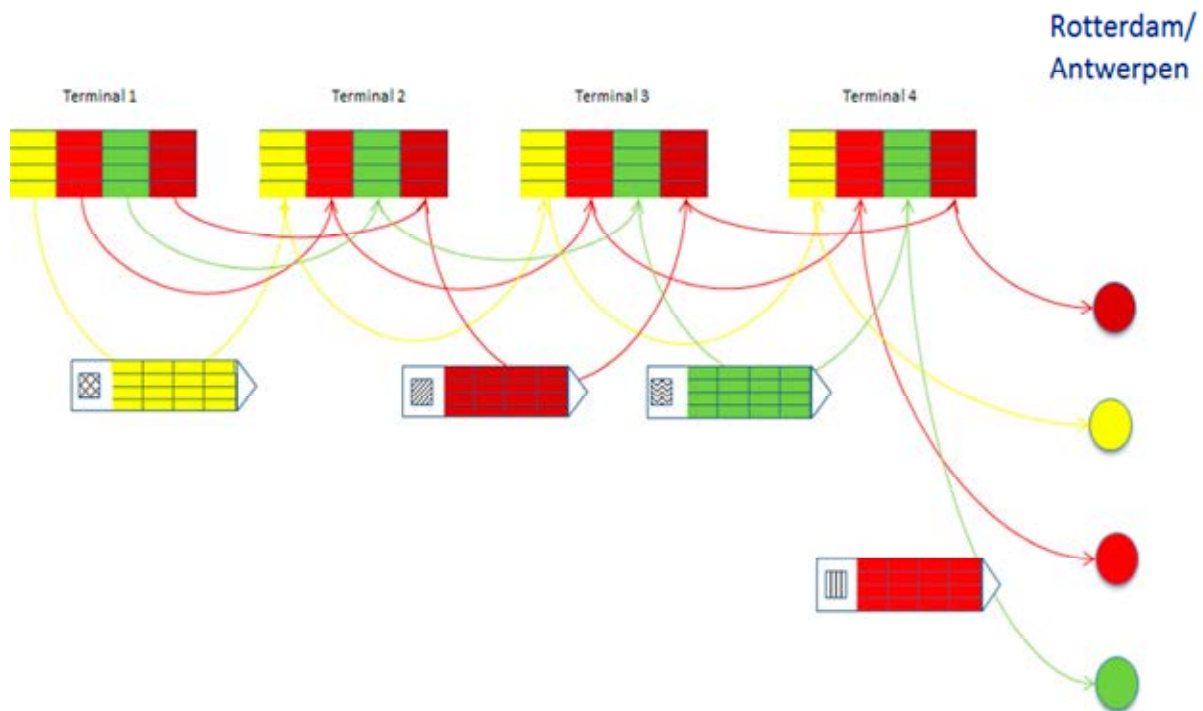
Hoge kosten voor havengelden kunnen echter een barrière vormen voor dit logistieke concept, met name als op basis van ton laadvermogen of m³ waterverplaatsing van het schip het havengeld wordt berekend. Dit geldt nog sterker als er sprake is van incidentele bezoeken waarbij het niet economisch rendabel is om abonnementen af te sluiten (indien mogelijk).

In de studie '*Grondslagen haven- en kadegelden binnenvaart*', in opdracht van *Connekt in het kader van het IDVV programma (spoor 2)*, *Panteia (2013)*' is een eerste analyse gedaan naar de effecten van havengelden op het overslaan van deelladingen.

In deze studie worden dezelfde voorwaarden toegepast als in voorgaande studie, waarbij is gerekend met een overslag van 20 TEU per keer. Ongeacht de capaciteit van het schip geldt hierbij:

- 30% betreft lege containers: 6 containers;
- 32% betreft 20-voets containers: ruim 6 containers;
- 68% betreft 40-voets containers: bijna 7 containers;
- Totaal is 20 TEU, wat overeenkomt met 13,2 containers.

Figuur 2.6 Rondvaartconcepten: 'Hoppen'



In figuur 2.7 zijn de havengelden per havenschap/gemeente/terminal weergegeven voor een schip van maximaal 110 meter. Aangenomen is dat in totaal 20 TEU (ca. 13 containers) worden overgeslagen op de terminal in het achterland. Wanneer de desbetreffende gemeente de mogelijkheid biedt abonnementen af te sluiten is uitgegaan van de kosten havengeld per container bij een "hop" op basis van een abonnement, tenzij er in de gemeente / het havenschap ook tarieven gelden voor de overslag van containers. Bijvoorbeeld hanteert de gemeente Bergen op Zoom een tarief voor de overslag per TEU bij een maximale overslag van 24 TEU.

Uit de analyse blijkt dat er aanzienlijk hogere kosten zijn voor het overslaan van deelladingen (20 TEU) bij inland-terminals en zeehavens waarbij havengeld geïnd wordt op basis van laadvermogen of waterverplaatsing. Dit kan een barrière vormen voor toepassen van hop concepten.

Opgemerkt wordt dat vrijwel iedere barge-/terminal operator een abonnement heeft voor de Port of Rotterdam, doordat de terminals in deze zeehaven zeer regelmatig worden

bezocht. Daarbij wordt, met name in de haven van Rotterdam, reeds "gehopt" door import-/export containers bij de verzamelen of brengen die door verschillende rederijen zijn of worden vervoerd en dus bij verschillende (deep-sea) container terminals worden overgeslagen.

Ook de barge-/terminals operators die gevestigd zijn in de Port of Amsterdam en in het beheersgebied bij één of meerdere terminals frequent laden/lossen, zullen logischerwijs een abonnement afsluiten.

Hoge kosten voor havengeld bij het overslaan van deelladingen biedt ook een kans. Het is zeer goed denkbaar dat optimalisaties economisch aantrekkelijk worden zodra een andere heffingsgrondslag van toepassing is, bijvoorbeeld een tarief per container in plaats van een tarief per ton laadvermogen. Het aanpassen van de systematiek kan als middel worden gebruikt voor het aantrekken van meer lading via de binnenvaart.

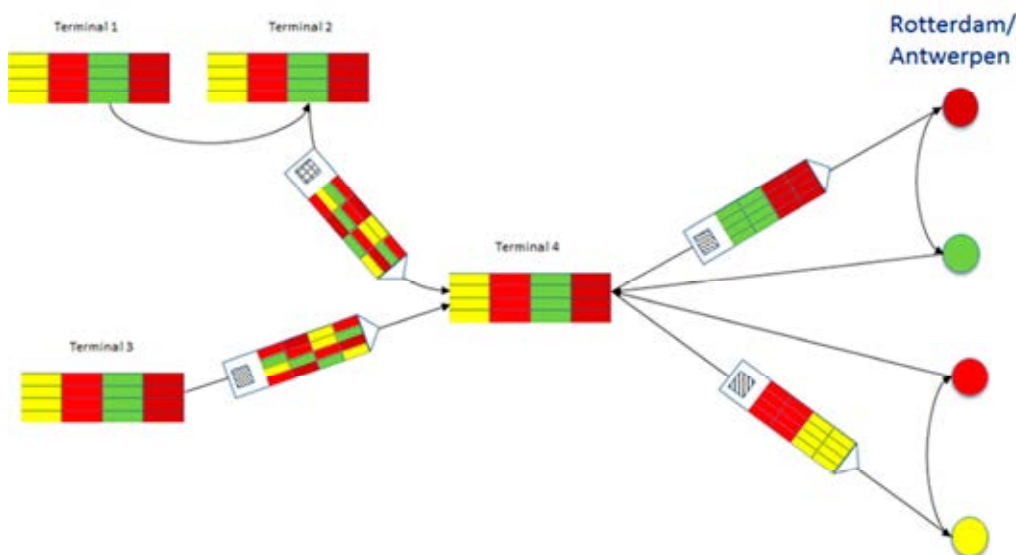
Wanneer bijvoorbeeld de Port of Amsterdam zou besluiten een tarief per overgeslagen container in te voeren, dan zou het voor intermodale dienstverleners aantrekkelijker zijn om vanuit Noord-Nederland incidenteel een kleiner aantal containers uit te wisselen of bij te laden in de haven van Amsterdam. Dit kan zorgen voor een hogere frequentie van transportdiensten via binnenvaart en tot hogere beladingsgraden en lagere kosten. Een verhoogde kwaliteit en lagere kosten resulteren in een betere concurrentiepositie van binnenvaart ten opzichte van wegvervoer. Het is denkbaar dat verladers dan meer gebruik gaan maken van vervoer per binnenschip.

2.4 Hub & Spoke en havengelden

Bij een hub en spoke concept kan onderscheid gemaakt worden naar verschillende twee hoofdvarianten:

- 1) Een **volledige hub**: d.w.z. alle containers worden uitgewisseld met de terminal en gesorteerd waarbij schepen pendelen tussen de hub-terminal in het achterland en de terminals in de zeehaven enerzijds en andere schepen pendelen tussen de hub en terminals in het achterland, zie figuur 2.8.

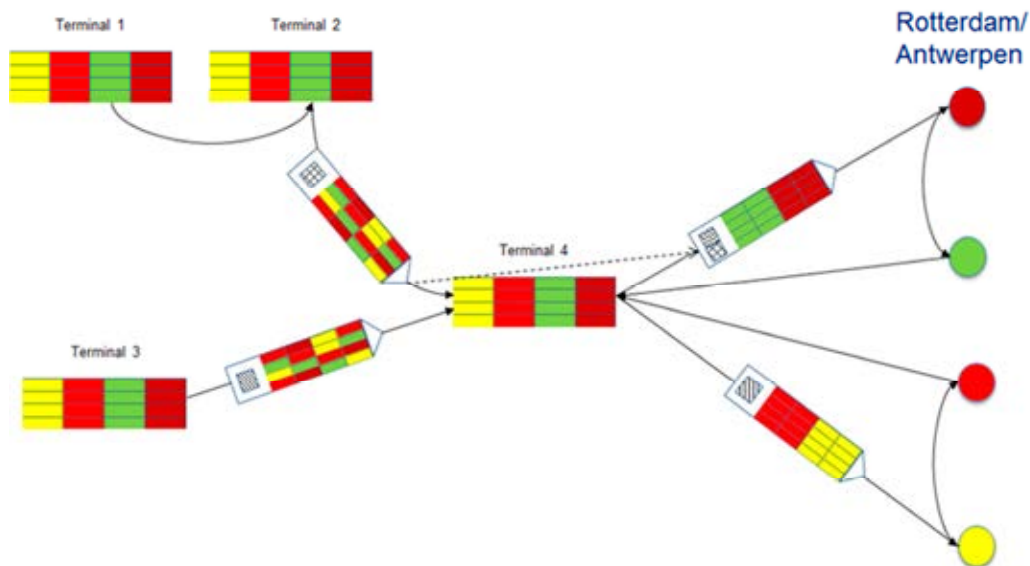
Figuur 2.8 Schematische weergave hub en spoke netwerk containerbinnenvaart



- 2) Een **gecombineerd hub/hop netwerk**: d.w.z. er is sprake van het uitwisselen van gedeeltes van schepen, waarbij reeds halfvolle schepen voor een bepaalde bestemming bijgeladen worden (deellading, = hop) op de hub terminal en waarbij lading ook wordt gelost om meegenomen te worden door een ander schip (uitwisselen, = hub). Zie ook figuur 2.9.

In het geval van een hub en spoke systeem is er sprake van een extra overslagbeweging op de hub terminal ten opzichte van een situatie met punt-punt verbindingen of hopen langs meerdere terminals in het achterland. In bepaalde situaties kunnen hubs meerwaarde bieden, doordat efficiency en kwaliteitswinsten worden behaald in het transport. Het groeperen/sorteren en bundelen van lading leidt tot een hogere beladingsgraad, mogelijke inzet van grotere schepen, grotere call sizes door specialisatie op herkomst/bestemming, kortere verblijftijd in zeehavens en tot hogere frequenties. Deze verbetering van efficiency en kwaliteit kan vervolgens meer lading aantrekken, waardoor opnieuw efficiencyslagen gemaakt kunnen worden.

Figuur 2.9 Schematische weergave hub en spoke netwerk containerbinnenvaart



De haalbaarheid van hub & spoke netwerken is uitgebreid onderzocht in het rapport van Ab Ovo en Panteia *"Hub & Spoke in de containerbinnenvaart, impact en haalbaarheid in theorie en praktijk"*, oktober 2013.

Voor deze studie naar effecten van havengelden in de containerlogistiek is van belang wat de situatie is met betrekking tot havengelden op de terminal die als hub fungeert in het netwerk. In principe zijn er twee moves extra nodig: de container wordt gelost van een schip, in de stack geplaatst op de hub-terminal en wordt later vanuit de stack op een ander schip geladen waarna de container de reis vervolgt. Voor het uitvoeren van deze moves om lading uit te wisselen zal een schip aan de kade moeten liggen en havengeld moeten betalen (indien van toepassing). Logischerwijs is de gedachte dat er veel meer havengeld betaald moet worden in vergelijking met een situatie waarin er punt-punt gevaren wordt tussen de inland terminal en de terminals in de zeehaven.

Echter, zoals bleek uit de inventarisatie, is havengeld niet altijd van toepassing. Voorbeelden zijn Oosterhout, Gorinchem, Nijmegen, Ridderkerk en Tiel. Havengeld als gevolg van calls van schepen bij de hub-terminal levert in deze situatie dus geen beperkingen op.

Bovendien is een effect van een hub-spoke systeem dat de efficiency van de scheepvaart sterk kan verbeteren. Een vergelijking tussen verschillende systemen laat zien dat er

minder schepen nodig zijn om dezelfde vervoersprestatie te leveren⁸. De schepen die in een hub systeem pendelen tussen inland terminals en de hub, hoeven geen abonnement te hebben voor Rotterdam. Dit betekent dat door specialisatie het aantal schepen teruggebracht kan worden dat 'dure' havens aanloopt. Een hub kan er ook voor zorgen dat er gebundeld wordt tot volle scheepsladingen, zodat per saldo de kosten per container lager uitkomen⁹. Door deze effecten kan er dus juist sprake zijn van lagere kosten voor havengeld als er rekening gehouden wordt met de totale effecten op systeemniveau. Bij de hub-en-spoke variant is de specifieke situatie dus zeer sterk bepalend. Er kunnen daardoor geen algemene conclusies worden getrokken.

Overslagkosten bij de hub terminal in relatie tot havengelden

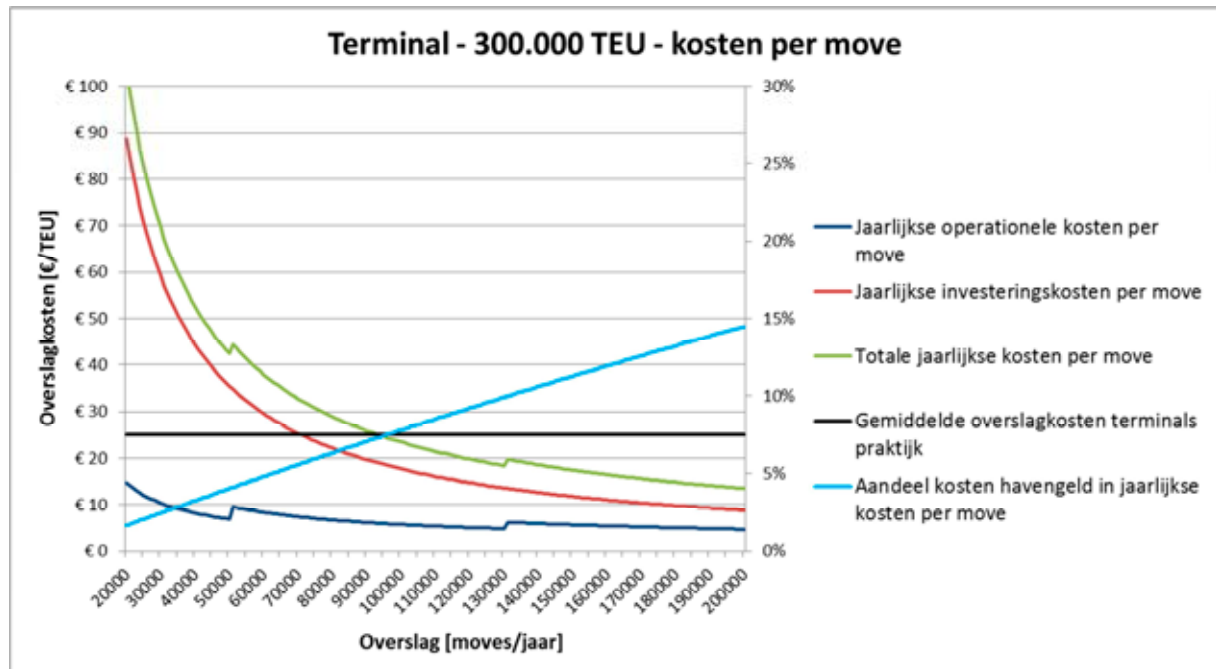
Bij een hub kan de reductie op de kosten voor de schepen groter zijn dan de meerkosten door de toegenomen overslagbewegingen. Sterk bepalend daarin is het tarief dat de hub rekent per move. De totale kosten van een terminal worden vooral veroorzaakt door de kosten voor de aanleg van de terminal (kade, kranen, etc.). Dit zijn vaste bedragen, zogenaamde 'sunk costs'. Deze kosten zijn al gemaakt zijn en kunnen niet meer ongedaan gemaakt worden. Het overslagtarief kan sterk wisselen, afhankelijk van de situatie (aanleg subsidies) en de mate waarin de terminal overslagbewegingen wil aantrekken om de bezetting van de terminal te verbeteren en de restcapaciteit wil benutten om zodoende meer dekking te hebben voor de vaste kosten (zie figuur 2.10). In deze situatie kan een terminal lage tarieven hanteren die een positieve bijdrage leveren aan de exploitatie. Een overweging voor de hub om lage overslagtarieven te rekenen is ook dat de hub terminal meer verbindingen en hogere frequenties krijgt, waardoor deze aantrekkelijk wordt voor klanten, ook voor aanvullende diensten.

Te zien is dat de directe operationele kosten (exclusief sunk costs) voor grote terminals vrij beperkt kunnen zijn, het gaat om bedragen van 5 à 10 euro per move. Daardoor kan havengeld per container een significante impact hebben tot circa 15% (uitgaande van kosten havengeld à € 1,50 per move). Zie ook figuur 2.10.

⁸ Zie bijlagenrapport rapport Panteia en Ab Ovo "Hub & Spoke in de containerbinnenvaart, impact en haalbaarheid in theorie en praktijk", oktober 2013.

⁹ in geval van afrekenen op basis van bruto laadvermogen of waternverplaatsing van het schip

Figuur 2.10 Schatting kosten per overslag bij een terminal capaciteit van 300.000 TEU



2.5 Havengeld als incentive voor Hub & Spoke en rondvaartconcepten

Op basis van literatuuronderzoek en analyse met rekenmodellen is in 2013 geconcludeerd in het genoemde rapport van Panteia en Ab Ovo dat er kansen zijn voor de ontwikkeling van een hub als er sprake is van de volgende omstandigheden:

- Terminal ligt op of nabij een kruising tussen vaargebieden en/of modaliteiten;
- Schaa sprong is mogelijk in transportcapaciteit, bijvoorbeeld een extra laag containers of inzet van grotere schepen (lagere transportkosten versus kosten overslag);
- In vaargebieden met deelladingen en/of versnippering;
- Onbalans tussen import en export stromen (doorgebruik lege containers);
- Potentie om continentale lading aan te laten sluiten op netwerken voor (maritiem) containervervoer.

Hierbij valt in Nederland te denken aan de volgende locaties die zich kwalificeren als kansrijk gebied om een hub terminal te ontwikkelen:

- **Amsterdam** voor de ontsluiting van Noord Nederland (via IJsselmeer)
 - ⇒ Wanneer de haven Amsterdam als hub zou worden gebruikt en met efficiënte en frequente diensten vaargebied Noord-Nederland en Rotterdam-Moerdijk-Antwerpen ontsluit, dan kan voor specifieke schepen abonnementen worden afgesloten die leiden tot lage kosten havengelden per container.
 - ⇒ Kansen zijn er voor de haven Amsterdam wanneer naast de huidige grondslagen, voor binnenvaart containerschepen, een heffingsgrondslag per container wordt ingevoerd. Een andere optie is het afrekenen op basis van de werkelijke (korte) verblijfstijd. Dit zou ertoe kunnen leiden dat incidenteel schepen tussen vaargebieden Noord-Nederland en de haven van Rotterdam en Antwerpen, een extra stop in Amsterdam kunnen maken voor het overslaan van deelladingen.
- **Utrecht** vanwege de centrale ligging (continentaal vervoer) en tevens nabij kruising van vaarwegen (Amsterdam en Noord-Nederland mogelijk met Oost-West verkeer)
 - ⇒ Utrecht ligt gunstig als hub en er moet havengeld betaald worden. In Utrecht wordt er het havengeld berekend op basis van het aantal overgeslagen eenheden en het tarief is relatief laag. Daardoor zijn de bijkomende kosten in geval van een extra overslag in Utrecht relatief beperkt.
- **Nijmegen** vanwege de gunstige ligging voor continentaal verkeer, kruising van Maas- en Rijnkorridor en schaaleffect in transport
 - ⇒ Bij BCTN in Nijmegen is er geen havengeld van toepassing, de kade en terminal is in volledig eigen beheer. Hierdoor is er geen enkele barrière. Nijmegen ontwikkelt zich momenteel als een hub terminal.
- Regio **Moerdijk/Gorinchem** vanwege de kruising van vaargebieden R'dam-Antwerpen met Rijnkorridor
 - ⇒ In Gorinchem (LCG) is er geen havengeld van toepassing, geen barrière.
 - ⇒ Ook in Ridderkerk (Groenenboom Containertransferium) is geen havengeld van toepassing. Er worden op de terminal regelmatig containers uitgewisseld door containerrederijen en terminaloperators voor Antwerpen en Rotterdam.
 - ⇒ Voor Moerdijk is er wel havengeld van toepassing, maar de kosten kunnen op basis van aantal overgeslagen eenheden worden vastgesteld.

- Regio **Zeeland/West-Brabant** vanwege de link naar Noord-Frankrijk (Seine-Schelde) en ook de koppeling met Rotterdam Antwerpen en Rijn-corridor.
 - ⇒ Ondanks dat de basistarieven van Bergen Op Zoom redelijk hoog zijn, is er een tarief voor havengelden per TEU van toepassing bij een maximale overslag van 24 TEU. Dit is vooral gericht op het faciliteren van overslag van deelladingen, oftewel een "hop-tarief". Wanneer meer lading dan 24 TEU wordt overgeslagen, bijvoorbeeld 40 TEU, dan verdubbelen ongeveer de kosten van havengelden per container (ca. € 5,- per container, bij abonnement).
 - ⇒ Alhoewel de tarieven in Terneuzen relatief laag liggen, wordt het havengeld wel op basis van het bruto laadvermogen vastgesteld. Dit is minder problematisch voor volledige hubs (alle lading wordt dan toch uitgewisseld). Doordat het basis tarief laag is, vormen de kosten voor het havengeld per container geen barrière.

3. Reacties terminaloperators en gemeentes

Met een groot aantal marktpartijen is contact opgenomen om na te gaan of container terminals havengeld aan een gemeente of havenschap afdragen voor de overslag van containers. Daarnaast is gevraagd of de aanpassing van de huidige lokale inning van havengelden of de havengelden bij terminals in andere vaargebieden, kansen biedt voor het toepassen van innovatieve concepten. De reacties van terminal operators zijn in dit hoofdstuk gebundeld weergegeven per vaargebied (zie figuur 2.3, pagina 14).

Daarnaast is bij een beperkt aantal lokale overheden nagegaan in hoeverre er ruimte bestaat voor aanpassingen en havengeld als incentive te gebruiken voor het vervoeren van meer lading per binnenvaart.

3.1 Vaargebied Noord-Nederland

3.1.1 Bundeling in het noorden

Voor container terminals in het noorden van Nederland vormen de havengelden geen beperking voor de overslag van containers. Waar havengeld geheven wordt: Harlingen (per TEU), Delfzijl (per container – betaald door lichtermaatschappijen), Heerenveen (per ton laadvermogen), Kampen (per overgeslagen container) en Meppel (per ton laadvermogen), wordt het havengeld niet als hinderlijk ervaren. In Leeuwarden en Westerbroek betalen de operators geen havengeld. Hierdoor is havengeld bijvoorbeeld geen beperking voor het bijladen van containers in Westerbroek op diensten tussen Delfzijl en Rotterdam. Ook zijn er vanuit het noorden diensten waarbij soms bijgeladen wordt in Heerenveen (wanneer er voldoende lading is) en laden schepen bij in Utrecht. Zeker wanneer inning van de havengelden per TEU of container plaatsvindt, heeft dit een faciliterend effect bij het bundelen van deelladingen in vaargebied Noord-Nederland.

3.1.2 Havenbedrijf Meppel – Kampen - Zwolle

Één van de havens met een relatief hoog tarief havengeld per container bij (incidentele) overslag van deelladingen betreft de haven van Meppel. Dit terwijl de ligging van de terminals mogelijkheden biedt voor samenwerking met andere binnenvaartdiensten in de regio, bijvoorbeeld Kampen. Meppel kent een heffingsgrondslag op basis van ton laadvermogen, terwijl Kampen een heffingsgrondslag per container hanteert.

Op 21 december 2013 hebben de gemeenten Zwolle, Kampen en Meppel een intentieovereenkomst gesloten voor een intensieve samenwerking op het gebied van logistiek en havens. De overeenkomst heeft als doel te onderzoeken op welke manier een gezamenlijk havenbedrijf opgericht kan worden. Door de haventerreinen van de drie

gemeenten als één haven te organiseren en in de markt te zetten, kan de regio zich sterker profileren. De organisatie van één havenbedrijf biedt de mogelijkheid de heffingsgrondslagen voor havengelden opnieuw vast te stellen voor het nieuwe havenschap. Daardoor is het denkbaar dat de kosten voor havengeld per container bij Meppel zouden kunnen dalen als bijvoorbeeld afgerekend wordt op basis van het aantal overgeslagen containers.

3.1.3 Kansen voor uitwisselen/bijladen in Amsterdam vanuit Noord-Nederland

Enkele terminal operators in Noord Nederland geven aan dat een aanpassing van de grondslag van havengelden in de haven van Amsterdam kansen biedt voor betere benutting van diensten. Van/naar Amsterdam kunnen meer containers per binnenvaart vervoerd worden (met name lege containers die vrijkomen door de import van cacao). Deze (lege) containers kunnen bijgeladen worden op bestaande diensten tussen Noord-Nederland en Rotterdam/Antwerpen. Als de mogelijkheid ontstaat om in de haven van Amsterdam havengeld per overgeslagen container te betalen of per werkelijke verblijftijd kan dit een modal shift opleveren.

3.2 Vaargebied Groot Amsterdam

3.2.1 Port of Amsterdam

De huidige tarieven in de haven van Amsterdam zijn iets lager dan in Rotterdam. Wanneer binnenvaartoperators frequent (2x per week) in de haven van Amsterdam een groot aantal containers overslaan (zie voorbeeld paragraaf 2.2 bij toepassing abonnementen), zijn de kosten havengelden per container laag. Echter voor het incidenteel overslaan van deelladingen gaan de kosten havengeld fors omhoog.

De inning van havengelden bij Amsterdam gaat via Waternet¹⁰. Het havenbedrijf Amsterdam heeft aangegeven dat de gemeentelijke verordening van 2014 wordt gedefiscaliseerd. De inning van havengelden per 1 januari 2015 wordt overgenomen door het Havenbedrijf Amsterdam. Voor het vaststellen van nieuwe tarieven voor binnenvaartschepen is meer inzicht gewenst in de stromen die per binnenvaart in de haven van Amsterdam worden overgeslagen. Met name geldt dit voor de overslag van containers. Jaarlijks wordt ongeveer 400.000 TEU overgeslagen per binnenvaart in de haven van Amsterdam. Port of Amsterdam bekijkt momenteel mogelijkheden om andere grondslagen toe te passen voor het havengeld. Hierbij kijkt het havenbedrijf naar de mogelijkheid om de tarifiering voor havengelden en wijze van inning eventueel als prikkel

¹⁰ Zie: <https://www.waternet.nl/>

te gebruiken voor het sturen van containerstromen, door bijvoorbeeld per container of werkelijke verblijftijd (AIS) van het schip havengeld te innen.

3.2.2 Overige terminals

In de regio Amsterdam liggen diverse terminals op korte afstanden van elkaar, waarbij niet overal inzicht kon worden verkregen in het havengeld tarief. Dit geldt voor de terminals in Zeehaven IJmuiden en Velsen. Daarnaast resulteert de verordening havengelden van de Gemeente Zaanstad tot zeer hoge tarieven. Het is onduidelijk in hoeverre deze tarieven daadwerkelijk worden toegepast.

In Beverwijk is de heffingsgrondslag in het verleden gewijzigd van betalen per container in een betaling op basis van het laadvermogen van het schip. Dit is een relatief laag tarief per ton. Echter door inning op basis van laadvermogen geeft het hogere kosten per container voor de overslag van deelladingen. De terminaloperator geeft echter aan dat de huidige grondslag niet tot beperkingen leidt. De terminaloperator geeft aan dat er onduidelijkheid is over de tarieven van concurrerende terminals in de omgeving.

3.3 Vaargebied Nijmegen – Maas - Twente

Ongeveer de helft van de terminals die in dit gebied zijn gevestigd betalen havengeld voor de overslag van containers. Havengeld wordt betaald op basis van waterverplaatsing van het schip (Hengelo) andere per ton laadvermogen (Born) of per Container/TEU (Cuijk, Wanssum in de gemeente Venray, Venlo).

3.3.1 Havens provincie Limburg

In een onlangs uitgevoerd onderzoek 'Professionalisering havenbeheer Limburg' (2014) door Buck Consultants, zijn er bij de havengemeenten in Limburg aanknopingspunten gevonden voor verdere professionalisering van het havenbeheer en uniformering van havengeld. Er is draagvlak voor een meer gestructureerde samenwerking tussen de betrokken havengemeenten in het onderhoud en beheer van de Limburgse binnenhavens. Dit met als doel kosten efficiënt te werken, de kwaliteit van de Limburgse havens op peil te houden (of te verbeteren) en de kwetsbaarheid ten aanzien van de organisatie van het havenbeheer in de Limburgse havengemeenten te verminderen.

De belangrijkste conclusies uit dit onderzoek zijn:

- Voor de gebruiker van de havens in Limburg, zeker de gebruiker die van meerdere havens gebruik maakt, zou een eenduidig tarief voor alle havens het meest duidelijk zijn. Daarbij is wel op te merken dat er verschillen zijn in voorzieningenniveau per haven. Eén uniform tarief plus een uniforme grondslag

leidt er dan toe dat in een haven relatief veel betaald wordt voor een laag voorzieningenniveau of andersom.

- In de Limburgse havens betalen containerterminaloperators en containerbinnenvaartoperators het liefst een tarief per geladen/geloste container. Deze uniforme grondslag voor containers (in plaats van havengeld over de totale tonnenmaat van het containerschip) stimuleert het ontstaan van containerlijndiensten die meerdere Limburgse inlandterminals aandoen (gebundeld varen). Ook wordt de varende uitwisseling van lege containers in het achterland tussen inlandterminals gestimuleerd.

In Stein is de overslaglocatie in particulier bezit en is er geen havengeld van toepassing. Diensten vanuit Stein zijn vooral op Antwerpen gericht, waarbij gestopt wordt bij terminals in België om bij te laden.

In het verleden heeft de exploitant van de terminal in Wanssum diverse malen vragen gesteld bij de gemeente over de hoge tariefstelling voor containers in vergelijking met andere havens. Naar aanleiding van deze vragen zijn de tarieven aangepast.¹¹

3.3.1 Gemeenschappelijk Havenbedrijf Twentekanalen¹²

In Hengelo is de terminal operator tevreden over de faciliteiten die de gemeente aanbiedt en de diensten die worden geleverd in relatie tot de hoogte van de havengeldtarieven.

Daarnaast is onlangs besloten dat de havenbedrijven van Almelo, Enschede, Hengelo, Hof van Twente en Lochem fuseren per 1 oktober 2014 tot Havenbedrijf Twentekanalen. Wel moeten de gemeenteraden nog akkoord gaan.

De concentratie tot één havenbedrijf moet een betere exploitatie garanderen van de havenvoorzieningen in de deelnemende gemeenten. Door het samenvoegen van de gemeentelijke havenbedrijven ontstaat er één haventarief en dat kan het transport over water tussen Rotterdam en Twente een extra stimulans geven.

3.3.2 Overige terminals regio Nijmegen-Maas-Twente

In de gemeente Doesburg wordt een nieuwe haven inclusief containerterminal gerealiseerd. De nieuwe containerterminal valt mogelijk niet onder de nieuwe havenverordening die opgesteld dient te worden. Momenteel vindt er geen handhaving plaats op de huidige heffingsgrondslag (per m³ waterverplaatsing) voor het beperkt aantal binnenvaartschepen dat van de huidige faciliteiten gebruik maakt. Wanneer de

¹¹ Zie: Verordening havengeld 2011, 1e wijziging Gemeente Venray

¹² Bron: <http://www.schuttevaer.nl/nieuws/havens-en-vaarwegen/nid20284-havenbedrijf-voor-vijf-gemeenten-aan-twentekanalen.html>

gemeente meer zicht krijgt op het gebruik van de nieuwe haven, zal de verordening op de inning van havengeld worden aangepast.

De terminal in Nijmegen valt niet onder de gemeentelijke verordening op de heffing van havengelden. Mede gezien de uitbreiding van capaciteit en de geografische ligging van de terminal (Maas/Waal), is de situatie in Nijmegen zeer geschikt voor het vergroten van de huidige hub functie.

Ook in Utrecht, waar een laag tarief per container aan havengeld wordt geïnt, vindt overslag van deelladingen plaats. In Tiel wordt geen havengeld geïnt, waardoor bijladen tot de mogelijkheden behoort.

3.4 Vaargebied Rotterdam – Moerdijk - Antwerpen

3.4.1 Haven Rotterdam

In Rotterdam worden vrijwel altijd meerdere terminals aangedaan, waardoor container binnenvaartschepen circa 1 à 2 dagen in de zeehaven 'hoppen' om containers te laden en te lossen peer keer dat de haven wordt aangedaan (1 à 2 keer per week). Vrijwel alle barge operators hebben om die reden een (jaar)abonnement voor Rotterdam.

Met betrekking tot de inning van havengelden is het Havenbedrijf Rotterdam een proef gestart voor de afschaffing van verplichte opgave van binnenhavengeld door schippers. Als alternatief wordt onderzocht of het binnenhavengeld betrouwbaar, eenvoudig en automatisch kan worden geïnt bij een bezoek aan de haven middels AIS. In plaats van verplichte opgave door schippers, ontvangen schippers en/of de operators periodiek een overzicht van alle bezoeken aan de Rotterdamse haven.

3.4.2 Havens Moerdijk en Bergen op Zoom

Meerdere terminals in Brabant geven aan dat de hoogte van havengeld tarieven in Bergen op Zoom en Moerdijk een barrière vormen voor overslag van enkele containers. Deze containerterminals liggen daarbij geografisch gunstig voor de overslag van deelladingen. Bergen op Zoom en Moerdijk liggen beide langs de belangrijke as Rotterdam-Antwerpen waar veel containerschepen langskomen.

Echter heeft de analyse voor hoppen aangetoond dat zowel Bergen op Zoom als Moerdijk een tarief per TEU of container kennen die van toepassing kan zijn voor het overslaan van deelladingen. Daarbij geldt voor Bergen op Zoom een tarief per TEU indien met een schip maximaal 24 TEU overslaat bij een incidentele hop-bewegingen. De gemeente Bergen op Zoom geeft zelf aan dat de tarieven relatief hoog zijn, maar is van mening dat

hier veel voorzieningen voor geleverd worden zoals drinkwater en goed onderhoud aan kade en haven.

Voor de haven van Moerdijk wordt aangegeven dat de hoogte van het havengeld een barrière vormt voor de overslag van (enkele) containers. Één van de terminalexploitanten geeft aan dat soms verzoeken worden ingediend om enkele containers in Moerdijk op te halen in plaats van Rotterdam. Dit wordt vaak afgewezen, omdat het laden en lossen van circa 10 containers niet rendabel is wanneer het een schip van 3000 ton over het laadvermogen wordt aangeslagen. Betaling per overgeslagen container (of volle container) zou passender zijn. Analyse heeft echter juist aangetoond dat de haven van Moerdijk hiervoor een tarief per container hanteert. Waarschijnlijk is de terminal exploitant niet bekend met de mogelijkheid om per container havengeld te betalen in Moerdijk.

3.4.3 Overige terminals vaargebied Rotterdam – Moerdijk - Antwerpen

Enkele terminals in deze regio betalen geen havengeld aan de gemeente, zoals: het Logistiek Centrum Gorinchem en de Groenenboom Containertransferium Ridderkerk. Groenenboom Containertransferium heeft de kades van de haven in eigendom en kan daardoor zelf havengeld innen voor bulkoverslag. Mede doordat geen havengeld wordt betaald worden op de terminal regelmatig containers uitgewisseld met andere barge- en terminaloperators voor stromen en diensten op Antwerpen en Rotterdam. Er zijn dus geen barrières vanuit de optiek van havengelden om te hopen of om hubs in te richten.

In Alblasterdam bestaat er (nog) geen verordening voor de heffing van havengelden. Het is op dit moment nog niet bekend of die er gaat komen wanneer het containertransferium in gebruik wordt genomen.

3.5 Vaargebied West –Brabant

De containerterminals in vaargebied West-Brabant zijn over het algemeen tevreden over de inrichting van het havengeld. Doorgaans wordt er afgerekend op basis van het aantal overgeslagen containers of overgeslagen gewicht.

In Oosterhout, waar de container terminal zowel als hub (draaischijf scheiden lading Antwerpen en Rotterdam) en hop (bijladen) wordt gebruikt, zijn de overslagfaciliteiten in particulier eigendom en een tweede nieuwe locatie wordt gepacht van de gemeente. Dit betreft een vast bedrag en is onafhankelijk van het aantal scheepvaartbewegingen. Er wordt geen havengeld geheven op de overslag van containers.

In Veghel betaalt de terminal havengeld over overgeslagen volle containers. Dit wordt door de exploitant positief gewaardeerd.

Doordat in Den Bosch havengeld wordt geïnt op basis van waterverplaatsing van het schip zijn de kosten voor havengelden per container bij overslag van deelladingen relatief hoog. De terminal exploitant geeft aan de geografische ligging van de terminal in Den Bosch en bijbehorende diensten minder geschikt zijn om deel te nemen aan een rondvaartconcept.

4. Conclusies en aanbevelingen

4.1 Conclusies

Op basis van de inzichten die zijn verkregen met dit onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- **Er is in Nederland een grote mate van diversiteit in de heffingsgrondslag en de hoogte van de tarieven voor locaties waar containeroverslag per binnenvaart plaatsvindt. Vanwege de diversiteit in de grondslagen is er geen level playing field.**

Uit de inventarisatie is naar voren gekomen dat er het type grondslag sterk verschilt per haven. De berekening hoeveel havengeld er afgedragen moet worden, is gebaseerd op:

- het bruto laadvermogen of de waterverplaatsing van het binnenvaartschip
- per ton overgeslagen lading
- per hoeveelheid overgeslagen TEU
- aantal overgeslagen containers eventueel met onderscheid naar volle en lege
- een combinatie van bovengenoemde grondslagen.

Daarbij bieden 10 gemeentes en havenschappen de mogelijkheid abonnementen per jaar (of deel ervan) af te sluiten. Dit blijkt voordelig bij frequent bezoek van een haven door het schip (circa 20-35 keer per jaar).

Naast een diversiteit aan heffingsgrondslag, is voor 13 inland container terminals in Nederlands, havengeld niet van toepassing. Dit komt bijvoorbeeld voor wanneer het terrein of de laad-en loswal in private eigendom is of dat er sprake is van een pachtovereenkomst die (vaak) niet afhankelijk is van het aantal overgeslagen containers.

Daarentegen is er in veel gevallen wel sprake van bewust gemeentelijk beleid voor de inning van havengelden bij container terminals, juist door de mogelijkheid om per TEU of (volle) container havengeld af te rekenen op veel locaties.

- **De diversiteit aan heffingsgrondslagen voor container terminal- of barge-operators, leidt doorgaans niet tot belemmeringen voor containervervoer per binnenvaart en het ontstaan van nieuwe concepten zoals “hub & spoke” en overslag van deellading via “hoppen”.**

Voor een behoorlijk aantal locaties is er geen havengeld van toepassing. Dit geeft geen belemmering en lijkt juist een stimulerende werking te hebben op ontwikkeling van hub&spoke en hop concepten. Bij een ander deel van de inland terminals wordt per container of TEU afgerekend. Bij dit type grondslag zijn er geen extra kosten voor havengeld van toepassing bij het laden/lossen van kleinere hoeveelheden containers. Hierdoor wordt de overslag van deelladingen en/of bundeling van containers gefaciliteerd, zoals in de havens: Nijmegen, Gorinchem, Ridderkerk, Oosterhout en Utrecht. Op deze locaties kunnen bundelingsconcepten snel groeien de komende jaren, wat een positief effect oplevert voor de regionale economie en werkgelegenheid.

Bij die havens die het havengeld berekenen op basis van het laadvermogen of de waterverplaatsing van het schip, zijn er barrières gesignaleerd. De kosten voor havengeld zijn voor operators zeer hoog bij incidenteel laden/lossen van kleine aantallen containers (deelladingen). Dit werd bevestigd tijdens de consultatie van terminal en barge operators. Deze terminals worden momenteel bewust gemeden, dit is een gemiste kans.

- **Het aanpassen van de havengeldensystematiek kan voor een aantal locaties kansen bieden om efficiënte intermodale netwerkconcepten te faciliteren en kan de regio aantrekkelijker maken als vestigingsplaats en toegevoegde waarde diensten.**

Uit de landelijke analyse komt naar voren dat op vijf plaatsen in Nederland er zeer hoge kosten ontstaan voor havengeld per container in het geval van (incidenteel) overslag van deelladingen. Concreet gaat om het de havens Hengelo, Harderwijk, Meppel, Heerenveen en Amsterdam. Dit komt vooral door de grondslag (per ton laadvermogen of waterverplaatsing schip). Het is een kans om hier aanpassingen te maken, om bundeling van deelladingen te faciliteren. Hierbij kan men ook denken aan combinaties met spoorvervoer (bijvoorbeeld Hengelo). In Meppel liggen er kansen door bundeling met bijvoorbeeld diensten van/naar Kampen. Dit kan worden meegenomen in het huidige harmonisatietraject voor havenbeheer tussen Zwolle-Kampen en Meppel.

In een meerderheid van de Nederlandse zeehavens wordt havengeld geïnd op basis van het laadvermogen van het schip. Wanneer sprake is van het volledig laden en lossen van de scheepscapaciteit in die haven, leidt dit niet tot belemmeringen. Zeker wanneer een barge-operators één keer in de week de zeehaven aanloopt, dan is het zinnig een (jaar)abonnement af te sluiten waardoor de kosten voor het havengeld per container laag uitvallen. Dit geldt bijvoorbeeld voor barge-operators met diensten van en naar de Rotterdamse haven.

De heffingsgrondslag per ton laadvermogen tarieven kan echter bij een incidentele "hop" bij terminals in zeehavens leiden tot zeer hoge kosten voor het havengeld als dat wordt teruggerekend op niveau van de container. Groningen Seaports en de Port of Moerdijk vormen hierbij een uitzondering, aangezien hier een tarief per overgeslagen container wordt gehanteerd. De haven van Amsterdam is een kansrijke locatie voor hub/hop concepten via binnenvaart vanwege de geografische ligging, capaciteit en het volume containers in de regio. Een aantal terminal operators geeft daarbij aan dat een aanpassing van de heffingsgrondslag voor de overslag van containers kan leiden tot meer (incidentele) overslag van kleine partijen containers in Amsterdam. Hierbij wordt gedacht aan het toepassen van gecombineerde diensten met Utrecht en terminals in Noord-Nederland voor vervoer van/naar zeehavens Rotterdam en Antwerpen.

4.2 Aanbevelingen

Om de kansen voor meer slimme containerbinnenvaart door aanpassing van havengelden te benutten worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- **Aangeraden wordt om de grondslagen en tarieven te herijken en te werken aan harmonisatie van de inning en grondslagen van havengelden**

Harmonisatie is vooral wenselijk op een corridor of vaargebied. Hierbij is een gelijk speelveld voor terminal operators van belang waarbij het voor de marktpartijen gemakkelijk moet zijn om lading met elkaar te bundelen. Daarom wordt aanbevolen om vanuit regionaal perspectief samen met terminal en barge operators na te gaan of grondslagen en de tarieven overeenkomen met gemeentelijke en provinciale beleidsdoelstellingen (regionale ontwikkeling, duurzaam vervoer, etc.). Dergelijk inzicht kan mogelijk ook aanleiding geven om havengeld tarieven te verlagen, om zodoende meer multimodaal vervoer en economische groei te realiseren. Provincies en andere regionale overheden zouden mogelijk het initiatief kunnen nemen om dit proces te starten. Ter inspiratie voor gemeenten en havenschappen is er een aantal voorbeelden

waar regionale of provinciale harmonisering plaatsvindt, zoals: provincie Limburg, regio Twentekanal en Zwolle – Kampen – Meppel.

Harmonisatie per regio kan daarbij ook resulteren in een vermindering van kosten voor de organisatie van havengelden bij gemeenten / havenschappen (één gezamenlijk loket en systeem). Dit biedt ook voordelen voor binnenvaart operators, die daardoor minder administratieve lasten hebben.

Er zijn daarbij moderne technieken beschikbaar die zouden kunnen worden toegepast voor de inning en handhaving. Handhaving kan plaatsvinden door middel van een havenmeester of er kan melding worden gedaan door onder andere marifoon, e-mail, telefoon en internet. Verbeteringen die mogelijk zijn in de wijze van inning is de uniforme wijze van registreren en het toezicht hierop, bijvoorbeeld door AIS¹³ of CCTV¹⁴ te gebruiken. Momenteel lopen er initiatieven in Rotterdam en Maastricht waarbij op basis van AIS registratie plaatsvindt. Hierdoor kan havengeld worden geïnd op basis van de werkelijke verblijfsduur in de haven, vergelijkbaar met parkeren in een parkeergarage. De huidige pilot in de haven van Rotterdam is erop gericht om de betrouwbaarheid van AIS als databron voor de registratie van schepen vast te stellen. Het valt aan te bevelen de resultaten van de praktijkproef in van het Havenbedrijf Rotterdam te volgen en te kijken of de pilotresultaten aanleiding geven om het huidige systeem voor het innen van binnenhavengeld aan te passen. Hierbij dient wel zeer nauwlettend te worden omgegaan met privacy aspecten.

- **Aanbevolen wordt om de heffingsgrondslag aan te passen indien deze is gebaseerd op het bruto laadvermogen of waterverplaatsing van het schip**

Met dit onderzoek is aangetoond dat er vooral belemmeringen kunnen optreden bij een grondslag op basis van ton laadvermogen of de waterverplaatsing van het schip. Veel gemeenten hebben daarom voor containeroverslag afwijkende grondslagen geïntroduceerd, zoals de heffing op basis van het aantal overgeslagen containers. Dit voorbeeld zou gevolgd kunnen worden. Een andere optie is het invoeren van een meer gedifferentieerd systeem naar de tijd. Containeroverslag duurt veelal kort, zeker wanneer het gaat om overslag van deelladingen. Een systeem dat rekening houdt met de werkelijke verblijftijd in een haven (bijvoorbeeld per dagdeel) zou dus ook goed passen. Als actie voor de korte termijn, wordt aangeraden dat de betreffende havens in overleg treden met terminal en barge-operators wat de beste optie is en vervolgens de grondslagen hierop aanpassen.

¹³ AIS is het Automatic Identification System dat op schepen wordt toegepast om gegevens over de identiteit van het schip kenbaar te maken voor onder andere vaarwegbeheerders.

¹⁴ CCTV is een Closed Circuit TV netwerk waarmee op afstand via cameraregistratie toezicht gehouden kan worden op bijvoorbeeld een binnenhaven.

Bijlage 1A: Heffingsgrondslagen per Gemeente

Locaties	Inland Terminal	Grondslag	Tarief	Minimum heffing	BTW	Bijzonderheden
Alblasserdam	Containertransfierium Alblasserdam	wel containeroverslag; geen/valt niet onder havengeld verordening				
Alkmaar	Container Terminal Alkmaar	overig: (nog) geen container terminal, geen container overslag, etc				
Almere	Terminal Almere	overig: (nog) geen container terminal, geen container overslag, etc				
Alphen a/d Rijn	Alpherium	wel containeroverslag; geen/valt niet onder havengeld verordening				
Bergen op Zoom	Markiezaat Terminal	per ton laadvermogen	€ 0,145	€ 21,200	nee	Per ton laadvermogen
	Overslag Terminal Bergen op Zoom	Per overgeslagen van 1 TEU	€ 1,78	€ 21,200	nee	Voorwaarde: max. overslag 24 TEU
		per overgeslagen container groter dan 1 TEU	€ 3,66	€ 21,200	nee	Voorwaarde: max. overslag 24 TEU
Bergen op Zoom	Overslag Terminal Bergen op Zoom	overig: (nog) geen container terminal, geen container overslag, etc				
Born	Barge & Rail Terminal Born B.V.	per ton laadvermogen	€ 0,150	€ 0,150	ja	50% korting wanneer te laden of te lossen zaken <50% laadvermogen vaarthuis is.
Budel	Terminal Budel / Weert	overig: (nog) geen container terminal, geen container overslag, etc				
Coevorden	Nijhof-Wassink	overig: (nog) geen container terminal, geen container overslag, etc				

Locaties	Inland Terminal	Grondslag	Tarief	Minimum heffing	BTW	Bijzonderheden
Cuijk	Terminal Cuijk	per volle container	€ 1,26		nee	
Den Bosch	Bossche Container Terminal B.V.	per 1000 m3 waterverplaatsing	€ 112,45		nee	
Doesburg	Terminal Doesburg	overig: (nog) geen container terminal, geen container overslag, etc				
Dordrecht	Terminal Dordrecht	overig: (nog) geen container terminal, geen container overslag, etc				
Gennep	ROC haven Gennep	overig: (nog) geen container terminal, geen container overslag, etc				
Gorinchem	Logistiek Centrum Gorinchem B.V.	wel containeroverslag; geen/valt niet onder havengeld verordening				
Gouda	Terminal Gouda	overig: (nog) geen container terminal, geen container overslag, etc				
Groningen	Barge Service Center Groningen BV	overig: (nog) geen container terminal, geen container overslag, etc				
Haafthen	Terminal Haafthen	overig: (nog) geen container terminal, geen container overslag, etc				
Harderwijk	CT Harderwijk	per ton laadvermogen	€ 0,17		ja	
Heerenveen	Containerterminal Heerenveen	per ton laadvermogen	€ 0,15	€ 6,20	ja	
Helmond	Bulcontrans-Helmond/ROC	overig: (nog) geen container terminal, geen container overslag, etc				

Kansen voor meer slimme containerbinnenvaart en de havengelden

Locaties	Inland Terminal	Grondslag	Tarief	Minimum heffing	BTW	Bijzonderheden
Hengelo	CTT Combi Terminal Twente BV	per m3 waterverplaatsing	€ 0,111		nee	
Hoorn/Enkhuizen	Westfriese Container Terminal	overig: (nog) geen container terminal, geen container overslag, etc				
Kampen	ROC Kampen Exploitatie B.V.	per ton laadvermogen	€ 1,360		ja	
Kampen	CTU Kampen	per ton laadvermogen	€ 1,360		ja	
Leeuwarden	Terminal Leeuwarden	wel containeroverslag; geen/valt niet onder havengeld verordening				
Lelystad	Terminal Lelystad	overig: (nog) geen container terminal, geen container overslag, etc				
Meppel	MCS Meppel	per ton laadvermogen	€ 0,10		nee	
Nieuwegein	Terminal Nieuwegein	overig: (nog) geen container terminal, geen container overslag, etc				
Nijmegen	Container Terminal Nijmegen B.V.	wel containeroverslag; geen/valt niet onder havengeld verordening				
Oosterhout	Oosterhout Container Terminal	wel containeroverslag; geen/valt niet onder havengeld verordening				
Oss	Osse Overslag Centrale B.V.	per volle container	€ 2,40	€ 5,00	nee	

Locaties	Inland Terminal	Grondslag	Tarief	Minimum heffing	BTW	Bijzonderheden
Ridderkerk	Groenenboom Containertransferium Ridderkerk	wel containeroverslag; geen/valt niet onder havengeld verordening				
Stein	Container Terminal Stein	wel containeroverslag; geen/valt niet onder havengeld verordening				
Tiel	Terminal Tiel	wel containeroverslag; geen/valt niet onder havengeld verordening				
Tilburg	Barge Terminal Tilburg B.V.	per ton overgeslagen lading	€ 0,12		nee	
Urk	Barge Terminal Urk	wel containeroverslag; geen/valt niet onder havengeld verordening				
Utrecht	Container Terminal Utrecht B.V.	per container	€ 0,39		nee	
Veendam	Groningen Railport N.V.	overig: (nog) geen container terminal, geen container overslag, etc				
Veghel	Inland Terminal Veghel	per volle container	€ 0,14873		nee	
Venlo	TCT Venlo bv (barge)	per TEU (container van 20-voet)	€ 1,520	€ 20,000	nee	
		Per container groter dan 20-voet	€ 3,050	€ 20,000	nee	
Waalwijk	ROC Waalwijk B.V.	per container	€ 0,940	€ 4,400	nee	Ongeacht afmeting

Locaties	Inland Terminal	Grondslag	Tarief	Minimum heffing	BTW	Bijzonderheden
Wanssum	Wanssum Intermodal Terminal B.V.	per overgeslagen container van 1 TEU	€ 1,410	€ 32,420	nee	
		per overgeslagen container van 2 TEU	€ 2,820	€ 32,420	nee	
Westerbroek	MCS Westerbroek	wel containeroverslag; geen/valt niet onder havengeld verordening				
Zaandam	CTVrede-Steinweg Zaandam	Uitgangspunt: wel containeroverslag; geen/valt niet onder havengeld verordening	€ 6,58	€ 65,580	nee	Voor een binnenvaartschip dat containers vervoert geldt voor de eerste tien containers een minimumtarief van € 65,58 met dien verstande, dat vanaf de elfde container het tarief €6,58 per container per dag bedraagt; bij een container met een lengte van 40 voet wordt gerekend als tweemaal 20 voet.
Zaandam	Bruinsveem	overig: (nog) geen container terminal, geen container overslag, etc				

Bijlage 1B: Heffingsgrondslagen per Zeehaven

Zeehaven	Terminal	Grondslag	Tarief	Minimum heffing	BTW	Bijzonderheden
Groningen Seaports	Wijnne Barends	per container	€ 1,339	€ 16,890	nee	
Harlingen	HOV Harlingen BV	per TEU	€ 1,00			
Regio Noordzeekanaal Beverwijk	CT Beverwijk	per ton laadvermogen	€ 0,02		nee	Afronding op gehele euro's naar beneden
Regio Noordzeekanaal Zeehaven IJmuiden / Velsen	MEO Container terminal (Velsen Noord)	per container	Niet bekend			
	Container Stevedoring IJmuiden (CSY)	Per container	Niet bekend			
	SCS Multiport					
Regio Noordzeekanaal Port of Amsterdam	United Stevedores Amsterdam (USA)	per ton laadvermogen	€ 0,1179		Ja	
	CTVrede-Steinweg Amsterdam					
	Delta Marine Terminal B.V.	Per container	€ 2,620		nee	
Port of Moerdijk	Moerdijk Container Terminals	Per 100 ton laadvermogen	€ 7,880		nee	

Zeehaven	Terminal	Grondslag	Tarief	Minimum heffing	BTW	Bijzonderheden
Port of Rotterdam	Rotterdam World Gateway	Per ton laadvermogen	€ 0,092		nee	1 voldoet niet aan emissie-eisen CCR2 +10% 2 voldoet aan emissie-eisen CCR2 n.v.t. 3 voldoet aan emissie-eisen CCR2 en beschikt over geldig Green Award Certificaat -15% 4 overtreft emissie-eisen CCR2 met 60% -30% 5 geen voortstuwingsmotor n.v.t. Uitgangspunt 1 toegepast in dit onderzoek
	APM Terminals Maasvlakte II					
	Euromax Terminal R'dam					
	Rotterdam Container Terminal					
	APM Terminals Rotterdam					
	Delta Container Services					
	ECT Delta Terminal					
	ECT Delta Barge Feeder Terminal					
	CCT Rotterdam					
	ECT City Terminal					
	Rotterdam Shortsea Terminals					
	Uniport Multipurpose Terminals					
	Barge Center Waalhaven					

Zeehavens	Terminal	Grondslag	Tarief	Minimum heffing	BTW	Bijzonderheden
Zeeland Seaports	Zeeland Container Terminal	Per ton laadvermogen	€ 0,041	€ 20,000	Nee	Tarief voor sluizen met korting. Voor schepen die een bezoek brengen aan de Braakmanhaven geldt in 2014 een korting van 18% op de genoemde tarieven.
	Verbrugge Zeeland Terminals (Terneuzen)	Per ton laadvermogen	€ 0,041	€ 20,000	Nee	Viissingen, tarief voor sluizen
	Kloosterboer Container Terminal Viissingen	Per ton laadvermogen	€ 0,041	€ 20,000	Nee	Viissingen, tarief voor sluizen
	Mammoet Multi Purpose Terminal	Per ton laadvermogen	€ 0,034	€ 20,000	Nee	Westdorpe, tarief achter sluizen (Kanaal Gent-Terneuzen)
	Verbrugge Terneuzen Terminals	Per ton laadvermogen	€ 0,034	€ 20,000	Nee	Tarief achter sluizen (Kanaal Gent-Terneuzen)

Bijlage 2A: Kosten havengeld per (incidenteel) bezoek binnenhaven / inland terminal onderverdeeld naar vaargebied (zonder abonnement)

Gemeente / havenschap	Terminal	Havengelden bij het laden en lossen van de totale containercapaciteit						
		Kempenaar	1000ton	Europaschip	110m 3-laags	110m 4-laags	JOWI	KPV
Inland terminals vaargebied Noord-Nederland								
Harderwijk	Container Terminal Harderwijk	€ 77,27	€ 140,50	€ 252,89				
Heerenveen	HCL Heerenveen	€ 68,18	€ 123,97	€ 223,14				
Kampen	ROC & CTU	€ 26,28	€ 52,56	€ 98,56	€ 170,83			
Leeuwarden	MCS Leeuwarden	Wel containervervoer - geen havengeld						
Meppel	MCS Meppel	€ 55,00	€ 100,00	€ 180,00	€ 300,00			
Urk	BT Urk	Wel containervervoer - geen havengeld tot realisatie nieuwe terminal ca. 2022						
Westerbroek	MCS Westerbroek	Wel containervervoer - geen havengeld						
Overig vaargebied Noord-Nederland								
Coevorden	Euroterminal Emmen-Coevorden	Geen containervervoer per barge						
Groningen	BSC Groningen	Containerterminal gestopt						
Veendam	IMS Veendam	Op dit moment geen containeroverslag per barge wordt hervat bij eigendom loswal						
Inland terminals vaargebied Groot-Amsterdam								
Alphen aan den Rijn	Alpherium	Wel containervervoer - geen havengeld						
Utrecht	CTU Rivierland	€ 7,54	€ 15,07	€ 28,26	€ 48,99	€ 64,06	€ 124,98	
Zaandam	CTVrede	€ 192,66	€ 385,32	€ 722,48	€ 1.252,31	€ 1.637,63	€ 3.194,98	
Overig vaargebied Groot-Amsterdam								
Alkmaar	Terminal HVC	Geen containervervoer						
Enkhuizen		Geen containerterminal						
Hoorn		Geen containerterminal						
Lelystad		Geen containerterminal						
Nieuwegein		Geen containerterminal						

Inland terminals vaargebied Nijmegen - Maas - Twente									
Born	BT Born	€ 34,09	€ 61,98	€ 111,57	€ 185,95	€ 185,95	€ 185,95	€ 185,95	
Cuijk	ITC	€ 13,97	€ 27,95	€ 52,40	€ 90,83	€ 90,83	€ 118,78	€ 118,78	
Hengelo	CTT	€ 70,51	€ 102,10	€ 177,75	€ 313,16	€ 313,16			
Nijmegen	BCTN	Wel containervervoer - geen havengeld							
Oss	OOO	€ 32,47	€ 64,93	€ 121,75	€ 211,03	€ 211,03	€ 275,96	€ 275,96	€ 497,81
Stein	CT Stein	Wel containervervoer - geen havengeld							
Tiel	GTU Rivierenland	Wel containervervoer - geen havengeld							
Venlo	Trimodale Container Terminal Venlo	€ 44,61	€ 89,21	€ 167,27	€ 289,93	€ 289,93	€ 379,14	€ 379,14	
Venray (Wanssum)	BCTN	€ 41,28	€ 82,57	€ 154,82	€ 268,35	€ 268,35	€ 350,92	€ 350,92	
Overig vaargebied Nijmegen - Maas - Twente									
Doesburg	Terminal Rotra	Nieuwe containerterminal valt mogelijk niet onder nieuwe verordening							
Gennep		Geen containervervoer							
Haarlem		(Nog) geen containerterminal							
Weert		Nieuwe multimodal terminal in voorbereiding							
Inland terminals vaargebied Rotterdam - Moerdijk - Antwerpen									
Alblasserdam	Containertransferium	Geen verordening, situatie voor nieuwe terminal nog niet bekend							
Bergen op Zoom	MCT	€ 79,75	€ 145,00	€ 261,00	€ 435,00	€ 435,00	€ 435,00	€ 435,00	€ 870,00
Gorinchem	LCG	Geen havengeld							
Ridderkerk	Groenenboom Containertransferium Ridderkerk	Geen havengeld door eigendom							
Overig vaargebied Rotterdam - Moerdijk									
Gouda		(Nog) geen containerterminal							
Inland terminals vaargebied West-Brabant									
Den Bosch	BCTN	€ 17,88	€ 25,88	€ 45,03					
Oosterhout	OCT	Geen havengeld door eigendom & grond Vijf Eiken wordt gepacht							
Tilburg	BTB	€ 24,60	€ 49,19	€ 92,23	vanaf 2016				
Veghel	ITV	€ 13,97	€ 27,95	€ 52,40	vanaf eind 2014				
Waalwijk	ROC	€ 18,17	€ 36,33	€ 68,12					
Inland terminals vaargebied West-Brabant									
Helmond	Bulcontrans-Helmond/ROC	Containerterminal gestopt							

Bijlage 2B: Kosten havengeld per container bij (incidenteel) bezoek binnenhaven / inland terminal onderverdeeld naar vaargebied (zonder abonnement)

Kosten havengeld per container (ZONDER ABONNEMENTEN)		Havengelden bij het laden en lossen per container (dus niet per TEU)					tot 110m	
Gemeente	Terminal	Kempenaar	1000ton	Europaschip	110m 3-laags	110m 4-laags	JOWI	KPV
Inland terminals vaargebied Noord-Nederland								
Harderwijk	Container Terminal Harderwijk	€ 4,00	€ 3,64	€ 3,49				€ 3,49
Heerenveen	Harlinger Container Lines Heerenveen	€ 3,53	€ 3,21	€ 3,08				€ 3,08
Kampen	ROC & CTU	€ 1,36	€ 1,36	€ 1,36	€ 1,36			€ 1,36
Leeuwarden	MCS Leeuwarden	Wel containervervoer - geen havengeld						
Meppel	MCS Meppel	€ 2,85	€ 2,59	€ 2,48	€ 2,39			€ 2,39
Urk	Barge Terminal Urk	Wel containervervoer - geen havengeld tot realisatie nieuwe terminal ca. 2022						
Westerbroek	MCS Westerbroek	Wel containervervoer - geen havengeld						
Inland terminals vaargebied Noord-Nederland								
Goeverden		Geen containervervoer per barge						
Groningen	Barge Service Center Groningen	Containerterminal gestopt						
Veendam	IMS Veendam	Op dit moment geen containeroverslag per barge wordt hervat bij eigendom loosval						
Inland terminals vaargebied Groot-Amsterdam								
Alphen aan den Rijn	Alpherium	Wel containervervoer - geen havengeld						
Utrecht	Container Terminal Utrecht	€ 0,39	€ 0,39	€ 0,39	€ 0,39	€ 0,39	€ 0,39	€ 0,39
Zaandam	CTV/redesteinweg Zaandam	€ 9,97	€ 9,97	€ 9,97	€ 9,97	€ 9,97	€ 9,97	€ 9,97
Overig vaargebied Groot-Amsterdam								
Alkmaar	Terminal HVC	Geen containervervoer						
Enkhuizen		Geen containerterminal						
Hoorn		Geen containerterminal						
Lelystad		Geen containerterminal						
Nieuwegein		Geen containerterminal						

Inland terminals vaargebied Nijmegen - Maas - Twente														
Born	Barge Terminal Born	€	1,76	€	1,60	€	1,54	€	1,48	€	1,13	€	1,13	
Cuijk	Inland Terminal Cuijk	€	0,72	€	0,72	€	0,72	€	0,72	€	0,72	€	0,72	
Hengelo	Combi Terminal Twente	€	3,65	€	2,64	€	2,45	€	2,49	€	2,45	€	2,45	
Nijmegen	BCTN Nijmegen	Wel containervervoer - geen havengeld												
Oss	Osse Overslag Centrale	€	1,68	€	1,68	€	1,68	€	1,68	€	1,68	€	1,68	
Stein	Container Terminal Stein	Wel containervervoer - geen havengeld												
Tiel	CTU Rivierenland	Wel containervervoer - geen havengeld												
Venlo	Trimodale Container Terminal Venlo	€	2,31	€	2,31	€	2,31	€	2,31	€	2,31	€	2,31	
Venray (Wanssum)	BCTN Venray	€	2,14	€	2,14	€	2,14	€	2,14	€	2,14	€	2,14	
Overig vaargebied Nijmegen - Maas - Twente														
Doesburg	Terminal Rotra	Nieuwe containerterminal valt mogelijk niet onder nieuwe verordening												
Gennep	ROC Gennep	Geen containervervoer												
Haaften	Van Uden	(Nog) geen containerterminal												
Weert-Cranendonk		Nieuwe multimodal terminal in voorbereiding												
Inland terminals vaargebied Rotterdam - Moerdijk - Antwerpen														
Alblasserdam	Containertransferium Alblasserdam	Geen verordening, situatie voor nieuwe terminal nog niet bekend												
Bergen op Zoom	Markiezaat Container Terminal	€	4,13	€	3,75	€	3,60	€	3,46	€	2,65	€	2,65	
Gorinchem	Logistiek Centrum Gorinchem	Geen havengeld												
Ridderkerk	Groenenboom Containertransferium Ridderkerk	Geen havengeld door eigendom												
Overig vaargebied Rotterdam - Moerdijk														
Gouda		(Nog) geen containerterminal												
Inland terminals vaargebied West-Brabant														
Den Bosch	BCTN Den Bosch	€	0,92	€	0,67	€	0,62						€	0,62
Oosterhout	Oosterhout Container Terminal (Industrieterre)	Geen havengeld door eigendom & grond Vijf Elken wordt gepacht												
Tilburg	Barge Terminal Tilburg	€	1,27	€	1,27	€	1,27	€	1,27	€	1,27	€	1,27	
Veghel	Inland Terminal Veghel	€	0,72	€	0,72	€	0,72	€	0,72	€	0,72	€	0,72	
Waalwijk	R.O.C. Waalwijk	€	0,94	€	0,94	€	0,94	€	0,94	€	0,94	€	0,94	
Inland terminals vaargebied West-Brabant														
Helmond	Bulcontrans-Helmond/ROC	Containerterminal gestopt												

Bijlage 3A: Kosten havengeld per (incidenteel) bezoek zeehaven onderverdeeld naar vaargebied (zonder abonnement)

Kosten havengeld per container (ZONDER ABONNEMENTEN)	Terminal	Havengelden bij het laden en lossen van de totale containercapaciteit						
		Kempenaar	1000ton	Europaschip	110m 3-laags	110m 4-laags	JOWI	KPV
Zeehavens								
Delfzijl (Groningen Seaports)	Wijne Barends	€ 25,88	€ 51,75	€ 97,03	€ 168,19			
Harlingen	HOV Harlingen	€ 24,20	€ 48,40	€ 90,74	€ 157,29	€ 205,69		
Regio Noordzeekanaal - Beverwijk	CT Beverwijk	€ 11,00	€ 20,00	€ 36,00	€ 60,00	€ 60,00	€ 90,00	€ 120,00
Regio Noordzeekanaal - Zeehaven Umuïden / Velsen	Container Stevedoring Umuïden	Vast tarief voor gebruik terrein, rekening houdend met aantal overgeslagen containers (hoogte onbekend)						
	MEO containerterminal	Tarief per container, mogelijk gecombineerd met pachten terrein (hoogte onbekend)						
Regio Noordzeekanaal - Port of Amsterdam	CTVrede-Steinweg Amsterdam	€ 53,59	€ 97,44	€ 175,39	€ 292,31	€ 292,31	€ 438,47	€ 584,63
	SCS Multiport							
	United Stevedores Amsterdam (USA)							
Port of Moerdijk	Delta Marine Terminal B.V.	€ 47,28	€ 78,80	€ 141,84	€ 236,40	€ 236,40	€ 354,60	€ 472,80
	Moerdijk Container Terminals							
	APM Terminals Maasvlakte II							
	APM Terminals Rotterdam							
	Barge Center Waalhaven							
	Delta Container Services							
	ECT Delta Terminal							
Port of Rotterdam	ECT Delta Barge Feerder Terminal	€ 55,66	€ 101,20	€ 182,16	€ 303,60	€ 303,60	€ 455,40	€ 607,20
	ECT City Terminal							
	Euromax Terminal R'dam							
	CCT Rotterdam							
	Rotterdam Container Terminal							
	Rotterdam World Gateway							
	Rotterdam Shortsea Terminals							
	Uniport Multipurpose Terminals							
Zeeland Seaports achter sluisen	Mammoet Multi Purpose Terminal - Westdorpe	€ 20,00	€ 31,00	€ 55,80	€ 93,00	€ 93,00	€ 139,50	€ 186,00
	Verbrugge Terminals Terneuzen							
Zeeland Seaport voor sluisen	Kloosterboer Container Terminal Vlissingen	€ 22,55	€ 41,00	€ 73,80	€ 123,00	€ 123,00	€ 184,50	€ 246,00
	Verbrugge Zeeland Terminals Vlissingen							
Zeeland Seaports Braakmanhaven	Zeeland Container Terminal Terneuzen	€ 20,00	€ 33,62	€ 60,52	€ 100,86	€ 100,86	€ 151,29	€ 201,72

Kansen voor meer slimme containerbinnenvaart en de havengelden

Bijlage 3B: Kosten havengeld per container bij (incidenteel) bezoek binnenhaven / inland terminal onderverdeeld naar vaargebied (zonder abonnement)

Kosten havengeld per container (ZONDER ABONNEMENTEN)		Havengelden bij het laden en lossen per container (dus niet per TEU)						
Terminal	Kempenaar	1000ton	Europaschip	110m 3-laags	110m 4-laags	JOWI	KPV	tot 110m
Zeehavens								
Delfzijl (Groningen Seaports)	€ 1,34	€ 1,34	€ 1,34	€ 1,34				€ 1,34
Harlingen	€ 1,25	€ 1,25	€ 1,25					€ 1,25
Regio Noordzeekanaal - Beverwijk	€ 0,57	€ 0,52	€ 0,50	€ 0,48	€ 0,37	€ 0,28	€ 0,40	€ 0,37
Regio Noordzeekanaal - Zeehaven IJmuiden / Velsen	Vast tarief voor gebruik terrein, rekening houdend met aantal overgeslagen containers (hoogte onbekend)							
	Tarief per container, mogelijk gecombineerd met pachten terrein (hoogte onbekend)							
Regio Noordzeekanaal - Port of Amsterdam	€ 2,77	€ 2,52	€ 2,42	€ 2,33	€ 1,78	€ 1,37	€ 1,97	€ 1,78
Port of Moerdijk	€ 2,45	€ 2,04	€ 1,96	€ 1,88	€ 1,44	€ 1,11	€ 1,60	€ 1,44
Port of Rotterdam	€ 2,88	€ 2,62	€ 2,51	€ 2,42	€ 1,85	€ 1,42	€ 2,05	€ 1,85
Zeeland Seaports achter sluisen	€ 1,03	€ 0,80	€ 0,77	€ 0,74	€ 0,57	€ 0,44	€ 0,63	€ 0,57
Zeeland Seaports voor sluisen	€ 1,17	€ 1,06	€ 1,02	€ 0,98	€ 0,75	€ 0,58	€ 0,83	€ 0,75
Zeeland Seaports Braakmanhaven	€ 1,03	€ 0,87	€ 0,84	€ 0,80	€ 0,61	€ 0,47	€ 0,68	€ 0,61

Bijlage 4: Kosten havengeld per container bij (incidenteel) bezoek binnenhaven / zeehaven 2x p.w. à 50 weken bij abonnement onderverdeeld naar vaargebied.

Inland Terminal	Grondslag	Tarief in €	Minimumheffing	Termijn	Incl. BTW	
INLAND TERMINALS VAARGEBIED NOORD NEDERLAND						
Harderwijk	per ton laadvermogen	€ 4,420		per jaar	ja	
Heerenveen	per ton laadvermogen	€ 2,500	€ 124,960	per jaar	ja	
Meppel	per ton laadvermogen	€ 0,820		per kwartaal		
INLAND TERMINALS VAARGEBIED NIJMEGEN - MAAS - TWENTE						
Hengelo	per m3 waterverplaatsing	€ 2,830		per jaar	nee	
INLAND TERMINALS VAARGEBIED ROTTERDAM - MOERDIJK - ANTWERPEN						
Bergen op Zoom	per ton laadvermogen	€ 1,110	€ 148,220	per kwartaal	nee	
Zeehavens						
Port of Amsterdam	per ton laadvermogen	€ 3,926		per jaar	ja	
Port of Rotterdam	per ton laadvermogen	€ 3,196		per jaar	nee	
Zeeland Seaports (achter sluisen)	per ton laadvermogen	€ 1,046		per jaar	nee	
Zeeland Seaports (voor sluisen)	per ton laadvermogen	€ 1,395		per jaar	nee	
Zeeland Seaports (Braakmanhaven)	per ton laadvermogen	€ 1,144		per jaar	nee	
Haven						
INLAND TERMINALS VAARGEBIED NOORD NEDERLAND						
Harderwijk	€ 1,04	€ 0,95	€ 0,91		€ 0,91	€ 3,49
Heerenveen	€ 0,71	€ 0,65	€ 0,62		€ 0,62	€ 3,08
Meppel	€ 0,93	€ 0,85	€ 0,81	€ 0,78	€ 0,78	€ 2,39
INLAND TERMINALS VAARGEBIED NOORD NEDERLAND						
Hengelo	€ 0,93	€ 0,67	€ 0,63	€ 0,64	€ 0,64	€ 2,45
INLAND TERMINALS VAARGEBIED ROTTERDAM - MOERDIJK - ANTWERPEN						
Bergen op Zoom	€ 1,26	€ 1,15	€ 1,10	€ 1,06	€ 0,90	€ 2,65
Zeehavens						
Port of Amsterdam	€ 0,92	€ 0,84	€ 0,81	€ 0,77	€ 0,66	€ 1,78
Port of Rotterdam	€ 1,00	€ 0,91	€ 0,87	€ 0,84	€ 0,71	€ 1,85
Zeeland Seaports (achter sluisen)	€ 0,30	€ 0,27	€ 0,26	€ 0,25	€ 0,21	€ 0,57
Zeeland Seaports (voor sluisen)	€ 0,40	€ 0,36	€ 0,35	€ 0,33	€ 0,28	€ 0,75
Zeeland Seaports (Braakmanhaven)	€ 0,33	€ 0,30	€ 0,28	€ 0,27	€ 0,23	€ 0,61
Abonnement						
tot 110m						per bezoek/reis
tot 110m						per bezoek/reis

Bijlage 5A: Resultaten “hoppen” 20 TEU (zonder abonnement) onderverdeeld naar vaargebied

Gemeente	Terminal	Kempenaar		Havengelden bij het laden en lossen per container (dus niet per TEU)				MIN tot 110m
		1000ton	Europaschip	110m 3-laags	110m 4-laags	JOWI	KPV	
Inland terminals vaargebied Noord-Nederland								
Harderwijk	Container Terminal Harderwijk	€ 2,93	€ 5,32	€ 9,58				€ 9,58
Heerenveen - HOV	Harlinger Container Lines Heerenveen	€ 2,58	€ 4,70	€ 8,45				€ 8,45
Kampen	ROC & CTU	€ 1,12	€ 1,12	€ 1,12	€ 1,12			€ 1,12
Leeuwarden	MCS Leeuwarden	Wel containervervoer - geen havengeld						
Meppel	MCS Meppel	€ 2,08	€ 3,79	€ 6,82	€ 11,36			€ 11,36
Urk	Barge Terminal Urk	Wel containervervoer - geen havengeld tot realisatie nieuwe terminal ca. 2022						
Westerbroek	MCS Westerbroek	Wel containervervoer - geen havengeld						
Overig vaargebied Noord-Nederland								
Coevorden		Geen containervervoer per barge						
Groningen	Barge Service Center Groningen	Containerterminal gestopt						
Veendam	IMS Veendam	Op dit moment geen containeroverslag per barge wordt hervat bij eigendom loswal						
Inland terminals vaargebied Groot-Amsterdam								
Alphen aan den Rijn	Alpherium	Wel containervervoer - geen havengeld						
Utrecht	Container Terminal Utrecht	€ 0,39	€ 0,39	€ 0,39	€ 0,39	€ 0,39	€ 0,39	€ 0,39
Zaandam	CTVredesteinweg Zaandam	€ 9,97	€ 9,97	€ 9,97	€ 9,97	€ 9,97	€ 9,97	€ 9,97
Overig vaargebied Groot-Amsterdam								
Alkmaar	Terminal HVC	Geen containervervoer						
Enkhuizen		Geen containerterminal						
Hoorndijk		Geen containerterminal						
Lelystad		Geen containerterminal						
Nieuwegein		Geen containerterminal						

Inland terminals vaargebied Nijmegen - Maas - Twente											
Born	Barge Terminal Born	€	1,29	€	2,35	€	4,23	€	7,04	€	7,04
Cuijk	Inland Terminal Cuijk	€	0,88	€	0,88	€	0,88	€	0,88	€	0,88
Hengelo	Combi Terminal Twente	€	2,67	€	3,87	€	6,73	€	11,86	€	11,86
Nijmegen	BCTN Nijmegen	Wel containervervoer - geen havengeld									
Oss	Osse Overslag Centrale	€	1,68	€	1,68	€	1,68	€	1,68	€	1,68
Stein	Container Terminal Stein	Wel containervervoer - geen havengeld									
Tiel	CTU Rivierenland	Wel containervervoer - geen havengeld									
Venlo	Trimodale Container Terminal Venlo	€	2,31	€	2,31	€	2,31	€	2,31	€	2,31
Venray (Wanssum)	BCTN Venray	€	2,14	€	2,14	€	2,14	€	2,14	€	2,14
Overig vaargebied Nijmegen - Maas - Twente											
Doesburg	Terminal Rotra	Nieuwe containerterminal valt mogelijk niet onder nieuwe verordening									
Gennep	ROC Gennep	Geen containervervoer									
Haafthen	Van Uden	(Nog) geen containerterminal									
Weert-Cranendonk		Nieuwe multimodal terminal in voorbereiding									
Inland terminals vaargebied Rotterdam - Moerdijk - Antwerpen											
Bergen op Zoom	Markiezaat Container Terminal	€	2,75	€	2,75	€	2,75	€	2,75	€	2,75
Gorinchem	Logistiek Centrum Gorinchem	Geen havengeld									
Alblasserdam	Containertransferrum Alblasserdam	Geen verordening, situatie voor nieuwe terminal nog niet bekend									
Overig vaargebied Rotterdam - Moerdijk											
Gouda		(Nog) geen containerterminal									
Inland terminals vaargebied West-Brabant											
Den Bosch	BCTN Den Bosch	€	0,68	€	0,98	€	1,71			€	1,71
Oosterhout	Oosterhout Container Terminal (Industrieterf	Geen havengeld door eigendom & grond Vijf Eiken wordt gepacht									
Tilburg	Barge Terminal Tilburg	€	1,27	€	1,27	€	1,27	vanaf 2016		€	1,27
Veghel	Inland Terminal Veghel	€	0,72	€	0,72	€	0,72	vanaf eind 2014		€	0,72
Waalwijk	R.O.C. Waalwijk	€	0,94	€	0,94	€	0,94			€	0,94
Inland terminals vaargebied West-Brabant											
Helmond	Bulcontrans-Helmond/ROC	Containerterminal gestopt									

Bijlage 5C: Resultaten (incidenteel) “hoppen” 20 TEU (zonder abonnement) bij bezoek binnenhaven / zeehaven van 2x p.w. à 50 weken bij gebruik van een abonnement

Haven	Kempenaar	1000ton	Europaschip	110m 3-laags	110m 4-laags	JOWI	KPV	Abonnement tot 110m
INLAND TERMINALS VAARGEBIED NOORD NEDERLAND								
Harderwijk	€ 1,52	€ 2,77	€ 4,98					€ 4,98
Heerenveen	€ 1,04	€ 1,89	€ 3,41					€ 3,41
Meppel	€ 1,37	€ 2,48	€ 4,47	€ 7,45				€ 7,45
INLAND TERMINALS VAARGEBIED NIJMEGEN - MAAS - TWENTE								
Hengelo	€ 1,36	€ 1,97	€ 3,43	€ 6,05				€ 6,05
INLAND TERMINALS VAARGEBIED ROTTERDAM - MOERDIJK - ANTWERPEN								
Bergen op Zoom	€ 1,85	€ 3,36	€ 6,05	€ 10,09	€ 10,09		€ 20,18	€ 10,09
Zeehavens								
Port of Amsterdam	€ 1,35	€ 2,46	€ 4,42	€ 7,37	€ 7,37	€ 11,06	€ 14,75	€ 7,37
Port of Moerdijk	€ 0,90	€ 1,51	€ 2,71	€ 4,52	€ 4,52	€ 6,78	€ 9,05	€ 4,52
Port of Rotterdam	€ 1,46	€ 2,66	€ 4,79	€ 7,99	€ 7,99	€ 11,99	€ 15,98	€ 7,99
Zeeland Seaports (achter sluizen)	€ 0,44	€ 0,79	€ 1,43	€ 2,38	€ 2,38	€ 3,57	€ 4,75	€ 2,38
Zeeland Seaports (voor sluizen)	€ 0,58	€ 1,06	€ 1,90	€ 3,17	€ 3,17	€ 4,76	€ 6,34	€ 3,17
Zeeland Seaports (Braakmanhaven)	€ 0,48	€ 0,87	€ 1,56	€ 2,60	€ 2,60	€ 3,90	€ 5,20	€ 2,60