

# RICHTLIJNEN MODERNISERING HAVENTARIEFSTRUCTUREN 2020

# #PSR

Experts in Ports and Logistics

---

Beste havenprofessional,

Alsjeblieft, hier jouw gratis versie van de “richtlijnen voor de modernisering van haventariefstructuren”. In deze pdf lees je de uitgangspunten waar mee je kunt starten met het moderniseren van de tarieven van jouw haven. Veel leesplezier!

Hartelijke groet,

Marieke Vavier

Directeur PSR

p.s.: Als je binnen een maand na de download meer wilt weten, bieden we je nu gratis een video adviesgesprek van 30 minuten aan over dit onderwerp. Het gesprek plan je eenvoudig via [info@portsolutionsrotterdam.nl](mailto:info@portsolutionsrotterdam.nl)

## **Richtlijnen**

In deze pdf vind je de vijf richtlijnen die de basis zijn in het proces om haventarieven te moderniseren.

### *1. Retributie*

Havengelden zijn feitelijk een retributie. Retributies worden geheven als de gemeente een dienst verleent aan een individu of een van haar bezittingen ter beschikking stelt. De opbrengsten uit de retributie mogen de totale kosten van de daarmee verbonden activiteiten niet overtreffen. Met andere woorden: een gemeente kan geen winst maken op de diensten die zij levert.

Een ander belangrijk uitgangspunt is dat de nieuwe structuur een moderne, duurzame en digitale tariefstructuur is die de doelen van de haven en haar ondernemers ondersteunt en dat ook zal doen in de veranderende logistieke wereld.

### *2. Logistieke optimalisatie*

De verandering in de logistieke wereld is onder ander zichtbaar in de containerisatie. Om de afhandeling van containers in zeehavens zo optimaal mogelijk te laten verlopen (call optimalisatie) wordt er door zeehavens gewerkt aan het bundelen van lading. De huidige logistieke optimalisatieslag in het achterland is dus ook op bundeling gericht. Hiervoor geldt dat een snelle overslag in een binnenhaven en daarmee relatief korte verblijfstijd essentieel is voor de snelheid en kwaliteit. Bulkgerichte haventarieven houden geen rekening met deze moderne logistieke aanpak en kunnen door de beprijzing het concept onnodig duur maken of zelfs tegenhouden.

### *3. Digitalisering*

Logistieke ketens worden steeds complexer. Om de complexiteit te kunnen managen is het noodzakelijk om de logistieke processen te digitaliseren. Het wordt daarmee eenvoudiger om informatie te delen, wat leidt tot betere planningsmogelijkheden.

Daarnaast is digitalisering van het proces van heffen en innen van havengeld relevant. Op dit moment is de situatie van heffen vaak gebaseerd op meldingen bij de havenmeester en/of waarneming door de havenmeester. In beide gevallen is het goed mogelijk dat ofwel melding ofwel waarneming niet plaats vindt.

Over het algemeen kan gesteld worden dat door het proces te digitaliseren de inkomsten van havengelden in het eerste jaar licht stijgen met circa 5%, vanaf het tweede jaar loopt dit op naar 20% (bij gelijkblijvende economische activiteit). Dit valt en staat uiteraard met handhaving, omdat digitalisering inzicht geeft in wie zich wel meldt en wie niet. Digitalisering van het proces heeft verschillende voordelen, zowel voor de haven als de gebruikers van de haven. De gegevens zijn actueel en meetbaar, er is verlaging van administratieve lasten, er is betere dienstverlening richting gebruikers van de haven en minder kans op fouten.

### *4. Duurzaamheid*

Duurzaamheid is wereldwijd een belangrijk onderwerp. Voor de haven is een aantal aspecten hierbij van belang. Binnenvaart is per definitie een duurzamere oplossing dan vervoer via de weg. Maar ook faciliteren van optimaal gebruik van infrastructuur in de haven is een manier om duurzaamheid te stimuleren. In onze optiek is optimaal gebruik maken van infrastructuur het stimuleren van deelladingen. Denk hierbij aan concepten voor call size optimalisatie, maar ook aan deelladingen in bulkvervoer. Door deelladingen te stimuleren zal het aantal wegkilometers vermoedelijk verminderen. Het optimaal gebruik van

infrastructuur kan, naast het stimuleren van deelladingen, ook worden bereikt door een tariefstructuur te kiezen waar kleine schepen op een gelijke wijze worden behandeld als grotere binnenvaartschepen. Kleine schepen zijn noodzakelijk om de haarvaten van het netwerk te kunnen bereiken en zorgen er daarmee voor dat het aantal wegekilometers verlaagd kan worden.

#### 5. Green Award

Daarnaast is er de mogelijkheid om binnenvaartschepen te stimuleren duurzaam(er) te zijn. Dat kan middels een certificeringssystematiek, zoals de Green Award.

Green Award voor de binnenvaart is afgeleid van het gelijknamige keurmerk dat in 1994 in de zeevaart is ingevoerd om de kwaliteit van de zeeschepen te bevorderen. Over de hele wereld zijn er (op vrijwillige basis) schepen, rederijen en oliemaatschappijen door Green Award gecertificeerd op het gebied van kwaliteit, veiligheid en milieu. Het programma van eisen van de Green Award voor de binnenvaart heeft betrekking op de technische uitrusting aan boord en het gedrag van de bemanning.

#### Conclusie

Onderstaande elementen zijn van belang voor een moderne haventarieefstructuur:

1. Inning van havengelden is een vorm van **retributie**. Het maximale prijsniveau voor gebruik van de faciliteiten wordt bepaald door de gemeentelijke kosten van beheer en onderhoud. Het is niet toegestaan om “winst” te maken op de dienstverlening in de haven.
2. Door **modernisering van logistieke concepten** geldt dat een snelle overslag in een binnenhaven en daarmee relatief korte verblijfstijd essentieel is voor de snelheid en kwaliteit. Bulkgerichte haventarieven houden geen rekening met deze moderne logistieke aanpak en kunnen door de beprijzing het concept onnodig duur maken of zelfs tegenhouden.
3. Aanpassing van de **grondslag van havengelden** aan de modernisering van de logistiek geeft voordeel aan de havens en schippers, maar ook een impuls aan **duurzame** en efficiëntere (container)logistiek. Optimaal gebruik van haven infrastructuur stimuleer je o.a door het faciliteren van **deelladingen** en gebruik van kleinere schepen.
4. Om complexiteit van logistieke ketens te kunnen managen is het noodzakelijk om processen te **digitaliseren**. Het wordt daarmee eenvoudiger om informatie te delen, wat leidt tot betere mogelijkheden voor **planning** en **heffing en inning van havengeld**.
5. **Duurzaamheid** stimuleren bij gebruikers van haven, binnenvaartschippers, kan door gebruik van het **Green Award systeem**.

Als je met deze uitgangspunten naar de haventarieven in jouw haven kijkt, zul je wellicht tot de conclusie komen dat een moderniseringsslag gewenst is. Wil je hierover meer weten, maak dan nu gebruik van de mogelijkheid voor een **gratis video adviesgesprek** van 30 minuten, waarin we bespreken welke stappen je het beste kunt nemen in de proces.

Plan hem direct via [info@portsolutionsrotterdam.nl](mailto:info@portsolutionsrotterdam.nl)

Volg ons op jouw favoriete social media kanaal om op de hoogte te blijven.