

Kennisdocument

Schone Havens en Binnenvaart – Fase 1

Onderdeel 2.1 - Financiële ondersteuning

Onderdeel 2.2 - Stimuleringsmogelijkheden

Definitieve Versie | 15 oktober 2021

Betrokken partijen | sub-pilot groep F & C

Wiet Baggen	Gem Utrecht
Henk Nijhuis	Gem. Nijmegen
Patricia Timmerman	Gem. Rotterdam
Regina Horbach	Prov. Utrecht
Joost Roeterdink	Prov. Zeeland
Tim van Walen	Rebel

Inhoud

<i>Onderdeel 2.1 - Financieringsmogelijkheden voor walinfra ten behoeve van zero emissie scheepvaart</i>	3
1. Inleiding	3
2. Inventarisatie bestaande financiële instrumenten	4
3. Businesscase walstroom binnenvaart	7
4. Voorbeeld SPUK aanvraag walstroom binnenvaart	8
5. Voorbeeldcasus financiering van laadinfra voor binnenvaart	10
<i>Onderdeel 2.2 - Stimuleringsinstrumenten schonere binnenvaart</i>	12
1. Samenvatting	12
2. Inleiding	13
3. Resultaten	14
a. Welke regio's en gemeenten geven aandacht aan binnenvaart?	14
b. Grondslagen en differentiatie havengelden	19
Bijlage 1: Website Green Award: incentive providers binnenvaart	21
Bijlage 2 Oproep tot uniformering grondslagen door NVB, CBRB en BLN-Schuttevaer	22

Onderdeel 2.1 -

Financieringsmogelijkheden voor walinfra ten behoeve van zero emissie scheepvaart

1. Inleiding

Het Schone Lucht Akkoord schets 7 maatregelen voor het thema Binnenvaart en havens. Maatregelen 1 uit het akkoord bestaat uit twee delen. Eerste onderdeel behelst het onderzoeken en invoeren van de meest geschikte vorm van stimulering van walstroom (bijvoorbeeld fiscaal of subsidie). Daarnaast is er een behoefte bij de SLA deelnemers in het inzichtelijk maken van bestaande financiële instrumenten voor het gebruik van Zero Emissie toepassingen aan de wal (tank, laadinfra, walstroom, installaties). En, mochten deze bestaande instrumenten onvoldoende zijn, om te adviseren in het opzetten van nieuwe financiële instrumenten. Om invulling te geven aan de SLA maatregelen en de behoeftes van de deelnemers is de werkgroep Sub-pilot F opgezet binnen de pilot Binnenvaart en schone havens.

Startpunt van de werkzaamheden binnen de pilot was het overzicht in de een studie van het EICB naar de mogelijke maatregelen op het gebied van stikstofreductie voor de binnenvaart, uitgevoerd in opdracht van de provincie Gelderland en in afstemming met andere watergebonden provincies. Vanuit dit kader is in beeld gebracht welke financiële instrumenten beschikbaar zijn en is er beoordeling gemaakt of er behoefte en ruimte is voor een nieuwe op te zetten instrument.

Dit kennisdocument is opgebouwd in drie delen:

- A. Overzicht bestaande financiële instrumenten
- B. Uitwerking van een businesscase en voorbeeldcasus voor walstroom en voor laadinfra voor batterij elektrisch varen

2. Inventarisatie bestaande financiële instrumenten

Hierbij volgt een beknopte inventarisatie van wat er vanuit de Rijksoverheid en regionale overheden al speelt op het gebied van financiering en binnenvaart.

i. Verduurzamingsfonds voor binnenvaart en Europese aanpak

Onder regie van CCR is onderzoek gaande naar het opzetten van een Europees fonds met als doel het bieden van financiële steun aan scheepseigenaren om de vergroening / energietransitie mogelijk te maken d.m.v. subsidies en financiering. Momenteel wordt deze studie gefinaliseerd waarbij de verwachting van de uitkomst is dat een dergelijk fonds toegevoegde waarde heeft in de transitie naar een duurzame binnenvaart sector. Mocht vervolgens worden gekozen om een dergelijke fonds op te zetten zal dit waarschijnlijk op Europese schaal worden uitgerold en zal dit een grote impact hebben op de sector tot 2050. Het is echter nog onzeker of dergelijk fonds er gaat komen en wat de concrete financieringsmogelijkheden worden.

ii. Bijdrage voor Retrofit schepen i.v.m. stikstofreductie

De Rijksoverheid stelt tot en met 2029 voor de binnenvaart 79 miljoen euro beschikbaar voor een retrofit van schepen. In de maatregel voor het retrofitten van de binnenvaart gaat het Rijk uit van het plaatsen van SCR-katalysatoren op bestaande motoren van binnenvaartschepen om de stikstofuitstoot van de motor terug te brengen. Per schip kan hiermee een stikstofreductie van ruim 80% worden bereikt. Hiertoe wordt de subsidieregeling die wordt opgesteld in het kader van de Green Deal Zeevaart Binnenvaart en Havens uitgebreid. De bijdrage van het Rijk bedraagt 79 miljoen euro voor het reduceren van de stikstof uitstoot door de binnenvaart. Het EICB heeft voor Gelderland onderzocht of zij dit in samenwerking met andere provincies kan helpen versnellen en de verschillende instrumenten, waaronder financiële op een rij gezet.

iii. Subsidie Green deal binnenvaart

In het kader van de green deal binnenvaart heeft het Rijk 15 mln. euro aan subsidie beschikbaar gesteld voor de vergroening van de binnenvaart.

iv. EU “recovery & resilience facility”

Waar alle industrieën en dus ook binnenvaart een claim voor aan het voorbereiden zijn.

<https://ec.europa.eu/info/files/guidance-member-states-recovery-and-resilience-plans>

De binnenvaart lijkt in te zetten op energietransitie (elektrificatie van schepen en zero emissie schepen)

v. Emissielabel voor binnenvaartschepen

In een sessie over het emissielabel hebben banken aangegeven dat dit label een rol gaat spelen in de financiering van investeringen in binnenvaartschepen. Steden kunnen het label

gebruiken bij het innen van havengelden en overheden kunnen het gebruiken bij het verlenen van subsidies.

vi. Differentiatie havengelden om groene schepen te promoten (BOZ en NVB).

Sommige gemeenten met een binnenhaven differentiëren al in havengelden, waarbij duurzame schepen een korting krijgen op het liggeld.

vii. Werkgroep financiering corridor Oost en Zuid Oost

Vanuit de werkgroep financiering binnen de goederenvervoercorridors Oost en Zuid Oost wordt ook gekeken hoe er samen met de kapitaalmarkt initiatieven voor de uitrol van een duurzame infrastructuur voor de binnenvaart kunnen worden gefinancierd. Hier zijn in overleg met de sector businesscases voor ontwikkeld. Een nog op te richten investeringspanel met marktpartijen en overheden zal deze initiatieven gaan bespreken.

viii. Demonstratie klimaattechnologieën en -innovaties in transport (DKTI-transport)

De DKTI subsidie kan worden ingezet voor innovatie projecten voor werktuig- of transportoplossingen. In 2021 kon subsidie worden aangevraagd voor projecten op het gebied van experimentele ontwikkeling, proeftuin, haalbaarheidsstudie, innovatieve clusters, cofinanciering en learning by using (nieuwe categorie). De DKTI regeling is voor 2021 gesloten waarbij er € 1,8 mln. Beschikbaar was voor duurzame vaartuigen. Nadeel van deze regeling is dat deze altijd flink wordt overtekend.

ix. Connect Europe Facility (CEF)

De CEF is een Europese subsidieregeling die kan worden aangevraagd voor infrastructurele investeringen op Europees niveau. Deze regeling biedt mogelijkheden voor realisatie van vulpunten voor waterstof, LNG bunkering en elektrisch laden van schepen. Schepen zelf zijn in principe niet subsidiabel, behalve als deze noodzakelijk zijn voor het kickstarten van een laadpunt voor ZE schepen. Subsidiabele kosten hebben betrekking op het verschil tussen de kosten voor een ZE schip t.o.v. de kosten van een vergelijkbaar fossiel schip. Kosten voor het produceren van groene waterstof zijn ook subsidiabel. De subsidiepercentage zijn 30% voor elektrische laadinfra voor schepen en 10% voor LNG bunkering

x. SPUK aanvraag binnen het SLA

Voor SLA deelnemers is het mogelijk een Specifieke Uitkering (SPUK) aan te vragen voor projecten die bijdragen aan schonere lucht en gezondheidswinst (direct en indirect). Deze uitkering is op basis van cofinanciering waarbij 50% maximaal wordt gefinancierd middels de uitkering. Het overige bedrag mag niet middels andere regelingen worden aangevuld. Maximale bedrag is €500.000 voor emissie verlagende en pilotprojecten en €100.000 voor overige projecten zoals bijvoorbeeld kennis of adviesproducten.

Meer informatie over de SPUK: <https://www.rvo.nl/subsidie-en-financieringswijzer/spuk-sla>

xi. Overzicht

#	Initiatief	Wal	Scheepszijde
1	CCNR studie	x	x
2	Bijdrage voor Retrofit schepen i.v.m. stikstofreductie		x
3	Subsidie Green deal binnenvaart		x
4	EU "recovery & resilience facility"		x
5	Emissielabel voor binnenvaartschepen		x
6	Differentiatie havengelden om groene schepen te promoten (BOZ en NVB).		x
7	Werkgroep financiering corridor Oost en Zuid Oost	x	
8	DKTI	x	x
9	Connect Europe Facility	x	X*
10	SPUK	x	x

*mogelijk biedt CEF in de toekomst beperkte mogelijkheden om naast laadinfra ook beperkt subsidie te krijgen voor een paar schepen om het laadinfrapunt van de grond te krijgen.

Conclusie

1. Huidige initiatieven zijn onvoldoende om onrendabele top te dichten
2. Daarom is er behoefte aan lokaal of regionale ondersteuning
3. Het subsidie kader voor lokaal en regionale overheden op dit vlak is nog onvoldoende bekend
4. Met deze rapportage schetsen we aan de hand van een tweetal voorbeeldcasussen de mogelijkheden.
5. Daarmee kunnen lokaal en regionale overheden sneller en beter reageren op private initiatiefnemers.
6. De Spuk SLA vult voor overheden die het schone luchtakkoord hebben getekend een groot deel van de behoefte voor financiële instrumenten in deze fase van de transitie. Walstroom onderzoek en ontwikkeling kan er namelijk door worden bekostigd. Ook kan er vanuit SPUK SLA een bijdrage worden verleend aan bijvoorbeeld de realisatie van laadinfra voor schepen. Ook de EU biedt met CEF mogelijkheden voor subsidie. Voor de schepen zelf zal de realisatie van een EU fonds voor verduurzaming van de binnenvaart moeten worden afgewacht.

3. Businesscase walstroom binnenvaart

In de rapporten van CE Delft (2020)¹ en CLINSH (2017)² wordt er een indicatie gegeven van de business case van walstroom. Zij hebben daarbij ook naar ander onderzoek gekeken.

Belangrijkste factor in de business case van walstroom zijn de investeringskosten welke grotendeels afhankelijk zijn van de benodigde en aan te leggen netaansluiting (grootverbruik of kleinverbruik aansluitingen). Andere kosten zijn de inkooprijds elektriciteit, onderhoudskosten en betaalsystemen. Met het verlagen van de energiebelasting per 2021 valt deze kostenpost weg.

Volgens De Vos en Van Gils (2011) is het voor ondernemers is het in veel gevallen financieel interessant om gebruik te maken van walstroom, maar dit is afhankelijk van de vermogensvraag, het vermogen en andere karakteristieken van de gebruikte generator. In de meeste gevallen is de vermogensvraag lager dan 3 kW en is de walstroom goedkoper.

CE heeft een berekening gemaakt (uitgaande van de gasolieprijzen en walstroom in 2019, respectievelijk €68 per 100 liter gasolie en €0,27 cent per kWh) en geeft aan dat de operationele kosten voor dieselgeneratoren variëren van €0,21 tot 0,66 per kWh. Hierbij is voor onderhoud € 0,05 tot 0,10 per kWh aangenomen. Voor walstroom geldt meestal een tarief van € 0,27 kWh, waarmee dit dus in de meeste gevallen goedkoper is dan generatorstroom. Een hogere prijs dan € 0,27 kWh maakt het voor schippers minder aantrekkelijk om gebruik te maken van walstroom en is dus niet wenselijk.

Op verschillende locaties wordt walstroom voor de binnenvaart gratis aangeboden. Op andere locaties wordt er wel dit tarief van €0,27 kWh gehanteerd. CE Delft komt ook met een voorbeeldberekening van de kosten van de exploitatie van walstroompunt. Als er wordt uitgegaan van een walstroomaansluiting van €10.000, een gemiddeld verbruik van 2.500 kWh per jaar en een afschrijftermijn van 10 jaar, dan bedragen de gemiddelde investeringskosten per kWh ca. €0,40. Dit is significant hoer dan de tarieven die in rekening worden gebracht, wat mogelijk is doordat de investeringen in walstroomvoorzieningen gedeeltelijk zijn gefinancierd met behulp van Europese en lokale subsidies of doordat de aanbieders van walstroom (een deel van) de investeringskosten zelf dragen.

De onderzoekers van CE Delft trekken de volgende conclusies m.b.t. de huidige situatie van de walstroom in de binnenvaart

- Locaties met de hoogste rendabiliteit (afname) zijn inmiddels voorzien van walstroom
- Gebruik van walstroom is voor schippers in de meeste gevallen al financieel aantrekkelijk met de gangbare prijs van € 0,27 / kWh. Dit is echter over het algemeen onvoldoende om de kosten te dekken. Walstroom dient daarom gezien te worden als openbare infrastructuur.
- Het fiscaal/financieel stimuleren van het gebruik van walstroom leidt niet automatisch tot een lagere prijs voor walstroom. Het is namelijk aan de aanbieder van walstroom om te bepalen in hoeverre het kostenvoordeel doorberekend wordt aan de afnemers of dat ze het kostenvoordeel gebruiken om hun businesscase te versterken.

¹ Stimulering van walstroom – CE Delft (Februari, 2020) in opdracht van het min. IenW

² Port characterization and data collection on existing and planned Onshore Power Supply in the Netherlands, Flanders and North Rhine Westfalia – CLINSH (November 2017)

4. Voorbeeld SPUK aanvraag walstroom binnenvaart

Voor een SPUK aanvraag dienen partijen een duidelijk beeld te schetsen van de verwachten projectbegroting en de verwachte gezondheidsbaten. De gezondheidsbaten worden berekend door een rekentool waarin de bespaarde emissies worden gevraagd.

In 2021 zijn er tot op heden 6 SPUK aanvragen gedaan voor walstroom en laadpunten waarvan er momenteel 1 reeds is toegewezen (d.d. 25-06-2021). De onderwerpen zijn als volgt:

- 1x | Walstroominventarisatie
- 2x | Ontwikkeling walstroom voor zeeschepen,
 - o Investeringskosten: onbekend
 - o Geschatte vermeden kosten: €1.2 miljoen - €1.4 miljoen
- 2x | Ontwikkeling walstroom voor binnenvaart,
 - o Investeringskosten €70.000 – €90.000
 - o Geschatte vermeden kosten: €60.000 - €730.000
- 1x | Ontwikkeling van laadstation voor modulaire energiecontainers
 - o Nader uitgewerkt in hoofdstuk 5

In de toelichting van de rekentool van het SPUK staat een voorbeeld voor de aanleg van walstroom voor cruiseschepen. Dit voorbeeld geeft een overzicht van de benodigde informatie en input welke nodig is voor het aanvragen van een SPUK aanvraag (zie onderstaand figuur).

De bespaarde emissie is het verschil in emissies tussen het gebruik van hulpmotoren en met walstroom. De uitstoot van hulpmotoren verschilt per type schip en is afhankelijk van de aanlegfrequentie en duur. Een overzicht van emissies kan worden geraadpleegd via de volgende bronnen:

- Onderzoek TNO (2008) over de milieueffecten van zee- en riviercruiseschepen, riviercruiseschepen en binnenvaartschepen.
<https://sustainableworldports.org/wp-content/uploads/TNO-Milieueffecten-van-de-invoering-van-walstroom-voor-zeeschepen-riviercruisschepen-en-binnenvaartschepen-in-de-haven-van-Amsterdam.pdf>
- Rekentool voor walstroom emissies zeeschepen
<https://sustainableworldports.org/ops/environment-and-health/emission-calculation/>

Momenteel stelt PortSolutions met een consortium van gemeenten een handboek op met alle scheepstypen en bijbehorende uitstoot. Mochten de bovenstaande bronnen ontoereikend zijn kan dit handboek eventueel uitkomst bieden.

Tabel 3 - Illustratieve berekening gezondheidsbaten bij aanleg van walstroom

Bespaarde emissies		
Gegevens hypothetische haven		
Aantal schepen	30	
Gemiddelde aanlegtijd	10 uur	
Energieverbruik per uur per schip	7.000 kWh	
Totale energieverbruik	2,1 miljoen kWh/jaar	
NO_x-emissies		
Met hulpmotor (8 g/kWh)	16.800 kg	
Met walstroom (0,46 g/kWh)	966 kg	
Bespaarde NO_x-emissies	15.834 kg	
PM-emissies		
Met hulpmotor (0,22 g/kWh)	462 kg	
Met walstroom (0,022 g/kWh)	46 kg	
Bespaarde PM-emissies	416 kg	
Gezondheidsbaten		
Project eigenschappen		
Data voor PM _{2.5} of PM ₁₀ ?	PM _{2.5}	
Uitstoothoogte	2-20 meter	
Duur emissiebesparing	Meer dan 20 jaar	
Aantal inwoners	Zie bandbreedte hieronder	
Gezondheidsbaten per jaar		
	<50.000 inwoners	>500.000 inwoners
PM _{2.5}	€ 35.570	€ 118.622
NO _x	€ 388.638	€ 388.638
Totaal	€ 424.208	€ 507.260
Gezondheidsbaten over levensduur (netto contante waarde)		
	<50.000 inwoners	>500.000 inwoners
PM _{2.5}	€ 580.602	€ 1.936.253
NO _x	€ 6.343.700	€ 6.343.700
Totaal	€ 6.924.302	€ 8.279.953

5. Voorbeeldcasus financiering van laadinfra voor binnenvaart

In deze notitie is er een voorbeeld locatie uitgewerkt voor de financiering van laadinfra aan de walkant voor de binnenvaart om elektrisch te kunnen varen. Dit betreft een casus van de provincie Zuid Holland met het consortium ZES, die varen met batterij elektrische schepen.

Het betreft een laadvoorziening voor de containervaart. Deze is geschikt voor de kortere afstanden binnen NL. Het doel van ZES is om binnen Nederland tot een netwerk met deze laadpunten te komen.

De onrendabele top op de investering en operatie van het laadinfrapunt betreft €1,3 mln.. Het betreft hierbij de investering minus de operationele opbrengsten/kosten over 10 jaar.

De onrendabele top wordt door verschillende partijen gefinancierd. Het gaat om een eigen bijdrage van het consortium ZES €0,2 mln., provincie €0,6 mln. en SLA SPUK aanvraag Rijk €0,5 mln.

Vanuit de provincie Zuid Holland is gekozen voor het instrument subsidie en niet voor een lening en participatie. Het risico en het regelen van een eigendomsconstructie is bij participatie lastiger dan subsidie. Ook is de onrendabele top nog hoog op het project, waardoor een lening minder geschikt is.

De regionale ondersteuning wordt gegeven aan de laadinfrastructuur en niet aan de schepen. Voor schepen moeten aparte grotere financiële fondsen komen vanuit de EU, via CCR lijn met een fonds voor de binnenvaart

Voorwaarden

Het is voor een overheid van belang om eisen te stellen aan openbaarheid en toegankelijkheid. Veiligheidseisen bij containerterminals zijn daarbij een punt (AEO, e.d.) van aandacht. Niet elke partij mag zomaar de terminal op, vanwege deze veiligheidseisen.

Een andere eis die de overheid kan stellen is dat de laadvoorziening ook door andere modaliteiten gebruikt kan worden, zoals bijvoorbeeld door elektrische trucks.

Het is belangrijk dat er ook gebruik wordt gemaakt van de voorziening die wordt gesubsidieerd. Om dit te garanderen kan de overheid de eis stellen dat de voorziening in de periode waarover de subsidie wordt verleend, zijnde 10 jaar, ook daadwerkelijk wordt benut voor het laden van schepen

Staatssteun

Regelgeving met betrekking tot laadinfra voor schepen

De provincie Zuid Holland heeft ook naar het aspect staatsteun gekeken. Voor de laadinfrastructuur kan mogelijk steun voor binnenhavens overeenkomstig de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (AGVV) worden verleend. In aanmerking komende kosten zijn investeringen ten behoeve van de bouw, vervanging of modernisering van haveninfrastructuur (of toegangsinfrastructuur). Onder haveninfra wordt ook verstaan infra voor alternatieve brandstoffen. Het steunbedrag mag niet hoger zijn dan het verschil tussen de in aanmerking komende kosten en de exploitatiewinst van de investering. Steunintensiteit

maximaal 100% van de in aanmerking komende kosten. Iedere concessie of andere vorm van toewijzing aan een derde om de gesteunde infra te bouwen, moderniseren, exploiteren of huren moet op concurrerende, transparante en onvoorwaardelijke basis plaatsvinden. De gesteunde infra moet op gelijke en niet-discriminerende wijze tegen marktvoorwaarden aan belangstellende gebruikers beschikbaar worden gesteld.

Regelgeving met betrekking tot batterij elektrisch aangedreven schepen

Op het gebied van milieubescherming is investeringssteun toegestaan, die ondernemingen in staat stellen het uit hun activiteiten voortvloeiende niveau van milieubescherming te verhogen. Eén en ander is afhankelijk van het feit of de onderneming in de specifieke situatie met de steun zal voldoen aan al vastgestelde en nog niet in werking getreden Unienormen. De in aanmerking komende kosten zijn de bijkomende investeringskosten om het niveau van milieubescherming te verhogen. De maximale steunintensiteit is maximaal 40% van de in aanmerking komende kosten (plus 10% middelgrote en plus 20% kleine ondernemingen).

Conclusie

De voorbeeldcasus in Zuid Holland laat zien dat er nog een onrendabele top zit op de aanleg van laadinfra voor batterij elektrische schepen. Overheden hebben de mogelijkheid om binnen de regelgeving steun te verlenen in de vorm van subsidie voor de realisatie en exploitatie van een laadpunt. Een individueel laadpunt is uiteindelijk niet rendabel. Er zal een uitrol met een netwerk van laadpunten naar verschillende provincies moeten komen voor elektrische containervaart. Hierover is het ZES consortium met verschillende provincies in gesprek.

Onderdeel 2.2 -

Stimuleringsinstrumenten schonere binnenvaart

1. Samenvatting

In dit rapport is onderzocht **welke vormen van stimulering van schonere binnenvaart al worden toegepast en welke de ervaringen hiermee zijn opgedaan ?**

Onderscheid is gemaakt naar toelatingsbeleid (minimale eisen aan milieu klasse van een schip) en aan de differentiatie van havengelden naar milieuklasse.

Voor een beperkt aantal havens speelt toelatingsbeleid als vorm van stimulering. Het gaat daarbij om:

- Haven Rotterdam, CCR2 eis vanaf 2025
- Haven van Amsterdam, verplichting Green Award voor riviercruise schepen voor kades in de binnenstad
- Voornemen tot het instellen van toelatingsbeleid voor de Binnenhaven van Nijmegen, gebaseerd op Rotterdamse toegangsbeleid

Het is onzeker of de juridische basis voldoende is en of beoogde toelatingseisen standhouden. Dit zal nader worden onderzocht in een apart traject binnen de werkgroep Schone Haven.

Een andere vorm van stimulering is het differentiëren van havengelden. Omtrent de havengelden kan worden geconcludeerd dat circa 30 havens in Nederland een actief stimulerend beleid voert. Het gaat dan om het verstrekken van korting aan schonere schepen op het te betalen havengeld. Hiervoor wordt momenteel het Green Award certificaat gebruikt, dat onderscheid maakt naar verschillende niveaus (platina, goud, zilver en brons).

Ruim 820 schepen heeft een Green Award certificaat. Dit is circa 8% van de West-Europees vloot. Havens die een stimulerend beleid voeren betreffen vooral de grotere (zee)havens, zoals onder andere Rotterdam en Amsterdam, waar veel van de binnenvaart transporten beginnen/eindigen. Totaal zijn er circa 400 binnenhavens in Nederland, inclusief kleinere havens. Geconcludeerd kan dus worden dat in absoluut aantal een minderheid (circa 8%) een stimulerend beleid voert om gebruik van schonere schepen financieel te belonen.

Het huidige stimulerende beleid is gericht op het verstrekken van korting op havengelden die betaald worden door scheepseigenaren en scheepsexploitanten. Uit eerder onderzoek bleek dat de havengelden een historische grondslag hebben, waarbij er in veel van de Nederlandse havens nog gewerkt wordt met vaste bedragen per bezoek (het zogenaamde 'weekbriefje'). Het bedrag wordt vooral daarbij bepaald op basis van de omvang of laadvermogen van het schip. Er wordt vaak geen rekening gehouden met de werkelijke verblijftijd, belading of mate van emissies van het schip. De Nederlandse Vereniging Binnenhavens heeft samen met BLN en CBRB onderzoek laten uitvoeren door Erasmus universiteit naar het moderniseren van grondslagen voor havengelden. Het advies en is hierbij als volgt samengevat:

Gebaseerd op wetenschappelijke argumenten worden drie grondslagen voorgesteld:

- **Tijd:** een tijdgebonden grondslag gebaseerd op de werkelijke verblijftijd in de haven;
- **Kwantiteit:** een kwantitatieve grondslag gebaseerd op werkelijk overgeslagen ton/container;
- **Vergroening:** een groene grondslag gebaseerd op het getrapte systeem van de Green Award Foundation of een vergelijkbaar geaccepteerd label systeem.

Het Green Award model wordt omarmd en tevens het beoogde emissie label binnenvaart dat later in 2021 operationeel zal worden. Het beoogde emissie label systeem is fijnmaziger en helemaal gericht op emissies van het schip, waarbij Green Award meer zaken omvat.

Mogelijk kunnen Nederlandse Vereniging Gemeenten en Nederlandse Vereniging Binnenhavens een rol spelen in het promoten van invoering van het emissie label systeem door de binnenhavens.

2. Inleiding

De eerste kennisvraag in sub-pilot C van het Schone Lucht Akkoord binnenvaart is:

Welke vormen van stimulering van schonere binnenvaart worden al toegepast en wat zijn de ervaringen hiermee?

De aanpak om de ervaringen en best practices te verzamelen is gericht op:

- het **toelatingsbeleid** op vaarwegen en havens en de havenverordeningen
- de **huidige manier en mate van differentiatie in havengeld tarieven** in relatie tot het stimuleren van schone binnenvaart.

Om een onderbouwd antwoord te formuleren op kennisvraag 1 is een uitsplitsing gemaakt naar de volgende deelvragen:

- In welke mate wordt er beleid voor luchtkwaliteit in gemeenten of provincies aandacht besteed aan binnenvaart?
- Wordt in havenverordeningen onderscheid gemaakt naar de mate van emissies van schepen en wat is daarbij de grondslag?

- In welke mate worden havengelden berekend en gedifferentieerd naar emissies en op welke grondslag (laadvermogen, vervoerde tonnen, lengte schip, motorvermogen, overig) ?
- Wat zijn effecten van het stimuleringsbeleid?
- Wat zijn de 'lessons learned' en wat zijn 'best practices' en aanbevelingen?

Een groot deel van de antwoorden zijn verkregen door informatie van Stichting Green Award³ en een interview met Nederlandse Vereniging Binnenhavens (NVB) en rapportages die zijn gemaakt in opdracht van het NVB⁴. Naar aanleiding van de afstemming met NVB is ertoe besloten door de werkgroep om geen uitgebreide enquête te doen onder de havens. Er was in het interview met NVB geconstateerd dat zij al eerder een vergelijkbaar onderzoek had uitgevoerd. Bovendien kon NVB een duidelijk beeld geven over de huidige situatie.

De Nederlandse Vereniging Binnenhavens maakt zich sterk voor het belang van havens in de logistiek en economie. NVB vindt het belangrijk dat binnenhavens zich blijven ontwikkelen en toegevoegde waarde te leveren, zodat dit de regio's en de BV Nederland versterkt in hun positie ten opzichte van Europa. De NVB heeft een nieuwe strategische agenda voor de periode 2020 – 2025 met speciale aandacht voor vijf thema's: Digitalisering; Bereikbaarheid; Duurzaam en toekomstbestendig havenbeleid; Samenwerking en exploitatie; Energietransitie en circulaire economie. NVB ondertekende ook de Nederlandse Green Deal en ondersteunt de invoering van het emissieprestatie label binnenvaart.

3. Resultaten

a. Welke regio's en gemeenten geven aandacht aan binnenvaart?

Toelatingsbeleid

Qua toelatingsbeleid zijn er slechts drie gemeenten waar toelatingseisen kunnen gaan spelen voor de toekomst:

- Haven Rotterdam waar er minimaal een CCR 2 eis is vanaf 2025 voor toegang tot de haven
- Haven Amsterdam waar overwogen wordt om toegang tot de haven voor passagiersschepen te beperken tot schepen die een Green Award label hebben.
- Gemeente Nijmegen heeft de intentie uitgesproken om in de havenbekkens in de stad Nijmegen ook een toegangsbeperking in te willen voeren

i. Rotterdamse haven

In de Overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2 (Overeenkomst) zijn afspraken gemaakt tussen de toenmalige ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM, Het College van B&W van de Gemeente Rotterdam, het Havenbedrijf Rotterdam en de Havenmeester van

³ Zie ook: <https://www.greenaward.org/inland-shipping/nl/about-green-award/>

⁴ Zie ook: [Home \(binnenvaart.nl\)](https://www.nvb.nl/)

Rotterdam, om eventuele knelpunten rond luchtkwaliteit bij het realiseren van Maasvlakte 2 te mitigeren.

Eén van de bronmaatregelen uit de overeenkomst betreft schone motoren in de Binnenvaart. In dat verband heeft de gemeente Rotterdam de verplichting opgenomen om met ingang van 2025 binnenvaartschepen die niet zijn voorzien van een emissiearme dieselmotor te verbieden om de haven binnen het toepassingsgebied van de Havenverordening aan te doen. Een emissiearme dieselmotor is in de Overeenkomst gedefinieerd als dieselmotor voor een binnenvaartschip, die voldoet aan de emissiewaarden van fase II van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart of voldoet aan het bepaalde in Richtlijn 97/68/EG, dan wel aan het bepaalde in eventuele opvolgende richtlijnen (CCR II motor).

ii. Amsterdamse haven

Havenbedrijf Amsterdam

Uit de strategie 2020-2024 van Port of Amsterdam komt naar voren dat duurzaamheid een belangrijk punt is voor de rivier cruise in Amsterdam. Om schone scheepvaart te stimuleren in de Amsterdamse haven kondigde in november 2019 het havenbedrijf Amsterdam aan de Green Award in te voeren per 1 januari 2022 voor riviercruise schepen. Alleen schepen met een Green Award zouden dan mogen aanmeren bij een aanlegplaats in het centrum van de stad. Schepen zonder Green Award certificaat zouden alleen toegang krijgen tot een aanlegplaats in de Coenhaven. Sinds de aankondiging in 2019 zijn 46 schepen gecertificeerd. Daarnaast hebben nog eens 32 schepen een aanvraag voor inspectie ingediend. In het seizoen 2022 krijgen schepen die al een Green Award certificaat hebben voorrang in het centrum van de stad. Door Covid-19 konden de geplande inspecties echter niet doorgaan en hebben niet alle rederijen de mogelijkheid gehad om aanpassingen op tijd door te voeren. Daarom is in voorjaar 2021 besloten om de invoering van de Green Award-eis uit te stellen tot 1 januari 2023, een Green Award label wordt nu verplicht per 2023 voor ligplaatsen in het centrum⁵.

Gemeente Amsterdam

De gemeente Amsterdam heeft in haar actieplan opgenomen dat alle vormen van vervoer binnen 10 jaar uitstootvrij moet zijn, inclusief het vervoer over het water. Het gaat daarbij om schepen met een maximale lengte van 20 meter. Vanaf 2025 geldt dat voor het centrum van Amsterdam. Vanaf 2030 geldt dit ook voor de rest van het Amsterdamse water uitgezonderd de doorgaande wateren voor de scheepvaart. Voor passagiersschepen wordt een vergunningsstelsel ingevoerd om zo de drukte en ook de overlast te verminderen. Deze vergunning is gekoppeld aan de doelstellingen voor uitstootvrij vervoer.⁶ Alle vergunde passagiersvaartuigen moeten per ingang van het nieuwe vergunningsstelsel in 2022 volledig

⁵ Zie ook: <https://www.portofamsterdam.com/nl/nieuws/invoerdatum-green-award-eis-voor-riviercruiseschepen-uitgesteld> en

⁶ Meer informatie: [Volg het beleid: water en varen - Gemeente Amsterdam](#) en Nota Varen deel 2: https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/varen-amsterdam/nota-varen/?PagClSIDt=15916175#PagClS_15916175 (mei 2020)

uitstootvrij varen. Voor historische vaartuigen overweegt de gemeente een overgangs- of ontheffingsbeleid te hanteren. Pleziervaart en goederenvervoer vormen geen uitzondering op de ambitie van de gemeente voor een uitstootvrij centrum in 2025.

iii. Gemeente Nijmegen

Gemeente Nijmegen heeft het voornemen om Gemeente Rotterdam te volgen voor 2025 voor het havenbekken in Nijmegen. Nijmegen wil schepen gaan weren die geen CCR2-motor (of schoner) hebben. Aan de andere kant komen schepen die juist schoner zijn en een Green Award hebben, in aanmerking voor 15 procent korting op het havengeld. Dit zijn maatregelen uit de plannen van Nijmegen om "de luchtkwaliteit in de stad in de komende 10 jaar verder te verhogen en de gezondheid van inwoners te verbeteren".

"Uit onderzoeken van de afgelopen jaren blijkt dat de scheepvaart op de Waal verhoudingsgewijs een steeds grotere luchtvervuiler wordt in Nijmegen", schreef de gemeente in het gepresenteerde uitvoeringsprogramma 2020–2030: Op weg naar een gezonde luchtkwaliteit. 7 "

Havengelden

Uit het interview met Lijdia Pater (Nederlandse Vereniging Binnenhavens) blijkt dat in Nederland alleen wordt gewerkt met het Green Award label in havenverordeningen voor de binnenhavens. Een uniforme aanpak is daarbij ook het advies van NVB aan haar leden.

⁷ <https://www.nijmegen.nl/over-de-gemeente/dossiers/30-maatregelen-voor-schonere-lucht/>, directe link
uitvoeringsprogramma: <https://online.ibabs.eu/ibabsapi/publicdownload.aspx?site=Nijmegen&id=cf35a3c9-5388-41a1-bc8b-5414e0a58248>

Over Green Award

Green Award is een keurmerk voor schepen die voldoen aan hoge eisen op het gebied van veiligheid en het milieu. Het Green Award certificaat geeft een schip toegang tot meerdere incentives inclusief kortingen op havengelden, producten en diensten. Het Green Award programma ter stimulering van een schonere en veiligere scheepvaart bestaat al sinds 1994 voor de zeevaart. Over de hele wereld zijn er (op vrijwillige basis) schepen en rederijen door Green Award gecertificeerd op het gebied van kwaliteit, veiligheid en milieu.

Green Award voor binnenvaart

In 2011 heeft de stichting Green Award ook een programma voor de binnenvaart ontwikkeld. Er is een getrappt certificatie systeem. Te weten Brons, Zilver en Goud certificatie en een Platinum label bedoeld om innovaties te stimuleren. Havens en andere maritieme dienstverleners verlenen een korting of andere voordelen (incentives) aan door Green Award gecertificeerde schepen. Deze incentives motiveren scheepseigenaren om te investeren in schonere technieken en veiliger operaties.

Er is een programma van eisen van Green Award voor de binnenvaart. Dit heeft betrekking op Motoren (blad A) & (blad B), technische uitrusting aan boord en het gedrag van de bemanning. Er moet een minimaal aantal punten gehaald worden op zowel Blad A als Blad B. Het certificaat is 3 jaar geldig na inspectiedatum. Toelaatbare schepen zijn: droge lading schepen, tankers, container schepen, duwbotten, veerbotten, dag- en riviercruises, beunschepen, Roro schepen.

Het aantal Green Award gecertificeerde schepen wordt bijgehouden door stichting Green Award en wordt ook gepubliceerd⁸. Dit betreft een lijst van ruim 800 schepen die een Green Award certificaat hebben. De totale Europese vloot bestaat uit circa 12.000 binnenvaartschepen, waarvan circa de helft behoort tot de Nederlandse vloot. Gesteld kan dus worden dat circa 7% van de schepen een Green Award heeft.

Op de website van Stichting Green Award⁹ is een overzicht van de havens die Green Award gebruiken en ook de mate van korting die wordt gegeven. In de bijlage is de volledige lijst weergegeven. Totaal telt Nederland circa 400 binnenhavens. Uit de lijst blijkt dat 30 havens nu werken met een korting op basis van Green Award. Dit is dus een aandeel van 8%.

Er worden door de havens verschillende percentages toegepast qua korting. De meeste havens hanteren een vast kortingspercentage, ongeacht het soort Green Award label (brons, zilver, goud of platina). De bandbreedte hierin is 5% - 100%. Sommige havens hanteren echter een gedifferentieerde aanpak en geven meer korting bij een beter milieulabel van het

⁸ <https://www.greenaward.org/inland-shipping/nl/certified-ships/>

⁹ [Incentive providers - Inland Shipping \(greenaward.org\)](https://www.greenaward.org/incentive-providers-inland-shipping/)

schip. De volgende tabel geeft het overzicht weer van havens die actief zijn in het differentiëren van havengelden¹⁰.

Binnenhaven	Korting
Eemshaven	5%
Delfzijl	5%
Meppel	6%
Krimpen aan den IJssel	10%
Wanssum	10%
Zevenellen	10%
Vlissingen	10%
Terneuzen	10%
Zwijndrecht	15%
Bergen op Zoom	15%
Arnhem	15%
Dordrecht	15%
Moerdijk	15%
Nijmegen	15%
Papendrecht	15%
Utrecht	30%
Sliedrecht	100%
Deventer	<ul style="list-style-type: none"> • 5% Brons • 10% Zilver • 15% Goud en Platina
Amsterdam	<ul style="list-style-type: none"> • 5% Brons • 10% Zilver • 15% Goud • 20% Platina

¹⁰ Stand van zaken in maart 2021 op basis van website Green Award

Rotterdam	<ul style="list-style-type: none"> • 15% korting op havengelden voor schepen met een score van minder dan 400 punten voor de voortstuwingsmotoren vanaf 1-01-2012 • 30% korting op havengelden voor schepen met een score van 400 punten of meer voor de voortstuwingsmotoren • 100% korting op schepen met voortstuwingsmotoren die houder zijn van het Platinum Green Award label
Werkendam	<ul style="list-style-type: none"> • 15% Brons • 20% Zilver • 25% Goud • 30% Platina
Port of Twente: Almelo, Delden, Enschede, Goor, Hengelo, Lochem, Markelo, XL Park	<ul style="list-style-type: none"> • 5% Brons • 7,5% Zilver • 10% Goud en Platina

Geconcludeerd kan dus worden dat alle binnenhavens die niet in deze tabel staan, geen korting geven op havengelden en geen actief beleid voeren op emissies van schepen in relatie tot de luchtkwaliteit.

b. Grondslagen en differentiatie havengelden

Vanuit het verleden is er een diversiteit aan verschillende grondslagen voor het berekenen van havengelden. Er is in de binnenhavens vaak sprake van een vast bedrag dat betaald wordt voor een bezoek aan een haven. Dit werd het zogenaamde 'weekbriefje' genoemd. Er wordt dan geen rekening gehouden met de specifieke verblijftijd van het schip en de mate van belading en de mate van emissies van het schip. Veel havens en Nederland volgen nog steeds deze methodiek.

In de zeehavens wordt doorgaans gewerkt met een tarief per ton laadvermogen. Uit een totale inventarisatie bij binnenhavens bleek dat er verschillende grondslagen zijn. Veel is op basis van ton laadvermogen van het schip en in minder gevallen wordt het bepaald op basis van de hoeveelheid overslag. Soms is er dan ook een vast minimum bedrag per schip of een lager tarief voor lege schepen. Veelal wordt er onderscheid gemaakt in de grondslagen tussen bulkvervoer en containervervoer. Soms zijn er ook vast bedragen per jaar mogelijk, een abonnement vorm, hetgeen aantrekkelijk bij grotere aantallen bezoeken aan de haven per jaar.

In de huidige situatie geven circa 30 havens korting op basis van emissies. Dit is een klein deel van het totale aantal havens. Het gaat echter wel om de grotere havens, zoals zeehavens die belangrijke havens zijn voor de binnenvaart. Veel binnenvaart vervoer vindt immers plaats van/naar of tussen zeehavens.

NVB heeft een advies gegeven over de grondslagen¹¹. Eerder heeft de NVB samen met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) een modelhavenbeheersverordening opgesteld. Een volgende stap is uniformering van de binnenhavengeldstructuur. Dit moet leiden tot duidelijke regels die overal toepasbaar zijn.

Eén van de acties in de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens voor NVB is de ontwikkeling van een model met uniforme grondslagen voor een binnenhavengeldverordening. Een belangrijk doel is mogelijke belemmeringen in het logistieke proces en de inzet van de binnenvaart hierbij weg te nemen. De Nederlandse Vereniging van Binnenhavens heeft, samen met het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart en Koninklijke BLN-Schuttevaer een stap gezet om deze actie uit te kunnen voeren. Onder begeleiding van haveneconoom Bart Kuipers (Erasmus) heeft masterstudent Koen de Korte onderzoek gedaan naar de binnenhavengeldstructuur.

Het onderzoek heeft een aantal knelpunten blootgelegd bij de huidige binnenhavengeld regelingen. Het onderzoek heeft eveneens bevestigd dat de huidige gehanteerde historische grondslag, vaak gebaseerd is op het maximale laadvermogen, en het weekbriefje, een barrière vormen voor het optimaliseren van efficiëntie en modal shift. Een ander ongewenst effect is dat verschillende grondslagen in de havengeldverordeningen een belemmering zijn voor het verzamelen van data en het meten van prestaties.

Samengevat is het advies voor havengelden het volgende:

Gebaseerd op wetenschappelijke argumenten worden drie grondslagen voorgesteld:

- **Tijd:** een tijdgebonden grondslag gebaseerd op de werkelijke verblijftijd in de haven;
- **Kwantiteit:** een kwantitatieve grondslag gebaseerd op werkelijk overgeslagen ton/container;
- **Vergroening: een groene grondslag gebaseerd op het getrapte systeem van de Green Award Foundation of een vergelijkbaar geaccepteerd label systeem.**

NVB, CBRB en BLN Schuttevaer adviseren gezamenlijk¹² om tot uniformering te komen van havengeldverordening conform de bovenstaande drie grondslagen.

Dit advies betreft dus expliciet het hanteren van een groene grondslag te hanteren en korting te geven op havengelden op basis van het getrapte systeem van Green Award (brons, zilver, goud, platina) of een vergelijkbaar geaccepteerd label systeem. Met dit laatste is bedoeld op specifieke label systeem voor de emissie prestatie van binnenschepen. Dit is ontwikkeld als een actie van de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens. Verwacht wordt dat dit label later in 2021 operationeel zal zijn en kan worden aangevraagd door scheepseigenaren.

¹¹ Bron: [Uniformering Grondslagen Binnenhavengelden \(binnenvaart.nl\)](https://www.binnenvaart.nl)

¹² Zie bijlage 2 voor de statements van NVB, CBRB en BLN-Schuttevaer.

Bijlage 1: Website Green Award: incentive providers binnenvaart

Incentive providers - Inland Shipping (Binnenvaart)	
Naam	Benefits
Groningen Seaports: Eemshaven	5% korting op havengelden vanaf 1-01-2012
Groningen Seaports: Delfzijl	5% korting op havengelden vanaf 1-01-2012
Municipality Krimpen aan den IJssel	10 procent korting op de havengelden
Municipality of Bergen op Zoom	15% korting op havengelden vanaf 1-01-2017
Municipality of Deventer	Korting on havengelden voor Green Award binnenvaartschepen vanaf 1-01-2020 Goud 15% Platina 15% All benefits Brons 5% Zilver 10%
Municipality of Meppel	6% korting op havengelden vanaf 1-01-2012
Municipality of Sliedrecht	Vaartuigen met een geldig 'Green Award certificaat'; om in aanmerking te komen voor deze vrijstelling moet bij binnenkomst in de haven worden aangegeven of het vaartuig over een Green Award Certificaat beschikt. Korting op havengeld is 100%
Port of Amsterdam	Kortingen op havengelden voor Green Award binnenvaartschepen naar het certificatie niveau: Brons - 5% vanaf 1-01-2015 Zilver - 10% vanaf 1-01-2015 Goud - 15% vanaf 1-01-2015 Platinum - 20% vanaf 1-01-2018 All benefits
Port of Arnhem	15% korting op havengelden vanaf 1-01-2018
Port of Dordrecht	15% korting op havengelden vanaf 1-01-2012
Port of Ghent	10% korting op havengelden vanaf 1-01-2013
Port of Moerdijk N.V.	15% korting op havengelden vanaf 1-01-2012
Port of Nijmegen	15% korting op havengelden vanaf 1-01-2016
Port of Papendrecht	15% korting op havengelden vanaf 1-01-2012
Port of Rotterdam	15% korting op havengelden voor schepen met een score van minder dan 400 pnt. voor de voortstuwingsmotoren vanaf 1-01-2012
	30% korting op havengelden voor schepen met een score van 400 pnt. of meer voor de voortstuwingsmotoren
	100% korting op schepen met voortstuwingsmotoren die houder zijn van het Platinum Green Award label
Port of Utrecht	30% korting op havengelden vanaf 1-01-2013

Port of Wanssum	10% korting op havengelden vanaf 1-01-2014
Port of Werkendam (Municipality of Altena)	Kortingen per 1 januari 2021 zijn als volgt: Brons 15% Zilver 20% Goud 25% Platinum 30% De haven biedt kortingen sinds 01-04-2016. All benefits
Port of Zaanstad	Kortingen op havengelden naar het certificatieniveau: Brons - 5% vanaf 1-01-2018 Zilver - 10% vanaf 1-01-2018 Goud - 15% vanaf 1-01-2018 Platinum - 20% vanaf 1-01-2018 All benefits
Port of Zevenellen	10% korting op havengelden vanaf 1-01-2014
Port of Zwijndrecht	15% korting op havengelden vanaf 1-01-2012
<i>RSR Shipping</i>	<i>RSR Schifffahrt AG geeft korting op de aanmeerkosten voor Green Award gecertificeerde riviercruiseschepen op al hun aanlegplaatsen in: Düsseldorf, Traben-Trarbach, Oestrich-Winkel, Forchheim, Volkach en Straubing. De kortingspercentages zijn als volgt: -- Brons: 5% -- Zilver: 8% -- Goud: 10% -- Platinum-label: 15% All benefits</i>
Twente Port Authority including Port of Almelo, Port of Delden, Port of Enschede, Port of Goor Port of Hengelo, Port of Lochem, Port of Markelo, Port of XL-Park	Kortingen op havengelden naar het certificatieniveau: Brons - 5% vanaf 1-01-2017 Zilver - 7.5% vanaf 1-01-2017 Goud - 10% vanaf 1-01-2017 All benefits
Zeeland Seaports - Terneuzen	10% korting op havengelden vanaf 1-01-2013
Zeeland Seaports - Vlissingen	10% korting op havengelden vanaf 1-01-2013

Bron: [Incentive providers - Inland Shipping \(greenaward.org\)](http://www.greenaward.org)

Dit overzicht geeft aan welke havens Green Award hebben ingevoerd. Andere havens (niet op deze lijst) maken dus geen onderscheid naar milieu-prestatie van het schip volgens NVB.

Bijlage 2 Oproep tot uniformering grondslagen door NVB, CBRB en BLN-Schuttevaer

Onderstaande biedt kansen om samen met partijen verenigd in SLA en via VNG een beweging in gang te zetten dat havengelden daadwerkelijk worden aangepast en gemoderniseerd, waarbij dat kortingen / differentiatie wordt toegepast op basis van het emissie label binnenvaart.

Nederlandse Vereniging van Binnenhavens: Toekomstgerichte binnenhavens maken integraal deel uit van een slimme en duurzame vervoersinfrastructuur. Harmonisatie, standaardisatie en transparantie van processen, systemen en regelgeving is dan ook van belang. Eerder heeft de NVB samen met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) een modelhavenbeheersverordening opgesteld. Een volgende stap is uniformering van de binnenhavengeldstructuur. Dit zorgt voor duidelijke regels die overal toepasbaar zijn. Het is hoog tijd voor optimalisatie van processen en een efficiëntieslag. Een niet onbelangrijk bijkomend voordeel is dat een tijdgebonden en kwantitatieve grondslag inzicht geeft in overslag in en gebruik van havens. Nuttige informatie voor het beheren van havens én vergelijkingen maken tussen havens, gemeenten en regio's. Havens, ga aan de slag met uw havengeldverordening en pas de drie voorgestelde grondslagen toe!

Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart: Nederland staat de komende jaren voor grote uitdagingen, met name op het gebied van duurzaamheid, digitalisering en bereikbaarheid. De binnenvaart én de binnenhavens kunnen bijdragen aan een oplossing voor de Nederlandse opgave voor mobiliteit en leefbaarheid. Uniformering van de grondslagen van het binnenhavengeld kan bijdragen aan efficiëntie van processen én de modal split en meer vervoer per binnenvaart. Grondslagen gebaseerd op werkelijk verbruik zorgen voor optimale economische groei, rechtvaardigheid en vergroening. Door dit uniform in te voeren wordt het systeem eenvoudiger en kunnen kosten worden bespaard. De havengebruikers roepen de binnenhavens nadrukkelijk op de drie voorgestelde grondslagen toe te passen in de havengeldverordeningen.

Koninklijke BLN-Schuttevaer: roept gemeenten op havengelden te heffen op basis van daadwerkelijk gebruik en daarbij voor een eenduidige rapportage te kiezen voor geheel Nederland. BLN roept tevens op om de handen ineen te slaan en tot eenduidige inning van het binnenhavengeld te komen, zowel in de vorm van inning als in tarifiering. Het voordeel voor gemeenten manifesteert zich in een verlaging van administratieve lasten en geeft een impuls aan meer, energiezuinig, vervoer over water.