



Samenvatting

In de programmabegroting 2021 is een onderzoek aangekondigd voor de invoering van een haven- en havengeldverordening. Na sondering ervan bij de gebruikers van de haven is gebleken dat de gebruikers het moment nu minder geschikt vinden vanwege de Corona en de daaraan gekoppelde verminderde inkomsten. Wel is er de bereidheid om mee te denken over de mogelijke verbeterpunten in de haven en de invoering van een havengeldverordening op termijn. Op korte termijn zullen we samen met de bedrijven in de haven een verdiepingsslag maken en onderzoeken waar concreet behoefte aan is.

Daarom wordt voorgesteld aan het college om het besluit over de invoering van de havengeldverordening uit te stellen en deze door te schuiven naar de volgende coalitieperiode.

Beslispunten

1. De invoering van de haven- en havengeldverordening nu niet effectueren en in de volgende coalitieperiode met een nieuw voorstel komen.

Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 19 oktober 2021:

Conform.



1. Aanleiding

In de programmabegroting 2021 is het volgende opgenomen: “Bij een positieve uitkomst van het onderzoek (2020) naar haalbaarheid havenverordening (doelmatig, doeltreffend), kan besloten worden vaststelling van een havenverordening”.

In 2020 en 2021 is er gewerkt aan concept exploitatieberekening, hieruit is gebleken dat op basis van de huidige scheepsbezoeken, aansluitend bij het Limburgbrede tarief en met aftrek van de exploitatiekosten (toezicht, proces van inning) er een positief saldo voor de gemeente overblijft die vervolgens ingezet kan worden voor een adequaat beheer en onderhoud van de haven, dit betreft bijvoorbeeld het periodiek baggeren en het onderhoud van de damwanden ca. Reden genoeg om te overwegen om een havengeldverordening en havenverordening te introduceren. De havengeldverordening gaat daarbij in op de inning van liggelden en de havenverordening stelt regels over het gebruik van de haven.

Een en ander is voorgelegd en besproken met de Staalportleden en de Samenwerkende Industrieën Maastricht (SIM). Beide hebben aangegeven dat het moment nu slecht is vanwege de Corona periode maar willen wel mogelijk meedenken over de invoering van beide verordeningen maar wel op een later tijdstip. Tevens hebben de bedrijven aangegeven te willen meedenken over de ontwikkeling van een duurzamere haven in relatie tot de opbrengsten uit de havengelden. Dit overleg wordt op korte termijn gevoerd.

2. Context

In de binnenvaart, is evenals op de overige vaarwegen het binnenvaart politie reglement van kracht, hierin zijn specifieke bepalingen opgenomen over het gebruik van de vaarwegen en de eisen die gesteld worden aan het schip en het besturen ervan. Daarnaast gelden er voor het gebruik van openbaar water regels vanuit de Algemene plaatselijke verordening Maastricht (APV). Daarmee is het gebruik van de haven voor het grootste deel geregeld en kan er handhavend worden opgetreden. Er kunnen nog nadere regels worden gesteld aan het gebruik van de haven, denk hierbij aan het afmeren van schepen, eisen gesteld aan schepen of het gebruik van de kade. Hiervoor wordt in de regel een havenverordening opgesteld, het heeft de voorkeur om de havenverordening en de havengeldverordening gelijktijdig vast te stellen.

3. Gewenste situatie

Op termijn is het gewenst om zowel een havenverordening als havengeldverordening vast te stellen. Na een peiling bij de staalportleden, deze vertegenwoordigen een groot deel van de gebruikers, is gebleken dat er momenteel weinig draagvlak is voor de invoering van met name de havengeldverordening. Alles overwegende denken de leden dat het nu een slecht moment is om een



havengeldverordening te introduceren, een en ander heeft vooral te maken met Corona en de daaruit voortvloeiende verminderde inkomsten. Wel zien de steelpartleden en de SIM mogelijkheden om het vervoer over water in de toekomst, als duurzaam transport, verder te stimuleren.

Het voorstel is dan ook om in deze coalitieperiode af te zien van de havengeldverordening en dit opnieuw te overwegen in de nieuwe coalitieperiode. De komende tijd zullen we dan gebruiken om samen met de bedrijven in de haven een verdiepingsslag te maken en te onderzoeken waar concreet behoefte aan is. Er wordt dan gedacht aan de realisatie van walstroom, betere verlichting, wifi, etc. Dit zijn zaken waar de bedrijven direct belang bij hebben en die mogelijk ook nog kostenbesparend kunnen gaan werken voor de bedrijven en de schippers zelf. Op deze wijze kunnen de bedrijven aan de voorkant input geven voor de besteding van de geinde liggelden en betrekken we hen bij de planvorming.,

4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

Vervoer over water wordt nog steeds gezien als een duurzame vervoersbeweging. Een goed gefaciliteerde en aantrekkelijke haven leidt wellicht tot meer scheepsbewegingen hetgeen een positief effect heeft op het aspect duurzaamheid.

5. Effect op de openbare ruimte

Niet van toepassing.

6. Personeel en organisatie

Niet van toepassing.

7. Informatiemanagement en automatisering (incl. Smart City)

Niet van toepassing.

8. Financiën

Op basis van een eerste indicatieve exploitatieopzet worden de jaarlijkse exploitatiekosten voor de haven geraamd op € 125.000, daarin zijn de kosten voor het vervangen van damwanden en het periodiek baggeren nog niet in meegenomen.

Uit de scheepsregistratie over de periode 2015-2020 is gebleken dat er gemiddeld per jaar 916 scheepsbezoeken zijn geregistreerd met een totaal vervoerd tonnage van circa 1.4 miljoen ton.

Uitgaande van het Limburgbrede havengeldtarief (0,1633 € per ton, inclusief btw) zouden de opbrengsten € 225.000 bedragen. Het "overschot" van € 100.000 dient vervolgens gereserveerd te worden ten behoeve van de vervanging damwanden en het periodiek baggeren. De damwanden zijn



enkele jaren geleden volledig vervangen, de afschrijvingstermijn hiervoor is gesteld op 50 jaar, op korte termijn worden hier, buiten het reguliere onderhoud, geen grootschalige werkzaamheden verwacht.

Voor wat betreft het baggeren is de verwachting dat er binnen 3-5 jaar gebaggerd dient te worden, de kosten hiervoor worden geraamd op € 970.000. Zolang de havengeldverordening niet van kracht is zullen de kosten hiervoor gedekt dienen te worden vanuit de reguliere middelen.

9. Aanbestedingen

Niet van toepassing.

10. Participatie tot heden

Er is gesproken met een vertegenwoordiging van de gebruikers van de binnenhaven, op basis hiervan wordt voorgesteld om nu af te zien van de invoering van de havengeldverordening.

Daarnaast wordt voorgesteld om met de gebruikers het gesprek aan te gaan ten aanzien van de inrichting en de invoering van de havengeldverordening op termijn.

11. Voorstel

1. De invoering van de haven- en havengeldverordening nu niet effectueren en in de volgende coalitieperiode met een nieuw voorstel komen.

12. Uitvoering, evaluatie en vervolg

De komende maanden zullen worden gebruikt om het gesprek aan te gaan met de gebruikers van de haven. Er zal een aanvullende inventarisatie worden uitgevoerd bij de gebruikers om te kunnen vaststellen van de wensen en behoeften liggen van de gebruikers.