



Nederlandse Vereniging van Binnenhavens
Fédération Néerlandaise des Ports Intérieurs
Niederländischer Verband der Binnenhäfen

Provincie ...
College van Gedeputeerde Staten

2 april 2007

Betreft: Ruimtelijke ordening/ Reductie milieuhinder/
Vaarwegen-bedrijventerreinen

Zeer Geacht College,

Hierbij willen wij U feliciteren met de vorming van een nieuw College van Gedeputeerden voor de komende vier jaren.

U zult derhalve binnenkort van start kunnen gaan met een nieuwe bemensing en een navenant nieuwe bezieling.

Wij wensen U veel resultaat toe in uw zittingsperiode, waarin U er in zult slagen de rol en functie van de Provincie in de bestuurlijke structuur van Nederland duidelijk te maken.

Voor onze organisatie is die rol volkomen duidelijk en niet voor relativering vatbaar.

Met name op het gebied van Ruimtelijke Ordening, Planologie en Mobiliteit is de rol van de provincie van uitermate groot belang en beschikt U over duidelijke wettelijke bevoegdheden.

Vanwege deze centrale rol vragen wij U hierbij met prioriteit aandacht voor de rol van de binnenhavens/watergebonden bedrijventerreinen in uw provincie.

Als aangrijpingspunten gaan we uit van maatschappelijke prioriteiten op het gebied van milieu, omgevin, bereikbaarheid en economie.

Milieu:

Nederland heeft zich Europees verplicht om in de komende decennia de emissies van broeikasgassen met vele tientallen procenten te verminderen. Dit kan alleen gerealiseerd worden wanneer er op diverse terreinen een krachtig beleid wordt ontwikkeld, dat tot duurzame oplossingen leidt. Een van de belangrijke mogelijkheden is de afwikkeling van het goederenvervoer op een emissiearme wijze.

Omgeving:

Er is toenemende zorg over de versnippering van het ruimtegebruik in Nederland. Bedrijventerreinen, overslagcentra, woon- en winkelgebieden, lijken met een steeds grotere willekeur verspreid te worden over Nederland met als gevolg het dichtslibben van de open ruimtes en een verveelvoudiging van het vervoer.

Deze ontwikkelingen leiden tot de noodzaak dat de provincies in gezamenlijk overleg met de gemeenten komen tot een verstandige spreiding van activiteiten en prioriteiten, in het belang van wonen, welzijn en werk.

Bereikbaarheid:

Grote zorgen zijn er over de bereikbaarheid van Nederland, waar het gaat over het afwickelen van de steeds grotere goederenvervoerstromen in en via ons land. Hierbij wordt gedoeld op de aspecten van zowel doorstroming en hinder als milieubelasting. De positie van onze mainports zijn daar direct van afhankelijk. Bereikbaarheid kan alleen worden verbeterd wanneer er zo efficiënt als mogelijk wordt vervoerd, alleen wanneer het nodig is, en wanneer nodig op een zodanige wijze dat de (milieu)hinder minimaal is.

Economie:

Om de welvaart van Nederland op peil te houden moet onze economie zich optimaal kunnen blijven ontwikkelen. Hiervoor is ruimte voor bedrijfsvestiging noodzakelijk, waarbij de bereikbaarheid zowel van goederen en grondstoffen als van werkenden uitstekend moet zijn. Hierdoor worden concurrentievoordelen gerealiseerd. Clustering van activiteiten kan daarbij uitermate zinvol zijn.

De Nederlandse Vereniging van Binnenhavens heeft in een studie "Blue Ports, knooppunten voor de regionale economie" (TNO-2004), aangetoond dat een optimale ontwikkeling van (nieuwe) binnenhavens/watergebonden bedrijventerreinen aan al de bovenstaande thema's een zeer belangrijke impuls kan geven.

Watergebonden bedrijventerreinen maken het namelijk mogelijk dat meer, veel meer dan tot op heden het goederenvervoer wordt afgewikkeld via de vaarwegen. Het grootschalige vervoer per binnenschip vraagt per ton/km aanmerkelijk minder brandstof dan per vrachtwagen en veroorzaakt derhalve veel minder emissies¹.

Clustering van activiteiten op dergelijke bedrijventerrein vermindert ook de onderlinge vervoersbewegingen en is derhalve ook economisch zinvol. Aansluitend vrachtvervoer per as, kan vanuit deze bedrijventerreinen plaatsvinden en vermindert de totale vervoersdruk daardoor in ton/km aanzienlijk.

Voor bedrijven is een goede, efficiënte en voordelige bereikbaarheid van essentieel belang wil men de concurrentie aankunnen. Vervoer over water voldoet aan die eisen, zeker wanneer die bedrijven (dicht) bij het water zijn gelegen. Hiermee zijn dus concurrentievoordelen te behalen.

Bij dit alles is het een feit dat de Nederlandse overheid steeds meer taken delegeert naar de lagere overheden. Ook is het nieuwe kabinet voornemens dit beleid voort te zetten.

In dit beleid spelen de provincies een belangrijke rol, zeker wanneer het gaat over planologie en Ruimtelijke Ordening. Dat betekent dat wil het bovenstaande tot ontwikkeling kunnen komen dat in belangrijke mate de bal op uw speelhelft ligt..

Een dergelijk beleid vraagt om een hoog ambitieniveau. Provincies dienen bijvoorbeeld in overleg met hun gemeenten dwingend en concreet in streekplannen te omschrijven waar "Blue Ports" moeten en kunnen worden (her-)ontwikkeld. De bereidheid tot het maken van keuzes dient er te zijn.

Maatschappelijk belang

Vervoer over de vaarwegen per binnenschip leidt in vergelijking met vrachtwagens tot een reductie van het brandstofgebruik dat kan oplopen van gemiddeld 1/3 tot 1/6 van die van een vrachtwagen. De uitstoot van CO₂ (het broeikasgas dat de meest directe oorzaak is van het huidige broeikaseffect) is direct gekoppeld aan het brandstofverbruik.

Veel meer dan 50% van het internationale goederenvervoer van en naar Nederland wordt al vervoerd per schip. Binnenlands is dat circa 24% . Binnenvaart speelt dus in het vervoer een doorslaggevende rol, maar binnen Nederland kan nog veel meer gebeuren.

Uw provincie zal met een beleid dat gericht is op een afwikkeling van grote vervoerstromen per binnenschip een aanzienlijke bijdrage kunnen leveren aan de noodzakelijke vermindering van de uitstoot van broeikasgassen, en aansluitend vervoer per vrachtwagen naar de consument/winkel of fabriek sterk verminderen, waardoor macro verkeershinder kan worden verminderd.

¹ Zie bijlage

Naast de enorme milieukansen zijn “Blue ports” een enorme aanjager van werkgelegenheid. Uit het bovenvermelde TNO-onderzoek blijkt dat de Nederlandse binnenhavens gezamenlijk een belang hebben dat in de buurt komt van de zeehavens, een directe toegevoegde waarde kennen van 5,7 miljard Euro en een werkgelegenheid hebben van 66.400 werknemers. Een goede en goedkope logistiek versterkt daarbij aanzienlijk de kansen van het regionale bedrijfsleven. Veel bedrijventerreinen in Nederland liggen al langs vaarwegen, maar daar wordt nog vaak te weinig aandacht aan besteed. Provinciebesturen kunnen deze trend keren en hun binnenhavens en bedrijventerreinen (milieuvriendelijk) op de kaart zetten.

De Nederlands Vereniging van Binnenhavens (NVB) vraagt van U een offensief beleid in de komende jaren, dat gericht is op de stimulering van de “Blue ports”, in samenspraak met uw gemeenten en de centrale overheid. Hiermee kan een maatschappelijke bijdrage worden geleverd aan de vermindering van emissies en het voorkomen van hinder, zonder dat de economie schade wordt berokkend en kracht wordt ontnomen.

Tot nader advies zijn wij altijd gaarne bereid.

Met de meeste hoogachting,
Nederlandse Vereniging van Binnenhavens

Mw. Drs. C.M. Wortmann
voorzitter

Bijlage bij brief van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens aan de Colleges van gedeputeerden d.d. 30 maart 2007

Onderbouwing emissiegegevens binnenvaart

Een feit is dat een binnenschip per tonkilometer veel minder energie verbruikt dan een truck, en daardoor ontstaat er dus ook minder uitstoot van schadelijke stoffen.

Uit het statistisch jaarhandboek blijkt dat verschil tussen schepen en trucks goed uit te rekenen. Een binnenschip verbruikt gemiddeld 0,4 MJ/tonkilometer en een vrachtauto 5 MJ/tonkilometer. De binnenvaart verricht binnenlands 24 procent van het vervoer. De rest wordt vrijwel geheel door het wegvervoer gedaan. Het leeuwendeel van de uitstoot in het goederenvervoer in Nederland komt dus van de vrachtauto's.

NOx Een vrachtauto kent een NOx uitstoot van 800 g/GJ. Bij een scheepsmotor is dat het dubbele: 1600g/GJ. Maar omdat het is gerelateerd aan het energieverbruik (dat dus bij vervoer per schip veel lager ligt) moet de uitstoot van NOx ook veel lager zijn.

Volgens het statistisch jaarboek stoot de binnenvaart 38 kiloton/jaar uit aan NOx. Maar daar is ook het transitvervoer bij gerekend, plus de recreatievaart en de visserij. Alles bij elkaar heeft de binnenvaart een vervoersprestatie van 50 miljard tonkilometer per jaar. Volgens bovenstaande formule is er een uitstoot van 32 kiloton NOx. Vergelijkbare hoeveelheden met 'schone' vrachtauto's zouden - ook volgens bovenstaande formule - de emissie op 120 kiloton NOx brengen. De uitstoot van CO2 zou zelfs twaalf maal zo hoog zijn als die van de binnenvaart.

Gestreefd wordt om de zwavelnorm voor brandstof voor binnenvaartdieselmotoren vanaf 2010 te verlagen tot die van het wegverkeer. Vanaf dat moment kan de binnenvaartsector gebruik maken van dezelfde emissieverminderende technologieën als die voor het wegvervoer en daarmee de emissies nog aanzienlijk verder reduceren (ca. 80%).
