

Beleidsplan Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) 2012 - 2015

Versie 20-12-2011

Inleiding

De binnenvaart staat de laatste jaren hoog op de politieke agenda omdat het een essentiële schakel in de logistieke keten is. De binnenhavens maken daar integraal deel van uit. De Blue Ports vormen, als economisch belangrijke knooppunten, een wezenlijk onderdeel van de achterlandverbindingen. De groeiende containeroverslag en het toenemende aandeel van de binnenvaart zorgen voor nieuwe uitdagingen in het achterlandtransport. De Blue Ports worden uitgedaagd om deze groei in de toekomst op te vangen.

Verder is de beschikbaarheid van multimodaal vervoer essentieel voor het behoud, verankering en aantrekken van werkgelegenheid. Dat maakt de binnenhavens bij uitstek tot een belangrijke vestigingsplaats voor economische activiteiten.

Het belang van de Blue Ports heeft de NVB al enige jaren geleden op de kaart van het Nederlandse overheidsbeleid gezet.

De NVB zet zich in voor het behoud en de ontwikkeling van de binnenhavens en heeft o.m. ten doel:

- Uitdrukking geven aan de betekenis van de binnenhavens als logistieke knooppunten;
- Versterking van de positie van de binnenhavens in het regionale, provinciale, nationale en Europese transportbeleid;
- Een rol spelen in de professionalisering van havenbeheer

Om de beschikbare mensen en middelen zo efficiënt mogelijk in te zetten is een formulering van de doelen en prioritering daarvan van belang. Dit beleids- en actieplan geven de contouren weer voor een verdere invulling, vanuit de volgende invalshoeken:

1. Netwerken;
2. Blue regio's;
3. Professioneel havenbeheer;
4. Communicatie en promotie;
5. Projectadvisering;
6. Ondersteuning en financiën.

Het beleidsplan wordt afgesloten met concreet actieplan (Hoofdstuk 7)

1. Netwerken

In de afgelopen jaren lag het accent van de investeringen door de overheid vooral op de infrastructuur en de ontwikkeling van de binnenhavens. Het professioneel beheer van een haven vormt vaak een sluitpost van gemeentelijke overheden, die nog onvoldoende wordt benut.

Door o.a. de decentralisatie impulsen van de afgelopen jaren is het havenbeheer bij veel gemeenten komen te liggen. Daaronder zijn tal van kleine gemeenten die vaak onvoldoende kennis en expertise hebben van (duurzaam) havenbeheer. Het havenbeleid is daardoor erg versnipperd en willekeurig. Dit is momenteel een zwakke schakel in het totale ketennetwerk van de binnenhavens.

Hoewel er veel zaken goed gaan bij de ontwikkeling van binnenhavens en overslagterreinen, zijn er ook tal van voorbeelden te noemen waar het behoorlijk mis gaat. Ook openbare laad- en loswallen staan onder druk om te worden opgeheven.

Om meer grip te krijgen op de samenhang van het havennetwerk is integraal inzicht nodig in de (regionale) ontwikkeling, beheer en onderhoud van binnenhavens. Ook probleempunten kunnen dan tijdig worden gesignaleerd en worden aangekaart.

Van belang is een versterking van het landelijke netwerk van binnenhavens met overslagfaciliteiten langs hoofdvaarwegen en corridors. Maar ook van belang zijn de haarvaten in het netwerk van Nederlandse vaarwegen.

Actiepunt 1: definiëring van een relevant netwerk voor economisch belang binnenhavens

Ook kan worden gewerkt aan een programma van eisen voor uitvoering van (bouw)projecten, waarbij het gebruik van binnenvaart en daarmee binnenhavens gestimuleerd of zelfs (deels) verplicht wordt gesteld.

Actiepunt 2: programma van eisen voor uitvoering van (bouw)projecten, waarbij het gebruik van binnenvaart en daarmee binnenhavens gestimuleerd of zelfs (deels) verplicht wordt gesteld

Het rapport 'Blue Ports, knooppunten voor de regionale economie' is de afgelopen jaren onder meer gebruikt voor de versterking van de binnenhavens. Voor het verkrijgen van inzicht in het landelijk netwerk van binnenhavens, probleemlocaties, waaronder stagnerende havenontwikkelingen en het opheffen van openbare laad- en loswallen, zou dit rapport geactualiseerd moeten worden.

Actiepunt 3: het actualiseren van de nota Blue Ports

Van strategisch belang voor het versterken van het havennetwerk is het onderhouden van contacten met het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de zee- en binnenhavens en relevante decentrale overheden.

Actiepunt 4: periodiek overleg met strategische partijen

- o Ministerie I en M
- o de zee- en binnenhavens en relevante decentrale overheden

2. Blue Regions

Bovenregionaal overleg

Gelet op de versnippering van havenbeheer en de uiteenlopende belangen die gemeenten hechten aan goederenvervoerbeleid, is het nuttig dat de NVB periodiek bovenregionaal overleg organiseert. Nodig is een definitie van Blue Regions die min of meer een economische samenhang hebben. Deze definitie beperkt zich niet tot het geografische deel maar maakt ook duidelijk welke partijen en actoren van belang zijn. Geografisch zouden de volgende vijf regio's genoemd kunnen worden:

- o Groningen, Friesland en Drenthe;
- o Gelderland, Overijssel en Flevoland;
- o Noord Holland, noordelijk deel Zuid Holland en Utrecht;
- o Zuidelijk Zuid Holland, Zeeland en westelijk deel Noord-Brabant;
- o Oostelijk deel Noord-Brabant, Limburg.

Actiepunt 5: definitie van Blue Regions die min of meer een economische samenhang hebben

Uitgegaan wordt van regionale overlegvormen waarin leden en niet-leden van de NVB worden uitgenodigd. Belangrijke spelers in het regionaal overleg kunnen zijn de provincie, regionale directie RWS, gemeenten en regionale samenwerkingsverbanden.

Belangrijk is om de agenda te vullen met concrete zaken die zo goed mogelijk tegemoet komen aan de problematiek die in de regio speelt, waarmee tevens niet-NVB leden van het belang van een lidmaatschap worden overtuigd.

Het voordeel van een dergelijke schaal van overleg is dat dit redelijk is afgestemd op de beschikbare menskracht binnen de NVB en dat de werving van leden in mindere mate via individuele benadering hoeft plaats te vinden. Zie ook ledenwerving onder hoofdstuk 'Communicatie en lobby'.

Actiepunt 6: regionale overleggen organiseren vanaf 2012

Het ministerie van Binnenlandse zaken zou plannen hebben om begin 2013 een nieuw bestuursorgaan aan het werk hebben, dat in de hele Randstad gaat besluiten over nieuwe infrastructuur. Deze nieuwe 'Infrastructuurautoriteit' wordt speciaal in het leven geroepen voor spoor, (vaar)wegen en OV. Dat schrijft minister Donner (Binnenlandse Zaken) in zijn nota over de bestuurlijke inrichting van Nederland. Hoe de infrastructuurautoriteit er precies uit komt te zien, is onduidelijk. De insteek is wel helder. Binnenhavens moeten aan haken bij deze eventuele nieuwe infrastructuurautoriteit.

Actiepunt 7: contact relevante partijen i.v.m. de mogelijk op te richten nieuwe infrastructuurautoriteit

Euregionaal overleg

Netwerk afstemming houdt niet op bij de nationale grenzen. De NVB zal waar nodig participeren in Euregionale samenwerkingsverbanden. Indien sprake is van zgn. interregio-projecten gaat de NVB er

van uit dat haar inbreng van tijd en kennis financieel wordt vergoed, in overeenstemming met de geldende Intereg regels.

Actiepunt 8: het onderhouden van contacten met Europese belangenorganisatie op het gebied van het havennetwerken

- o lidmaatschap EFIP
- o aandacht voor de Nederlandse belangen in prioritering TEN-T

3. Professioneel havenbeheer

De NVB organiseert en ondersteunt specifieke ontwikkelingen om te komen tot een professioneel havenbeheer. Deze zaken zijn o.a. input voor beleid van ministeries, provincies en gemeenten, namelijk:

- o Ontwikkeling van een uniforme havenverordening;
- o Landelijke inventarisatie van havengelden/de input voor havengelden (benchmarking);
- o Milieudoelen (emissie/uitstoot);
- o Economische ontwikkelingen van de haven m.b.t. uitbreiding, herstructurering, ontsluiting;
- o Ligplaatsenbeleid, vluchthavens;
- o Professioneel havenbeheer m.b.t. samenwerking, afstemming voorzieningen, walstroom, milieuzonering, uitwerking afvalstoffen verdrag, veiligheid, security, calamiteitenplannen;
- o Duurzaam haven beheer zoals Green Award, Lean & green;
- o Problematiek baggerspecie;
- o Nautisch beheer: toegankelijkheid, handhaving, vergunningen, meerjaren onderhoudprogramma's.

Gelet op de beperkte menskracht van de NVB kan op korte termijn niet op al deze zaken worden ingespeeld, maar dienen prioriteiten te worden gesteld:

Actiepunt 9: ondersteunende activiteiten en initiërende rol van de NVB voor professionalisering van het havenbeheer, afgestemd op de beschikbare menskracht van de NVB. In 2012 wordt ingezet op:

- o Ontwikkeling en publicatie van een modelhavenverordening;
- o Landelijke inventarisatie van havengelden, waarbij het gaat om inzichtelijk te maken wat de verschillende grondslagen van de gehanteerde tarieven zijn (benchmarking);
- o Aanhaken bij ontwikkelingen rond duurzaam havenbeheer (walstroom, Green Award, Lean & Green)

4. Communicatie en promotie

Lobby en leden(werving)

Voor promotie, ledencontact en - werving zijn het jaarcongres en de regionale afstemming (zie hoofdstuk 2) belangrijke en efficiënte invalshoeken. De contacten met de provincies hebben een hoge prioriteit, omdat zij een intermediaire schakel zijn in het regionaal overleg. Een aantal provincies is nog geen lid van de NVB. De ervaring leert dat, voor de aanmelding van een lidmaatschap, direct met de verantwoordelijke gedeputeerde contact moet worden gelegd. De voorzitter van de NVB heeft een goed politiek en strategisch netwerk en zou hierin een belangrijke rol kunnen vervullen.

Jaarcongres

Het congres is van betekenis voor het ledencontact, netwerken en informatie uitwisseling.

Vorbereiding jaarcongres 2012 in Limburg:

- o Instellen werkgroep (NVB, provincie Limburg, HbR, ELC)
- o Bepalen inhoud agenda en sprekers
- o Sponsoren benaderen

Enquêtes

De betrokkenheid van leden kan worden vergroot door hen te consulteren via enquêtes over de beleidsuitvoering of specifieke vragen of meningen over uiteenlopende onderwerpen. Zie ook hoofdstuk 5: draagvlak voor financiële adviezen.

Digitale nieuwsbrief en website

Geadviseerd wordt te starten met een (digitale) nieuwsbrief. Hierin kan de communicatie met de leden worden versterkt door een column op te nemen waarin bijvoorbeeld een stelling wordt geponeerd (steeds door verschillende functionarissen), waarop door de leden kan worden gereageerd (discussieforum). De website is een externe informatiebron die periodiek moet worden verversd.

Pers

Het netwerk met de vakinhoudelijke pers continueren en waar nodig uitbreiden.

Lezingen

Het op uitnodiging organiseren van lezingen. De invalshoek voor contacten zijn de brancheorganisaties, havenbeheerders, havenbedrijven en overheden.

Informatie

Het opstellen van brochures en het verspreiden van relevante informatie en artikelen.

De prioriteit voor de uitwerking van deze activiteiten zijn:

Actiepunt 10: voorbereiding jaarcongres

Actiepunt 11: prioriteit in de ledenwerving van provincies

Actiepunt 12: enquêtes als een structureel onderdeel van informatievergaring onder de leden

Actiepunt 13: het periodiek uitbrengen van een digitale nieuwsbrief met een discussie column

Actiepunt 14: het periodiek verversen van de website

5. Projectadvisering

Voor de doorontwikkeling van de NVB tot een professionele organisatie, zal naast inhoudelijke ondersteuning ook de visie en inhoudelijke adviezen meer de aandacht moeten krijgen. Het voorstel tot de actualisering van de nota Blue Ports is hier een voorbeeld van (zie hoofdstuk 1). Advisering kost echter de nodige inzet, die op dit moment qua menskracht en financiële middelen niet door de NVB kunnen worden opgebracht. Daarom zullen behalve het lidmaatschapsgeld ook andere bronnen van inkomsten moeten worden aangeboord.

De NVB kan ook directe commerciële trajecten aangaan zoals;

- Het organiseren van Masterclasses voor specifieke doelgroepen;
- Het mogelijk uitwerken van bouwlogistiek gerelateerd project;
- Het organiseren van lezingen;
- Specifieke advisering en ondersteuning van het Ministerie van Infrastructuur & Milieu. Het advies inzake de 3^e tranche van de Quick Wins is hier een voorbeeld van.
- Advisering over multimodale bedrijfsaansluitingen. Multimodale bedrijfsaansluitingen zijn een belangrijk instrument om het vervoersaandeel in de binnenvaart te verhogen. Nog te veel bedrijventerreinen zijn niet geclusterd en vaak niet geconcentreerd rondom een knooppunt van water en/of spoor. Ook zijn er nogal wat problemen te constateren bij de uitbreiding van bestaande havens, waar de plaatselijke milieuregels een belemmering vormen.

Hierbij kan gebruik gemaakt worden van relaties in de brancheorganisaties, bijvoorbeeld die gevestigd zijn in het Binnenvaarthuis te Rotterdam, hetgeen synergievoordelen in kennis en samenwerking oplevert.

Actiepunt 15: nieuwe bronnen aanboren door middel van projectadvisering.

6. Ondersteuning en financiën

Voor de proces- en organisatorische werkzaamheden is een voorzitter aangesteld, die tevens het politieke/strategische netwerk onderhoud. Voor de uitvoerende taken van de NVB wordt de voorzitter en het bestuur ondersteund door een secretaris, die inhoudelijk wordt bijgestaan door een adviseur, een secretariaat en ICT ondersteuning. De genoemde functies worden parttime verricht.

De bestuursleden hebben een controlerende en algemeen adviserende taak dan wel een specifieke taak zoals de functie van penningmeester. Daarnaast kunnen zij de doelstellingen van de NVB (lobby) uitdragen in hun specifieke netwerk.

De omvang van de NVB is inmiddels zodanig dat zaken gestructureerd en gestandaardiseerd moeten worden. Naast het vastleggen van diverse financiële afspraken kan, in afstemming met de leden, gekeken worden of de huidige contributieregeling nog de juiste is. Ook zullen zaken als opzeggingstermijn en pro rata betaling van contributie van nieuwe leden gedurende het jaar moeten worden vastgelegd.

Actiepunt 16: Standaardisering en herstructurering diverse zaken

7. Actieplan 2012

Actiepunt 1: definiëring van een relevant netwerk voor economisch belang binnenhavens

Verantwoordelijk voor initiatief: secretaris

Actie: overzichtelijk in kaart brengen wie deel uitmaken van netwerk NVB

Betrokkenheid overige partijen: bestuursleden

Stand van zaken: initiatiefase

Actiepunt 2: programma van eisen voor uitvoering van (bouw)projecten, waarbij het gebruik van binnenvaart en daarmee binnenhavens gestimuleerd of zelfs (deels) verplicht wordt gesteld

Verantwoordelijk voor initiatief: secretaris

Actie: overzichtelijk in kaart brengen wie deel uitmaken van netwerk NVB

Betrokkenheid overige partijen: bestuursleden

Stand van zaken: initiatiefase

Actiepunt 3: het actualiseren van de nota Blue Ports

Verantwoordelijk voor initiatief: voorzitter, secretaris

Actie: lobby voor financiële bijdrage bij ministerie IenM, HbR, HbA, Zeeland Seaports

Betrokkenheid overige partijen: Overheid, EICB, binnenvaart brancheorganisaties, relevante partijen

Stand van zaken: initiatiefase

Actiepunt 4: periodiek overleg met strategische actoren

Verantwoordelijk voor initiatief: voorzitter, secretaris

Actie: planning door secretaris en/of secretariaat

Betrokkenheid overige partijen: bestuursleden

Stand van zaken: initiatiefase

Actiepunt 5: definitie van Blue Regions die min of meer een economische samenhang hebben

Verantwoordelijk voor initiatief: secretaris

Actie: in kaart brengen Blue Regions

Betrokkenheid overige partijen: bestuursleden

Stand van zaken: initiatieffase

Actiepunt 6: regionale overleggen organiseren vanaf 2012

Verantwoordelijk voor initiatief: secretaris

Actie: secretaris, NVB-adviseur

Betrokkenheid overige partijen: voorzitter en bestuursleden

Stand van zaken: initiatieffase

Actiepunt 7: contact relevante partijen i.v.m. de op te richten nieuwe infrastructuurautoriteit

Verantwoordelijk voor initiatief: voorzitter, secretaris
Actie: secretaris
Betrokkenheid overige partijen: bestuursleden
Stand van zaken: initiatieffase

Actiepunt 8: het onderhouden van contacten met Europese belangenorganisatie op het gebied van het havennetwerken

Verantwoordelijk voor initiatief: secretaris
Actie: secretaris
Betrokkenheid overige partijen: voorzitter en bestuursleden
Stand van zaken: in uitvoering

Actiepunt 9: ondersteunende activiteiten en initiërende rol van de NVB voor professionalisering van het havenbeheer, afgestemd op de beschikbare menskracht van de NVB. In 2012 wordt ingezet op:

Ontwikkeling van richtlijnen voor een uniforme havenverordening en deze laten registreren bij de NVG; Landelijke inventarisatie van havengelden/de input voor havengelden (benchmarking).
Verantwoordelijk voor initiatief: secretaris
Actie: secretaris, NVB-adviseur
Betrokkenheid overige partijen: voorzitter en bestuursleden.
Stand van zaken: in uitvoering is de publicatie van een modelhavenverordening; Landelijke inventarisatie van havengelden, waarbij het gaat om inzichtelijk te maken wat de verschillende grondslagen van de gehanteerde tarieven zijn (benchmarking) is initiatieffase

Actiepunt 10: voorbereiding jaarcongres

Verantwoordelijk voor initiatief: secretaris, voorzitter
Actie: voorzitter, secretaris
Betrokkenheid overige partijen: bestuursleden
Stand van zaken: initiatieffase

Actiepunt 11: prioriteit in de ledenwerving van provincies

Verantwoordelijk voor initiatief: voorzitter
Actie: voorzitter, secretaris
Betrokkenheid overige partijen: bestuursleden
Stand van zaken: initiatieffase

Actiepunt 12: enquêtes als een structureel onderdeel van informatievergaring onder de leden

Verantwoordelijk voor initiatief: secretaris
Actie: secretaris
Betrokkenheid overige partijen: voorzitter, bestuursleden
Stand van zaken: in uitvoering

Actiepunt 13: het periodiek uitbrengen van een digitale nieuwsbrief met een discussie column

Verantwoordelijk voor initiatief: secretaris
Actie: secretaris, NVB-adviseur, ICT ondersteuning
Betrokkenheid overige partijen: voorzitter, bestuursleden
Stand van zaken: in uitvoering

Actiepunt 14: het periodiek verversen van de website

Verantwoordelijk voor initiatief: secretaris
Actie: secretaris, NVB-adviseur, ICT ondersteuning
Betrokkenheid overige partijen: bestuursleden
Stand van zaken: in uitvoering

Actiepunt 15: nieuwe commerciële bronnen aanboren door middel van projectadvisering.

In 2012 Masterclasses en een bouwstof gerelateerd project.

Verantwoordelijk voor initiatief: secretaris

Actie: secretaris, NVB-adviseur

Actiepunt 16: Standaardisering en herstructurering diverse zaken