

Uitvoeringsnotitie strategische agenda 2020-2025: Nederlandse Vereniging van Binnenhavens op koers

De Nederlandse binnenhavens zijn essentiële schakels in de logistieke keten met een grote lokale en regionale economische betekenis. Zij vormen als knooppunten een onmisbaar onderdeel van de achterlandverbindingen. Het is van belang dat binnenhavens zich blijven ontwikkelen en toegevoegde waarde leveren om de internationale concurrentiepositie van de regio's en van Nederland te versterken. De Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) maakt zich sterk voor toekomstgerichte binnenhavens, die onderdeel zijn van een slimme en duurzame vervoersinfrastructuur. Om dit te bereiken heeft de NVB in 2019 haar koers uitgezet in een strategische agenda voor de periode 2020 - 2025. Met de uitvoering van deze strategische agenda voorziet de NVB in de behoeften van haar leden. Bovendien draagt de vereniging met de nieuwe koers bij aan een oplossing voor de Nederlandse opgave voor mobiliteit en leefbaarheid. In deze notitie blikt de NVB terug op de eerste twee uitvoeringsjaren en schetst kort de ambities voor de vereniging in 2022.

Strategische agenda

Focus op thema's, waar hét toekomstgerichte potentieel voor de Nederlandse binnenhavens ligt

De strategische agenda van de NVB voor de periode 2020 - 2025 is door de leden van de NVB in 2019 vastgesteld. De inhoud is in een zorgvuldig voortraject, samen met de NVB-leden tot stand gekomen. Deze strategische agenda benoemt de prioritaire aandachtspunten, met een focus op vijf thema's, waar niet alleen de uitdagingen maar ook hét toekomstgerichte ontwikkel-potentieel van en voor de Nederlandse binnenhavens ligt:

- ⑤ Digitalisering
- ⑤ Duurzaam en toekomstbestendig havenbeleid
- ⑤ Energietransitie en circulaire economie
- ⑤ Bereikbaarheid
- ⑤ Samenwerking en exploitatie

Aan de slag

In 2020 en 2021 is de NVB, samen met leden en relevante partners aan de slag gegaan met deze vijf thema's. Om resultaten te boeken is in 2020 de contributie verhoogd. Rekening houdend met de prioritering die de NVB-leden aan de thema's hebben gegeven, maar ook met maatschappelijke ontwikkelingen, heeft de NVB zich gefocust op een verstandige en praktische start van de uitvoering van deze strategische agenda. In de eerste twee uitvoeringsjaren wordt vooral gewerkt aan: Digitalisering en binnenhavens en aan Duurzaam en toekomstbestendig havenbeleid. De overige prioritaire punten worden aansluitend in uitvoering gebracht. De inzet van de NVB op deze punten wordt nu nader toegelicht.

Samenwerking, visie en lobby

Samen voor robuuste infrastructuur en bereikbare binnenhavens

De NVB heeft de samenwerking met relevante brancheorganisaties gecontinueerd en waar nodig geïntensiveerd. Binnenhavens zijn essentiële knooppunten in het multimodale achterlandnetwerk. De NVB lobbyt dan ook met relevante organisaties bij ministeries in Den Haag en in Brussel bij de EU voor efficiënte achterlandverbindingen, een aantrekkelijk modal shift beleid, goed onderhouden en robuuste infrastructuur, bereikbare binnenhavens en een duurzame binnenhavenstructuur.



Binnenhavens verankerd in de Havennota 2020 - 2030

Agenda voor krachtige havens in een duurzame en digitale economie

Een niet onbelangrijk resultaat van de inzet en lobby van de NVB is de verankering van binnenhavens in de Havennota 2020 - 2030.¹ Dit is een belangrijk kader document van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De ambitie in deze Havennota is een integrale visie op de toekomst van de zee- en binnenhavens en behoud en versterking van de positie van havens. Voor de NVB is het essentieel dat de binnenhavens voor de eerste keer als eigenstandig onderdeel genoemd zijn in de Havennota. Er is terecht gekeken naar het gehele logistieke systeem van zeehavens én binnenhavens én achterlandverbindingen als een samenhangend netwerk voor een toekomstgerichte duurzame en digitale economie. Een belangrijk onderdeel van de bijdrage van de NVB betreft de directe verhouding tussen zee- en binnenhavens. Immers, van belang is een doorlopende en ongestoorde verbinding in het logistieke netwerk van zeehavens, binnenhavens en de achterlandverbindingen over weg, water en spoor. Dit is belangrijk voor Nederland als handelsland en als vestigingsplaats voor bedrijven. De in de Havennota genoemde megatrends van energietransitie, duurzaamheid en digitalisering sluiten naadloos aan op de strategische agenda van de NVB. Inbreng van de NVB heeft ook een plaats gekregen in het hoofdstuk in de Havennota over 'Havengebieden met eigen karakteristiek', waar een apart onderdeel is opgenomen over de binnenhavens. Binnenhavens kunnen in de systeembenadering met zeehavens een sterkere rol spelen op de corridors en in de eigen regio's. De NVB is trots op deze mooie ontwikkeling en heeft het Rijk uitgenodigd om gezamenlijk uitvoering te geven aan de Havennota, de strategische agenda van de NVB en de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens.²



Digitalisering en binnenhavens

Naar een toekomstbestendig digitaal netwerk van binnenhavens

Digitalisering is één van de thema's in de strategische agenda. De NVB-leden hebben dit thema de hoogste prioriteit gegeven en verwachten van de NVB zowel een regierol rond de opzet en uitvoering van dit thema als een visie op kennisopbouw en kennisdeling over dit thema. Digitalisering en automatisering van processen in binnenhavens zijn van essentieel belang voor de realisatie van efficiënte logistieke knooppunten. "In de havens kan voor ons land het verschil worden gemaakt. De havens vervullen een spilfunctie in de transitie naar een duurzame en digitale economie. Juist in de havens met concentraties van logistiek, industrie en bedrijvigheid komen de opgaven samen en kunnen we het verschil maken", aldus Cora van Nieuwenhuizen, minister van Infrastructuur en Waterstaat, in de aanbestedingsbrief bij de ontwerp Havennota 2020-2030.



Fase 1: Richtlijnen en handvatten bij digitaliseringsvraagstukken in binnenhavens

Om als binnenhavens deel uit te kunnen maken van een slimme vervoers- en data-infrastructuur, nu en in de toekomst, moeten flinke stappen worden gezet. In 2020 is het startschot gegeven voor het project 'Digitalisering en binnenhavens'. De NVB heeft eind 2020 de resultaten van de eerste fase van het project - Richtlijnen voor de digitale binnenhavens en Handleiding digitale binnenhavens - aan haar leden beschikbaar gesteld. Op deze wijze worden binnenhavens voorzien van een instrumentarium bij digitaliseringsvraagstukken in binnenhavens en handvatten om een gezamenlijke visie op digitalisering te ontwikkelen.

Fase 2: Collectief ontwikkelinstrument en digitale transitie

Doel van de tweede fase van dit NVB-project is een collectief ontwikkelinstrument dat iedere haven kan gebruiken om op zijn eigen ontwikkelingsniveau aan te haken, stappen te zetten en vaart te maken in de digitalisering. Dit sluit aan bij de nationale programma's van IenW met een Digitale Transport Strategie en het opzetten van een Platform Digitaal Transport. Het plan van aanpak van de NVB voor de tweede fase is modulair opgezet. Dit biedt de mogelijkheid om het programma gefaseerd uit te

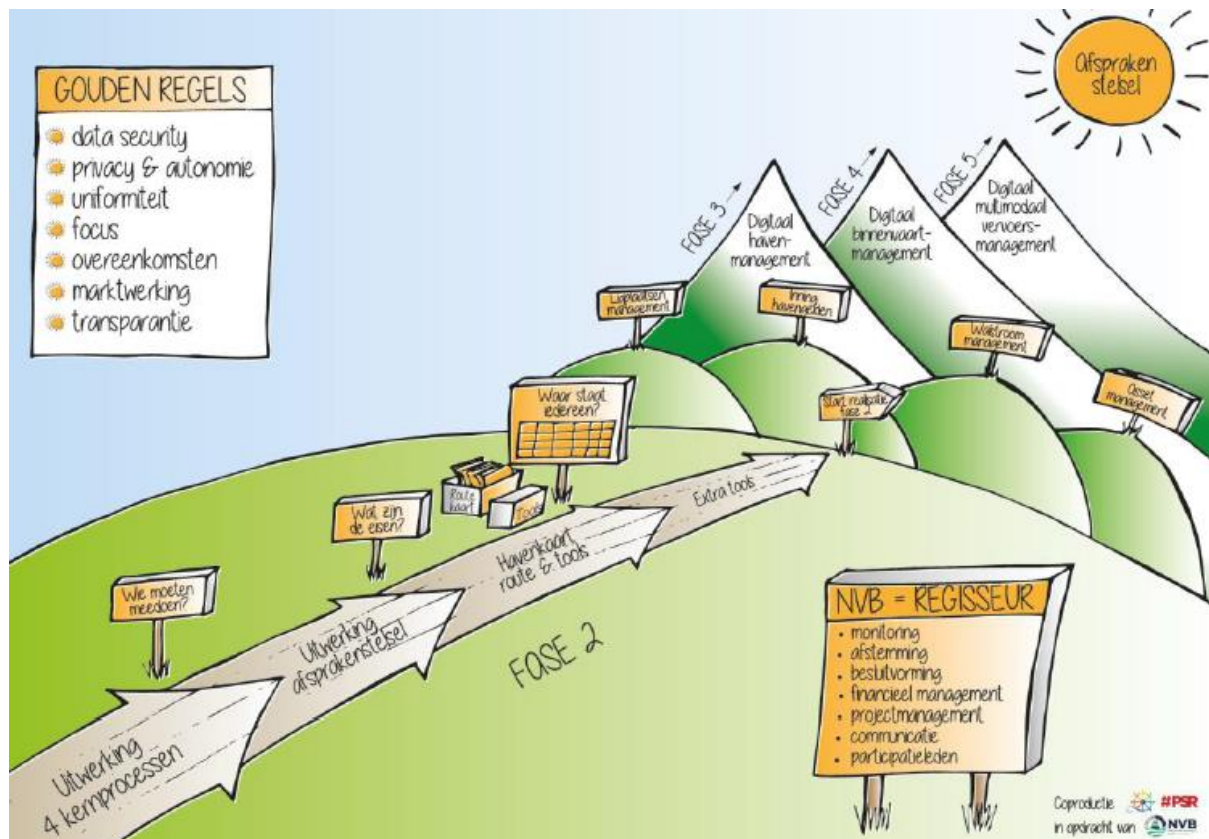
¹ <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2020Z22964&did=2020D48536>

² Gepubliceerd in de Staatscourant 2019, 39775. Zie actueel: [Kamerbrief over voortgang Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)

voeren en geeft het NVB-bestuur en financierende partijen, zoals het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de mogelijkheid om in gezamenlijk overleg per te zetten stap besluiten te nemen.

Route naar digitaal multimodaal vervoersmanagement

De tweede fase van het project 'Digitalisering en binnenhavens' is in juni 2021 via een webinar toegelicht aan de NVB-leden. De route naar het uiteindelijke digitale multimodale vervoersmanagement bevat meerdere sporen. Zo zijn de volgende zaken geïdentificeerd: het proces van berekening en inning van havengeld, het proces rondom bezetting van wacht- en ligplaatsen, het proces rondom gebruik en betaling van walstroom en het proces rondom assetmanagement. De NVB-leden hebben steeds prioriteit uitgesproken voor de aanpak van het proces van berekening en inning van havengeld. Hier wordt dan ook als eerste uitvoering aan gegeven. Een volgende stap is het ligplaatsmanagement. Hierbij kan worden samengewerkt met een 'RWS-project', gericht op het landelijk complementeren en actualiseren van gegevens van ligplaatsen.



Globale routekaart project 'Digitalisering en binnenhavens'

Havenkaart als monitoringsinstrument

Een belangrijk onderdeel van de tweede fase van het project 'Digitalisering en binnenhavens' is de ontwikkeling van een digitale havenkaart. De resultaten van ieder spoor van het project worden verwerkt in een digitale havenkaart van Nederland. Dit is geen statische kaart, maar uitdrukkelijk een dynamische havenkaart die blijft groeien en veranderen. Deze kaart geeft inzicht in de digitale ontwikkelingen in de Nederlandse binnenhavens en is daarmee een waardevol monitoringsinstrument voor de Digitale Transport Strategie.

Duurzaam en toekomstbestendig havenbeleid

Ontwikkeling handreiking om duurzaam havenbeleid vorm te geven

Door het thema 'Duurzaam en toekomstbestendig havenbeleid' strategisch te agenderen, speelt de NVB een voortrekkersrol in de professionalisering en verduurzaming van het havenbeheer. Samen met de geassocieerde partners Movares en DGMR heeft de NVB belangrijke stappen gezet bij de uitvoering van dit



thema. Zo is een handreiking en zijn instrumenten ontwikkeld, waarmee de duurzaamheid en toekomstbestendigheid van binnenhavens inzichtelijk kunnen worden gemaakt.

In de handreiking wordt een eenduidige set doelstellingen voor duurzaamheid geformuleerd. Deze kunnen voor havenbeheerders als basis dienen om hun duurzame havenbeleid vorm te geven. Tijdens diverse masterclasses over 'Duurzaam en toekomstbestendig havenbeleid' zijn de NVB-leden meegenomen in het proces. De havens van Wanssum en Roermond hebben de handreiking in de praktijk getoetst en tijdens de masterclasses hun ambities met betrekking tot het thema toegelicht. Een mooi voorbeeld van samen pionierend leren en door ontwikkelen naar de duurzame haven van de toekomst.

Implementatie van de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens

Stimuleren en faciliteren schone scheepvaart

De uitvoering van het thema 'Duurzaam en toekomstbestendig havenbeleid' omvat ook de implementatie van de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens, waarvan de NVB één van de medeondertekenaars is. De NVB zet zich in voor stimulering en facilitering van duurzaam transport, met name voor een schone binnenvaart. Zo kunnen de binnenhavens zorgen voor walstroomvoorzieningen en naar behoefte voorzien in infrastructuur voor het wisselen van accupakketten en alternatieve duurzame brandstoffen.

Walstroom: fiscale stimuleringsregeling

Eén van de onderwerpen in de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens betreft een fiscale stimuleringsregeling voor walstroom. Het doel is een verbetering van de luchtkwaliteit en reductie van emissies door schepen in havens. Na de nodige lobby is de afgesproken stimulans voor walstroom in het Belastingplan 2021 opgenomen.³ Met dit besluit wordt een belastingverlaging voor walstroominstallaties gerealiseerd. Concreet betekent dit dat voor walstroom 0,0005 euro per kWh aan energiebelasting moet worden betaald. Dit is het minimumtarief aan energiebelasting, dat is toegestaan onder de EU-Richtlijn Energiebelasting. Ook is er geen Opslag Duurzame Energie (ODE) over walstroom verschuldigd. Met deze maatregel wordt walstroom aantrekkelijker. Een mooi resultaat.

Walstroom: bundeling van krachten nodig

Havens moeten investeren in walstroominfrastructuur. Conform Europese regelgeving moet dit gerealiseerd worden voor 31 december 2025. Voor de meeste Nederlandse binnenhavens is dit een grote uitdaging. Veel is nog onbekend en pleit voor een gezamenlijke inzet van sector en overheden om de benodigde kennis op te bouwen en te delen. Rendabel zijn investeringen in walstroom niet, de maatschappelijke baten maken de businesscase niet sluitend en rechtvaardigen en vergen publieke bijdragen om walstroom-projecten te stimuleren en te realiseren. Bundeling van krachten en een publiek-private inzet lijken de enige oplossing om met dit thema aan de slag te gaan. Dit mede gelet op de *Alternative Fuel Infrastructure Regulation* en aanpassing van de Richtlijn 2014/94/EU. In reactie op de Europese plannen zoals de *Green Deal* en *Fit for 55*⁴, is volgens de NVB regie en ondersteuning gewenst voor het realiseren en optimaal faciliteren van schone scheepvaart door binnenhavens.

Uniformering binnenhavengeldstructuur

Een andere overeengekomen actie in de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens is de ontwikkeling van een model met uniforme grondslagen voor een verordening voor de binnenhavengelden. Een belangrijk doel is wegnemen van mogelijke belemmeringen in het logistieke proces en de inzet van de binnenvaart. De NVB heeft een eerste belangrijke stap gezet om deze actie te kunnen uitvoeren. Onder begeleiding van haveneconoom Bart Kuipers is in 2020 een wetenschappelijk onderbouwd model met grondslagen van het binnenhavengeld ontwikkeld. De NVB vindt harmonisatie, standaardisatie en transparantie van processen, systemen en regelgeving van belang. Toepassing van de voorgestelde grondslagen zorgt voor een geleidelijke uniformering en

³ <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/belastingplan/belastingwijzigingen-voor-ons-klimaat/energiebelasting-ode>.

⁴ [Fit for 55 | Legislative train schedule | European Parliament \(europa.eu\)](#).

de beoogde geharmoniseerde binnenhavengeldstructuur. [Hier](#) vindt u de resultaten van het afstudeeronderzoek 'Uniformering grondslagen binnenhavengelden'.

Circulaire economie en binnenhavens

Transitie naar een circulaire haven

Circulaire ontwikkeling van de economie is een proces in uitvoering. Dit proces kent nog vele technische en beleidsmatige onzekerheden, die bepalend zijn voor het maken van verantwoorde investeringsbeslissingen. Niet voor niets is het onderwerp circulaire economie één van de vijf thema's in de strategische agenda van de NVB. Enerzijds zijn er in meerdere binnenhavens actuele en aanstaande ontwikkelingen. Anderzijds hebben veel havens op dit moment nog geen duidelijke aanpak op het gebied van circulaire economie. De NVB begeleidt en faciliteert het afstudeeronderzoek 'Circulaire economie en binnenhavens'. De hoofdvraag voor dit onderzoek is 'Welke beleidsmiddelen kunnen worden ingezet om binnenhavens voor te bereiden op de ontwikkelingen in de circulaire economie?' Dit onderzoek dient als verheldering voor de beheerders van binnenhavens over de ontwikkelingen in de circulaire economie. Daarnaast draagt het bij aan de ontwikkeling van een visie, waarin de transitie naar een circulaire haven centraal staat.



Binnenhavenmonitor

Metten = weten

In de strategische agenda van de NVB wordt het belang van de Binnenhavenmonitor onderstreept. Hiermee wordt het economisch belang van het geïntegreerde netwerk van Main, Green en Blue ports inzichtelijk. In 2021 werkt de NVB samen met het Erasmus UPT en CBS aan de Binnenhavenmonitor 2021. De vorige Binnenhavenmonitor liet zien dat de directe toegevoegde waarde van de binnenhavens in Nederland een omvang heeft van 7,7 miljard euro. Als daar de indirecte toegevoegde waarde bij betrokken wordt, is sprake van een totale toegevoegde waarde van 12,8 miljard euro. En er zijn relevante en actuele vragen zoals: Is de sterke ontwikkeling van en groei in e-commerce terug te zien in de werkgelegenheid van de (multifunctionele) containerhavens? Heeft de stikstofcrisis een grote impact op de overslag van lading voor de landbouw in de agrohavens? Wat is de impact op overslag, werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de corona crisis? Allemaal vragen die door middel van het opstellen van de Binnenhavenmonitor 2021 kunnen worden beantwoord. Voor volgende binnenhavenmonitoren is het van belang om de toekomstige vervoersvraag van een circulaire economie in beeld brengen.

Communicatie

Nieuwe koers met een nieuwe look

De nieuwe strategische agenda van de NVB vraagt om actieve communicatie. Communicatie zorgt voor een betere, herkenbare zichtbaarheid van de nieuwe koers van de NVB als netwerkorganisatie en het platform van toekomstgerichte Nederlandse binnenhavens. Communicatie is hét middel om te laten zien waar de NVB voor staat. Zo ontvangen de leden van de NVB vanaf 2020 ieder kwartaal een nieuwsbrief met relevante informatie en een update over de voortgang van de uitvoering van de strategische agenda. Een nieuwe koers vraagt ook om een frisse en moderne uitstraling. De NVB heeft in 2020 de huisstijl vernieuwd. In de communicatie uitingen gebruikt de NVB een nieuw logo. Ook is voor ieder thema van de strategische agenda een bijpassend icoon ontwikkeld:

Kennisdeling

Kennisoverdracht in webinars en masterclasses

De NVB heeft in de eerste twee uitvoeringsjaren op verschillende manieren voorzien in de behoefte aan kennisoverdracht, informatievoorziening en het delen van *best practices*. Er zijn diverse webinars en masterclasses gehouden. Daarnaast is op andere wijzen veel relevante informatie gedeeld met de NVB-leden, bijvoorbeeld via mails, het [NVB-nieuws](#) en de kwartaalnieuwsbrieven.

Ambities NVB in 2022

NVB op koers, op naar toekomstbestendige binnenhavens in een duurzame en digitale economie

Na de eerste twee uitvoeringsjaren van de strategische agenda voor de periode 2020 - 2025 ligt de NVB op koers. In 2022 continueert de NVB haar inzet, gericht op een grotere slagkracht en meer invloed, en daarmee een positieve bijdrage aan de voor de binnenhavens belangrijke thema's.



Digitalisering en binnenhavens: dit project vergt een meerjarige uitvoering. In 2022 zal de focus liggen op het concretiseren en uitvoerbaar maken van dit project en een verdere realisatie van een collectief ontwikkelinstrument. Binnenhavens kunnen dan aan de slag met hun digitale transitie. Hiermee wordt niet alleen voorzien in behoeften van binnenhavens; het sluit ook aan bij de nationale ambities betreffende een Digitale Transport Strategie en het opzetten van een Platform Digitaal Transport.



Duurzaam en toekomstbestendig havenbeleid: Dit wordt een steeds belangrijker onderwerp, mede gelet op het Klimaatbeleid en het door de Europese Commissie gepresenteerde *Fit for 55* programma. Dit pakket aan wetgevende maatregelen om in 2030 tot 55% CO₂-reductie te komen, illustreert de maatschappelijke urgentie. De binnenhavens zullen mee moeten ontwikkelen. De door de NVB, Movares en DGMR in 2021 ontwikkelde instrumenten, waarmee de duurzaamheid van binnenhavens inzichtelijk kan worden gemaakt, worden in 2022 en de jaren daarna geïmplementeerd. Dit zijn waardevolle bouwstenen voor toekomstgerichte binnenhavens. De NVB is en blijft betrokken bij de verdere implementatie van de nationale en Europese Green Deals. Het faciliteren van schone scheepvaart door middel van walstroom en infrastructuur voor alternatieve brandstoffen vergt een toenemende inzet en regie. De verplichte investeringen in walstroomvoorzieningen is voor de meeste Nederlandse binnenhavens een grote uitdaging. Veel is nog onbekend en pleit voor een gezamenlijke inzet van sector en overheden om de benodigde kennis op te bouwen en te delen. Bundeling van krachten en een publiek-private inzet lijken de enige oplossing om met dit thema aan de slag te gaan.



Energietransitie en circulaire economie: Circulaire ontwikkeling in de economie is een proces in uitvoering. Met de resultaten van het afstudeeronderzoek 'Circulaire economie en binnenhavens' helpt de NVB de binnenhavens bij de ontwikkeling van een visie, waarin de transitie naar een circulaire haven centraal staat. Dit onderwerp sluit naadloos aan bij de inzet op het thema 'Duurzaam en toekomstbestendig havenbeleid'.



Bereikbaarheid: Samen met relevante organisaties lobbyt de NVB voor efficiënte achterlandverbindingen, een aantrekkelijk modal shift beleid, goed onderhouden, betrouwbare en robuuste infrastructuur, bereikbare binnenhavens en een duurzame binnenhavenstructuur. De NVB is betrokken bij de uitvoering van de Havennota 2020 - 2030 van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Samen met relevante partijen besteedt de NVB aandacht aan bevaarbaarheid en bereikbaarheid onder extreme omstandigheden, denk aan kwetsbaarheid van verbindingen voor droogte of extreme regenval.



Samenwerking en exploitatie: Professioneel havenbeheer vergt een zoveel mogelijke uniforme aanpak. De eerder door de NVB opgestelde en door de VNG gepubliceerde 'Model-Havenbeheersverordening 2013' vergt aanpassingen in verband met de aanstaande inwerkingtreding van de Omgevingswet. Waar mogelijk en nodig zal de Model-Havenbeheersverordening worden geactualiseerd en geharmoniseerd. De NVB stimuleert samenwerking tussen binnenhavens, zowel op strategisch als operationeel niveau, door het delen van kennis en *best practices*. De inzet van de NVB stopt niet bij de grenzen. De NVB blijft zich inzetten op samenwerking en kennisuitwisseling met Europese partners en de NVB bewaakt de belangen van de Nederlandse binnenhavens in Europees beleid. Vanzelfsprekend houdt de NVB rekening met de behoeften van haar leden en met maatschappelijke ontwikkelingen. Op naar toekomstbestendige binnenhavens in een duurzame en digitale economie!