

12 september 2022

Nederlandse Vereniging van Binnenhavens: tussenbalans, nog steeds op koers

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 haar koers uitgezet in een strategische agenda voor de periode 2020 - 2025. De inhoud van deze strategische agenda 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 hét ontwikkel-potentieel van en voor de Nederlandse binnenhavens ligt: Digitalisering; Duurzaam en toekomstbestendig havenbeleid; Energietransitie en circulaire economie; Bereikbaarheid en Samenwerking en exploitatie. Met de uitvoering van deze strategische agenda voorziet de NVB in de behoeften van haar leden. Bovendien draagt de vereniging met deze koers bij aan een oplossing voor de Nederlandse opgaven voor mobiliteit en leefbaarheid. Halverwege de uitvoering van de strategische agenda is het goed om terug te blikken. Heeft de NVB de juist koers te pakken of moet worden bijgestuurd? De vereniging is inmiddels behoorlijk gepositioneerd en met de thema's in de strategische agenda heeft de NVB de juiste punten te pakken. Digitalisering, Duurzaamheid, Circulariteit, Bereikbaarheid en Samenwerking. Het zijn stuk voor stuk relevante onderwerpen. Tegelijk zien we nieuwe uitdagingen op ons afkomen, zoals laag water en slechte bereikbaarheid van onze binnenhavens. Het belang ervan neemt toe, evenals de noodzaak om de krachten te bundelen om daadwerkelijk resultaten te bereiken. Met deze uitvoeringsnotitie blikte de NVB terug op het afgelopen verenigingsjaar schetst kort de ambities voor de vereniging in 2022.



Digitalisering



Duurzaamheid



Circulariteit



Bereikbaarheid



Samenwerking

Samenwerking, visie en lobby

Samen voor robuuste infrastructuur en bereikbare binnenhavens

De NVB heeft de samenwerking met relevante (branche)organisaties gecontinueerd en waar nodig geïntensiveerd. De Nederlandse binnenhavens zijn essentiële schakels in het multimodale achterlandnetwerk, met een grote economische betekenis. Het is van belang dat de binnenhavens zich blijven ontwikkelen en toegevoegde waarde leveren. De NVB lobbyt dan ook met relevante organisaties bij ministeries in Den Haag en bij de EU in Brussel voor efficiënte achterlandverbindingen, een aantrekkelijk modal shift beleid, goed onderhouden en robuuste infrastructuur, bereikbare binnenhavens en een duurzame binnenhavenstructuur. Dat gaat langzaam, maar de NVB heeft daarom een lange termijn visie en houdt daaraan ook aan vast.



Coalitieakkoord biedt kansen voor binnenvaart en binnenhavens

De NVB ziet, met het coalitieakkoord voor de periode 2020-2025 grote kansen voor de binnenvaart en binnenhavens. De regeringspartijen willen Nederland klaar maken voor een klimaatneutrale, fossielvrije en circulaire toekomst. Zo zal er blijvend geïnvesteerd worden in schone mobiliteit. De uitrol van laadinfrastructuur wordt versneld en bijmenging van duurzame biobrandstoffen gestimuleerd. Gezien wordt het belang van goede bereikbaarheid én het economisch belang daarvan voor de transport- en logistieke sector. Het regeerakkoord legt een goede basis voor duurzaamheid, bereikbaarheid en digitalisering. Het komt wel aan op een goede en daadkrachtige uitvoering.

De NVB wil graag bijdragen aan de realisatie van de ambities in het regeerakkoord, als ook een gezamenlijke uitvoering van de Havennota van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dit najaar verschijnt een kamerbrief van de minister van I&W over de binnenvaart.

Digitalisering en binnenhavens

Naar een toekomstbestendig digitaal netwerk van binnenhavens

Digitalisering biedt grote kansen voor de binnenhavens. Door digitalisering kunnen binnenhavenbeheerders eigen processen efficiënter inrichten, de gebruikers van havens optimaal bedienen en op een andere manier grip krijgen op maatschappelijke opgaven op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid. Digitalisering van binnenhavens staat niet op zichzelf, binnenhavens vormen een essentieel onderdeel van de logistieke keten. Om binnenhavens als logistieke knooppunten optimaal te kunnen benutten, is het van groot belang om deel uit te maken van een slimme en toekomstbestendige vervoers- en datainfrastructuur. Niet voor niets hebben de leden van de NVB in de strategische agenda het thema digitalisering de hoogste prioriteit gegeven. In verschillende fases voert de NVB de regie en reikt de havens instrumenten aan. Hiermee kunnen de havengemeenten en -bedrijven zelf de benodigde stappen op het gebied van automatisering en digitalisering zetten. Digitalisering is niet alleen urgent, maar is ook onvermijdelijk voor elke binnenhaven.



Fase 1: Richtlijnen en handvatten bij digitaliseringsvraagstukken in binnenhavens

In de eerste fase van de uitvoering van het project zijn in 2020 richtlijnen en aandachtspunten opgeleverd voor havens die, relatief gezien, in het beginstadium van digitalisering zijn.¹ Op deze wijze worden binnenhavens voorzien van een instrumentarium bij digitaliseringsvraagstukken in hun haven en krijgen handvatten om een gezamenlijke visie op digitalisering te ontwikkelen. Dit is dus afgerond.

Fase 2: Collectief ontwikkelinstrument en digitale transitie

Doel van de tweede fase van dit NVB-project is een collectief ontwikkelinstrument, bruikbaar door iedere haven, om op zijn eigen ontwikkelingsniveau aan te haken, stappen te zetten en vaart te maken met de digitalisering. Dit sluit aan bij de nationale behoefte aan een Digitale Transport Strategie en het opzetten van een Platform Digitaal Transport. Het plan van aanpak voor deze tweede fase is modulair opgezet en kent meerdere sporen. De eerste producties zijn of worden in 2022 opgeleverd.

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 ontwikkelingen in de Nederlandse binnenhavens en is daarmee een waardevol monitoringsinstrument voor de Digitale Transport Strategie. Voor zowel het proces van de berekening en inning van havengelden, als wacht- en ligplaatsenmanagement is de havenkaart in 2022 ingevuld.

Instrumenten voor het proces van berekening en inning van havengelden

De NVB heeft begin 2022 aan haar leden een set instrumenten aangereikt die gaan over het proces van de 'Berekening en inning van havengelden'. Dit is één van de meerdere sporen die uiteindelijk moeten leiden naar een systeem van digitaal multimodaal vervoersmanagement.

De instrumenten die de NVB heeft aanreikt betreffen het digitaal proces van berekening en inning van havengelden. De NVB raadt de havens dringend aan om met deze instrumenten aan de slag te gaan en zo de binnenhaven naar een hoger niveau te brengen op dit specifieke proces. De nulmeting, het afsprakenstelsel, de ontwikkelingsniveaus, de routekaart en de havenkaart kunnen hierbij helpen. [Hier](#) vindt u de instrumenten voor het proces van de 'Berekening en inning van havengelden'. Een speciale nieuwsbrief over dit onderwerp vindt u [hier](#).

¹ De productie van fase 1 – Digitalisering en binnenhavens vindt u [hier](#).

Aan de slag met 'Wacht en ligplaatsenmanagement'

Direct na oplevering van de set aan instrumenten voor de 'Berekening en inning van havengelden', is de NVB voortvarend aan de slag gegaan met de uitvoering van het volgende deel: 'Wacht- en ligplaatsen management'. De NVB wil haar leden ondersteunen met het digitaliseren van het proces van wacht- en ligplaatsmanagement, met als doel het serviceniveau te verhogen. In de praktijk betekent dit dat binnenvaartondernemers weten op welk moment, in welke haven welke ligplaatsen met welke faciliteiten beschikbaar zijn. Voor havenondernemers en -beheerders is dit ook van groot belang; het juiste schip op het juiste moment aan de kade zorgt voor een optimaal logistiek proces. Door het havenwacht- en ligplaatsmanagement goed in te richten kunnen binnenvaartondernemers en havenondernemers elkaar direct toegevoegde waarde bieden. Hier is winst te halen voor alle partijen.

Nautische data op orde, het belang ervan en de voordelen voor haven- en vaarwegbeheerders

Niet alleen voor de havengemeentes en -bedrijven, maar ook voor Rijkswaterstaat is digitalisering van het proces van wacht- en ligplaatsmanagement van groot belang. Rijkswaterstaat biedt immers via vaarweginformatie een landelijk overzicht van ligplaatsen op de vaarwegen en in de binnenhavens, alsmede een inschatting van de actuele en gemiddelde ligplaatsbezetting.

Het NVB-project over 'Wacht- en ligplaatsen management' kan bijdragen aan het duurzaam borgen van de aanlevering van data met de juiste kwaliteit. Het op orde hebben van de nautische data heeft meerdere voordelen voor zowel gebruikers als beheerders! De NVB roept havens op om aan de slag te gaan met de nautische data. Het Nautisch Data Team van Rijkswaterstaat ondersteunt dit graag. [Hier](#) vindt u meer informatie over dit onderwerp.

Informatiebijeenkomst digitaliseren van binnenhavens: kleine moeite, groot effect

De NVB informeert haar leden op 5 oktober 2022 over de laatste stand van zaken van het project 'Digitalisering en binnenhavens' tijdens een informatiebijeenkomst 'Digitaliseren van binnenhavens: kleine moeite, groot effect'. Inhoudelijk sterke sprekers nemen de leden mee langs de volgende lijnen: Infrastructuur voor data delen in de logistieke keten; Logistieke kansen creëren en benutten; Binnenvaart en binnenhavens: onlosmakelijk aan elkaar verbonden en Digitaal faciliteren van vaarweggebruikers. [Hier](#) vindt u het programma.

Duurzaam en toekomstbestendig havenbeleid

Aan de slag met de 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. Tijdens het lustrumcongres van de NVB op 8 oktober 2021 is het eerste exemplaar "Handreiking Duurzaam en Toekomstbestendig Havenbeleid" officieel overhandigd aan de NVB. Met deze Handreiking en bijbehorend instrumentarium worden binnenhavenorganisaties geholpen bij de ontwikkeling van een duurzaam en toekomstbestendig havenbeleid.



De NVB is erg verheugd met de oplevering van [Handreiking Duurzaam en Toekomstbestendig Havenbeleid](#). Wanneer havens willen weten hoe duurzaam en toekomstbestendig het huidige beleid in de haven is, kan de gratis [online wegwijzer](#) worden ingevuld. Met deze producties ziet de NVB een duurzaam en toekomstbestendig havenbeleid een grote stap dichterbij komen. NVB daagt haar leden uit om de online wegwijzer in te vullen en werk te maken van het verduurzamen van binnenhavens.

Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens - Stimuleren en faciliteren van 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.

Havens faciliteren van emissievrije mobiliteit

Een belangrijk element van de duurzame binnenhaven is het aanbieden van walstroomvoorzieningen aan de scheepvaart. Het ontwikkelen en uitrollen van walstroomssystemen maakt emissiereductie van aan de kade gelegen schepen mogelijk en draagt bij aan de beperking van de uitstoot van CO₂, stikstofdioxide en fijnstof. Daarmee geven havens invulling aan de doelstellingen van en ambities in het Klimaatakkoord, het Schone Lucht Akkoord en de Europese Green Deal. Een belangrijke aanjager van emissievrije mobiliteit en walstroominfrastructuur is het voorstel voor de *Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR)*, die in het kader van het FIT for 55 pakket van de Europese Commissie is gepubliceerd. De maatschappelijke urgentie is er. De vraag is: hoe gaan de binnenhavens hiermee aan de slag? Op 6 september 2022 gaat de NVB in op deze vraagstukken tijdens deze informatiebijeenkomst.

Walstroom: bundeling van krachten nodig

Havens moeten investeren in walstroominfrastructuur. 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. Daarnaast speelt de problematiek rondom beschikbaarheid van netcapaciteit. Het is van groot belang dat samenwerkingen ontstaan vanuit verschillende kanten om ook voor die problematiek creatieve toekomstbestendige oplossingen te vinden. Bundeling van krachten en een publiek-private inzet lijken de enige oplossing om met dit thema aan de slag te gaan.

Op tijd de juiste walstroomfaciliteiten op de juiste plaats

De NVB heeft besloten zich steviger te positioneren op het dossier walstroom en is als strategisch partner betrokken bij het Walstroomcollectief en onderdeel van het Onshore Power Supply Network (OPSN). Het ultieme doel is om binnen afzienbare tijd de juiste walstroomfaciliteiten op de juiste plaats te ontwikkelen. De NVB richt zich samen met partners op het verkrijgen van subsidies voor de beschikbaarheid van walstroomvoorzieningen voor de binnenvaart in binnenhavens. De uitrol van walstroomfaciliteiten sluit ook aan bij de Europese prioriteiten van verduurzaming en verbetering van de leefomgeving. De European Federation of Inland Ports (EFIP), waarvan de NVB lid is, heeft zich ingezet voor gerichte middelen voor de uitrol van walstroom. Dit heeft geresulteerd in de Alternative Fuels Infrastructure Facility (AFIF) met een budget van 1,5 miljard euro. Voor binnenhavens biedt dit een kans. Eén van de grootste obstakels voor walstroom is het tekort aan een businesscase. De AFIF kan hierin een brugfunctie vervullen en de investeringen aantrekkelijker maken. Voor meer informatie zie dit artikel en deze informatie van RVO.

Circulaire economie en binnenhavens

Transitie naar een energie-neutrale haven en een circulaire hub

Zowel zee- als binnenhavens verzetten hun bakens, waarbij duurzaamheid en circulariteit steeds meer bepalend zijn. Dat is niet voor niets, havens kunnen belangrijke hups vormen voor de circulaire economie. Door de thema's 'Duurzaam en toekomstbestendig havenbeleid' en 'Energietransitie en Circulaire economie' strategisch te agenderen wil de NVB een voortrekkersrol pakken. Binnenhavens ervaren op dit moment knelpunten bij de transitie naar een energie-neutrale haven en een circulaire hub.



Zonder binnenhavens geen circulaire economie - ruimte belangrijke sleutel om transitie vorm te geven
Nederland wil in 2050 een volledig circulaire economie hebben. Zonder binnenhavens geen circulaire economie. Havens kunnen en moeten zich ontwikkelen van traditionele op- en overslaglocaties tot een plek waar circulaire productie en duurzame logistiek samenkomen. Eind 2021 is het afstudeeronderzoek 'Circulaire economie en binnenhavens' afgerond en ter beschikking gesteld.² De onderzoeksresultaten bevatten een uitstekende uitwerking van de te verwachten scenario's. Het afstudeeronderzoek maakt duidelijk dat het niet primair gaat om de breedte van goederenstromen, maar vooral naar de benutting van de ruimte op terreinen en in havens. Ook andere onderzoeken leren dat ruimte een belangrijke sleutel is om de transitie vorm te geven.³ Een toekomstbestendige haven is meer dan alleen duurzame en circulaire bedrijfsactiviteiten. Naast verduurzaming van het transport van en naar de haven en de inrichting van de haven, is een juiste benutting van ruimte essentieel. Naast bestaande ontwikkelingen in havens zal de transitie betreffende duurzaamheid en circulariteit impact hebben op de ruimtevrage in en rond havens.

Denktank voor de transitie naar een circulaire haven

De NVB heeft de ambitie haar leden te ondersteunen met een 'Leidraad voor binnenhavens - stappenplan bij de transitie naar een circulaire haven'. Voor het opstellen van deze leidraad zal als eerste een denktank worden gevormd met een goede mix van deelnemers die werkzaam zijn bij havens, gemeenten en kennisorganisaties. Met deze denktank kan worden gebrainstormd over de aanpak en gewerkt aan de benodigde handvatten. De eerste resultaten worden verwacht eind 2023.

Bereikbaarheid

Robuuste vaarwegen, nu en in de toekomst

De afgelopen jaren hebben laten zien dat zowel zeer droge als zeer natte perioden van grote invloed kunnen zijn op de bevaarbaarheid van vaarwegen en de bereikbaarheid van binnenhavens. Deze weersextremen zullen we vaker gaan tegenkomen is de verwachting.⁴ De NVB is zich bewust van de grote uitdagingen. Zeespiegelstijging, hoogwater en droogte vragen om nationale keuzes ten aanzien van het land- en ruimtegebruik, inclusief de transport- en mobiliteitsinfrastructuur. Cruciaal is om met bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen samen te werken. De NVB is daarom een samenwerking aangegaan met [Deltares](#).⁵ Zij zijn bekwaam in het verrichten van onderzoek naar kwetsbaarheden en gezamenlijk werken aan oplossingen en handelingsperspectief om tot een veerkrachtig transportsysteem via binnenvaart en binnenhavens te komen. De kracht van Deltares zit met name op (systeem)vraagstukken die voor meerdere binnenhavens van belang zijn. Initiatieven om de krachten te bundelen worden toegejuicht, NVB-partners zijn welkom om aan te sluiten bij lopende samenwerkingsverbanden of in samenspraak nieuwe projectinitiatieven op te zetten.



Goed bereikbaar achterlandnetwerk vergt robuuste en goed onderhouden infrastructuur

Vervoer over water is, meer dan het wegverkeer, afhankelijk van goed onderhouden infrastructuur. Een goed bereikbaar achterlandnetwerk - inclusief binnenhavens - vergt een robuuste en goed onderhouden infrastructuur. De NVB zet zich, samen met de partners in het Centraal Overleg Vaarwegen, in voor een robuust, adequaat en veilig vaarwegennetwerk.⁶ De aanpak van het achterstallig onderhoud is de laatste jaren het meest urgente thema. Modal shift van weg naar water en groei van veilig en klimaatvriendelijk vervoer over water is alleen mogelijk als de leverbetrouwbaarheid door de binnenvaart is gegarandeerd. In het coalitieakkoord is extra geld uitgetrokken voor de grote onderhoudsopgave waar Nederland voor staat. Samen met collega-organisaties pleit de NVB voor een eerlijke verdeelsleutel en een goede vergelijkingsystematiek.

² Zie [dit](#) artikel bij het NVB-nieuws, [deze](#) Nederlandse samenvatting van het onderzoek en de [thesis](#) 'What will be the effect of the circular economy on inland ports? Scenarios towards 2050'.

³ Zie bijvoorbeeld het rapport 'Duurzame havenontwikkeling Port of Zwolle'

⁴ Zie ook [dit](#) IPCC-rapport.

⁵ Zie ook [dit](#) artikel op de NVB-website.

⁶ Het Centraal Overleg Vaarwegen is een samenwerkingsverband tussen evofenedex, Vereniging van Waterbouwers, Koninklijke Binnenvaart Nederland en de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens.

Meten = weten: Binnenhavenmonitor

Toegevoegde waarde Nederlandse binnenhavens 12,1 miljard Euro

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. De NVB heeft samen met het Erasmus UPT en CBS gewerkt aan de Binnenhavenmonitor 2021. De Binnenhavenmonitor 2021 geeft inzicht in de toegevoegde waarde en werkgelegenheid van de binnenhavens in Nederland voor het jaar 2020. Deze monitor laat zien dat de directe toegevoegde waarde van de binnenhavens in Nederland een omvang heeft van 7,3 miljard euro. Als daar de indirecte toegevoegde waarde bij betrokken wordt is sprake van een totale toegevoegde waarde van 12,1 miljard euro.

Meten = weten: Dashboard overslaggegevens van binnenhavens

Data zijn steeds belangrijker

De NVB en geassocieerde organisatie Panteia zijn een meerjarige samenwerking aangegaan om beter inzicht te verkrijgen in overslaggegevens van binnenhavens in Nederland. De directe aanleiding voor deze samenwerking is de betrokkenheid en inzet van de NVB op het Europese TEN-T dossier. Om als haven aanspraak te kunnen maken op een andere positie in het TEN-T netwerk is het van belang aan te kunnen tonen hoeveel ton er wordt overslagen. Ook op andere dossiers wordt kennis van en inzicht in data steeds belangrijker. Leden van de NVB kunnen dit 'dashboard overslaggegevens binnenhavens' gebruiken nadat men is ingelogd op de kennisbank van de NVB-website.

Model-havenbeheersverordening: bijdrage aan continuïteit en uniformiteit

Blijvende betekenis Modelhavenbeheersverordening onder de Omgevingswet

De NVB heeft samen met de VNG een Model-Havenbeheersverordening 2013 gepubliceerd. De inwerkingtreding van de Omgevingswet - verwacht per 1 januari 2023 - heeft gevolgen voor deze Model-Havenbeheersverordening. Omdat de NVB vragen kreeg over de impact van de komst van de Omgevingswet, in het bijzonder over de relatie tussen de havenbeheersverordening en het gemeentelijke omgevingsplan, heeft de NVB samen met een deskundige een notitie opgesteld. De gemeentelijke stelselwijziging naar het omgevingsplan vraagt veel van gemeenten en zou ertoe kunnen leiden dat een zijdelings nautisch belang ondersneeuwt. Bovendien kan het omgevingsplan van gemeente tot gemeente aanzienlijk gaan verschillen. Met de Model-havenbeheersverordening wordt bijgedragen aan continuïteit en uniformiteit in het bedienen van het nautische belang. De NVB wil met de notitie 'Blijvende betekenis havenbeheersverordening onder de Omgevingswet' de leden van dienst zijn bij dit complexe onderwerp. U kunt deze notitie hier vinden.

Communicatie en kennisdeling

Nieuwe koers met een nieuwe zichtbaarheid - Kennisoverdracht in webinars en masterclasses

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. De NVB voorziet op verschillende manieren in de behoefte aan kennisoverdracht, informatievoorziening en het delen van *best practices*. Denk aan masterclasses, webinars en informatiebijeenkomsten. 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 2023

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

Halverwege de uitvoering van de strategische agenda voor de periode 2020 - 2025 ligt de NVB op koers. In 2023 continueert de NVB haar inzet, gericht op een grotere slagkracht en meer invloed, en daarmee een positieve bijdrage op de voor de binnenhavens belangrijke thema's.



Digitalisering en binnenhavens: Het Nationaal Groeifonds voorstel Digitale Infrastructuur Logistiek gaat voor een verdere versnelling in de digitale transitie van logistieke ketens zorgen. Binnenhavens zijn een essentieel onderdeel van de logistieke ketens. Er is nog het nodige te doen om de binnenhavens klaar voor de digitale toekomst te maken. De NVB pleit ervoor dat er budget beschikbaar wordt gesteld voor verdere uitvoering van het NVB-project 'Digitalisering binnenhavens'. Uitvoering van dit project draagt dit bij aan real time inzicht in de ladingstromen en digitale aansluiting tussen de zeehavens, binnenhavens, schepen, terminals en het achterland.



Duurzaam en toekomstbestendig havenbeleid: Dit wordt een steeds belangrijker onderwerp. Samen met relevante organisaties en overheden wil de NVB werken aan routekaart naar klimaatneutraliteit. Naast het aanreiken van instrumenten, zodat havens aan de slag kunnen met duurzaam havenbeheer, is de NVB betrokken bij de opgaven betreffende de voorzieningen voor alternatieve brandstoffen, inclusief bunkerinfrastructuur, en de uitrol walstroom voorzieningen in binnenhavens.



Energietransitie en circulaire economie: Zonder binnenhavens geen circulaire economie. In die havens is ruimte een belangrijke sleutel om transitie vorm te geven. Havens kunnen en moeten zich ontwikkelen van traditionele op- en overslaglocaties tot een plek waar circulaire productie en duurzame logistiek samenkomen. De NVB heeft de ambitie haar leden te ondersteunen met een 'Leidraad voor binnenhavens – een stappenplan bij de transitie naar een circulaire haven'.



Bereikbaarheid: De droogte in 2022 leert dat een goed bereikbaar achterland niet altijd vanzelfsprekend meer is. Weersextremen vanwege de klimaatverandering zijn van grote invloed op de bevaarbaarheid van vaarwegen en leggen kwetsbaarheden van verbindingen bloot. De bestaande lobby voor efficiënte achterlandverbindingen, een aantrekkelijk modal shift beleid, goed onderhouden, betrouwbare en robuuste infrastructuur, wordt gecontinueerd. Daarnaast geeft de NVB prioriteit aan bevaarbaarheid van vaarwegen en bereikbaarheid van het achterland onder extreme omstandigheden, denk aan droogte of extreme regenval. Dit doet de NVB, samen met relevante organisaties en overheden én kennisinstellingen.



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!