



Beleids- en actieplan Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) 2013 - 2016

Versie 25-02-2013

Inleiding

De binnenhavens, ook wel Blue Ports genoemd, zijn een essentiële schakel in de logistieke keten. Zij 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 economische en logistieke 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 geeft de contouren weer voor een verdere invulling, vanuit de volgende invalshoeken:

- 1. Nationale (haven)netwerken;**
- 2. Europese (haven)netwerken;**
- 3. Professioneel havenbeheer;**
- 4. Communicatie en promotie;**
- 5. Projectadvisering;**
- 6. Ondersteuning en financiën.**

De **actiepunten** staan per hoofdstuk in een kader.

1. Nationale (haven)netwerken

Om de uitdagingen voor en van de binnenhavens in het achterland te realiseren is een versterking van havennetwerk(en) van belang. Samenwerking, professionalisering en het bundelen van lading is nodig. Dit kan door deelname aan of organisatie van periodiek overleg van regionale- of havennetwerken met een economische en/of logistieke samenhang. De NVB zal samenhang van havennetwerk(en) mede bevorderen. Hiervoor is onder meer integraal inzicht nodig in de (regionale) ontwikkeling, beheer en onderhoud van binnenhavens. Kennis en expertise van (duurzaam) havenbeheer zal worden gebundeld.

In 2012 is de IJsselmeeralliantie opgericht. Deze alliantie is een groep van een 30-tal binnenhavens in Noord-Nederland, bereikbaar via het IJsselmeer. De wens van dit havennetwerk in Noord Nederland is:

- IJsselmeeralliantie als kennisplatform voor het noorden.
- IJsselmeeralliantie faciliteert de vorming van clusters van binnenhavens.

- Vanuit sociaaleconomische samenhang starten met havenvisie en uitwisseling.
- Professionele exploitaties, sturen op belang.
- Bundeling havendiensten en havenbedrijven.

Van strategisch belang voor het versterken van het havennetwerk is het onderhouden van contacten met het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de zeehavenbedrijven en de provincies.

De Nederlandse haveninfra is de beste ter wereld. Een zeehaven is echter zo goed als de bijbehorende achterlandverbindingen zijn. Er is de noodzaak van een samenhangend netwerk tussen zee- en binnenhavens en de vorming van een logistiek netwerk dat klaar is voor de toekomst. Van belang is een versterking van het landelijke netwerk van binnenhavens met overslagfaciliteiten langs hoofdvaarwegen en corridors en in de haarvaten in het netwerk van Nederlandse vaarwegen.

Beschikbaarheid van cijfers van het economisch belang van het geïntegreerde netwerk van de Main-, Green en Blue Ports is onontbeerlijk. De NVB wil daarom een Binnenhavenmonitor ontwikkelen. Deze is onder meer van belang voor:

- Beleidsmakers: het verkrijgen van bestuurlijk inzicht in het economisch belang en de werkgelegenheid voor de regionale economie;
- Afwegingen van regionale beleidsprioriteiten (wonen, recreatie, economie);
- Beleidsbepaling door beheerders zeehavens en (de)centrale overheden;
- Monitoring beleid;
- Juiste keuze van investeringen in vaarwegen en infrastructuur (belang knooppunten).

Het economisch belang van de binnenhavens behoeft zich niet te beperken tot logistieke activiteiten. Ook aspecten als recreatievaart, scheepswerven en werkhavens zijn economisch relevant.

1. **Versterking van de economische en logistieke positie van de binnenhavens in het regionale, provinciale, nationale transportbeleid d.m.v.:**
 - a. Stimuleren (ontwikkeling en onderhoud) van Havennetwerken met een economische en logistieke samenhang;
 - b. Organisatie van of deelname aan overleggen binnen deze Havennetwerken, bijvoorbeeld de (clusters van) de IJsselmeeralliantie;
 - c. Stimulering relevante netwerken van marktpartijen, verladers en logistieke dienstverleners (in samenwerking met partners als Maatwerk);
 - d. Ontwikkeling en onderhoud van binding tussen de grote zeehavens en de binnenhavens in het achterland;
 - e. Periodiek overleg met regionale, provinciale, nationale relevante partijen;
 - f. Ontwikkeling Binnenhavenmonitor;
 - g. Aandacht voor uitrol infrastructuur LNG-binnenvaartbunkerfaciliteiten Nederlandse havens;
 - h. Inventarisatie welke economische activiteiten in en rond de binnenhavens relevant zijn voor de NVB-leden en analyseren bij welke daarvan de NVB zal ondersteunen en faciliteren.

2. Europese (haven)netwerken

Netwerk afstemming houdt niet op bij de nationale grenzen. De belangen van de Nederlandse binnenhavens zullen goed onder de aandacht van de juiste partijen moeten worden gebracht. Het beleid van het Trans-Europese vervoersnetwerk is erop gericht een Europees infrastructuurnetwerk te realiseren als basis voor economische groei en versterking van de concurrentiekracht van de Europese Unie. Er komt een tweelagenstructuur, waarbij het netwerk wordt verdeeld in een uitgebreid netwerk en een kernnetwerk. Het uitgebreide netwerk moet alle regio's van de Unie met elkaar verbinden. Het kernnetwerk omvat voor de hele EU de vanuit strategisch en economisch oogpunt belangrijkste knooppunten en verbindingen. Voor de binnenhavens betekent dit een verdeling in core en comprehensive ports.

Andere Europese te verwachten beleidswijzigingen zijn een herziening van het financieringskader voor investeringen in de infrastructuur en het opnemen van klimaatdoelstellingen.

De NVB zal waar nodig participeren in Europese en Euregionale samenwerkingsverbanden en/of Europese projecten.

2. Versterking van de positie van de binnenhavens in het Europese transportbeleid, onder meer door:
 - a. Lidmaatschap EFIP (passieve en actieve rol);
 - b. Behartiging belangen Nederlandse binnenhavens in Europees beleid en beleidsvorming, bijvoorbeeld NL binnenhavens in Europese core en comprehensive netwerken;
 - c. Daar waar nodig en mogelijk inbreng en/of deelname andere Europese projecten (Interreg, LoPinod, Marco Polo, Naiades, etc.);
 - d. Aandacht voor uitrol infrastructuur LNG-binnenvaartbunkerfaciliteiten Nederlandse havens.

3. Professioneel havenbeheer

In de afgelopen jaren lag het accent van de investeringen door de overheid vooral op de infrastructuur en de ontwikkeling van de binnenhavens. Op diverse wijzen kan en zal ook aandacht geschonken worden aan een professionalisering van het beheer van binnenhavens. 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.

3. Professionalisering van het havenbeheer onder meer door:
 - a. Ontwikkeling modelhavenverordening (met maatwerk per haven, bijvoorbeeld met of zonder recreatie, met of zonder gevaarlijke stoffen);
 - b. Stimulering duurzaam havenbeheer (Green Award, Lean & Green);
 - c. Uniformering havengelden (zie ook 5a);
 - d. Advisering of in contact brengen kennis en behoefte betreffende vorming havenschappen e.d.;
 - e. Advisering of in contact brengen kennis en behoeften betreffende:
 - uitbreiding, herstructurering en ontsluiting haventerreinen;
 - professioneel havenbeheer m.b.t. samenwerking, afstemming voorzieningen, walstroom, milieuzonering, uitwerking afvalstoffen verdrag, veiligheid, security, calamiteitenplannen;
 - problematiek baggerspecie;
 - nautisch beheer: toegankelijkheid, handhaving, vergunningen, meerjaren onderhoudsprogramma's.

4. Communicatie en promotie

Voor promotie, ledencontact en -werving zijn het jaarcongres en de regionale afstemming belangrijke en efficiënte invalshoeken. Het jaarlijkse congres is van betekenis voor het ledencontact, netwerken en informatie uitwisseling. Verder worden veel van de activiteiten van de NVB via de rubriek NVB-Nieuws op de website bekend gemaakt. Verder wordt gewerkt met social media als LinkedIn en Twitter.

De betrokkenheid van leden kan worden vergroot door hen te consulteren via enquêtes over de beleidsuitvoering of specifieke vragen of meningen over uiteenlopende onderwerpen.

4. Communicatie en promotie, onder meer met:
 - a. Organisatie jaarcongres;
 - b. Jaarlijkse folder met NVB-Nieuws betreffende jaar;
 - c. Het opleveren en verspreiden van diverse rapportages;
 - d. Het periodiek uitbrengen van een digitale nieuwsbrief (NVB-Nieuws);
 - e. Het periodiek verversen en actueel houden van de website;
 - f. Gebruik maken van social media;
 - g. Indien relevant het uitbrengen van persberichten, geven van interviews;
 - h. Ledentevredenheidsonderzoek uitvoeren;
 - i. Ledenwerving.

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

5. Uitvoering van of advisering bij projecten die van belang zijn voor de binnenhavens, bijvoorbeeld:
 - a. Project wijze verkenning binnenhavengeld;
 - b. Stimulering uitrol Wi-Fi voor binnenvaart in binnenhavens;
 - c. Advisering en ondersteuning Ministeries;
 - d. Organisatie van masterclasses;
 - e. Houden van lezingen, geven van presentaties, organiseren van ronde tafelbijeenkomsten;
 - f. Makel en schakel functie: gebruikmakend van het netwerk kennis en behoeften verbinden;
 - g. In kaart brengen (binnen)havenstructuur 'Biobased Economy'.

6. Ondersteuning en financiën

Voor de proces- en organisatorische werkzaamheden is een voorzitter aangesteld, die tevens het politieke/strategische netwerk onderhoudt. Voor de uitvoerende taken van de NVB wordt de voorzitter en het bestuur ondersteund door een secretaris, die inhoudelijk wordt bijgestaan door een secretariaat, externe adviseurs 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 moeten worden vastgelegd.

6. Verdere professionalisering organisatie en ondersteuning, bijvoorbeeld:
 - a. Internetbankieren;
 - b. Nieuwe contributieregeling;
 - c. Meerjarenbegroting;
 - d. Enquêtes als een structureel onderdeel van informatievergaring onder de leden.

Vasteland 12e
3011 BL Rotterdam
Bank: 35 52 25 794

<http://havens.binnenvaart.nl>
n**vb**@binnenvaart.nl
BTW: NL805490292B01

Tel.: 010-798 98 40
Fax.: 010-412 90 91
KvK: 40 12 54 39